

Harlinger Horizon

Onderzoek naar de randvoorwaarden voor ruimtelijke kwaliteit in het Waterfront van Harlingen



Masterthesis Economische Geografie

Auteur: Anton N. Houtenbos

Studentnummer: s1479830

Begeleider Rijksuniversiteit Groningen: drs. P.J.M. van Steen

Begeleider Tauw: ir. A.T. van Essen



rijksuniversiteit
groningen

faculteit ruimtelijke
wetenschappen



Tauw

“Opleiding is de beste proviand op de reis naar de ouderdom,,

Aristoteles

Voorwoord

Voor u ligt mijn masterscriptie met als onderwerp...

...hoe kom je eigenlijk van de allesomvattende term Economische Geografie tot een goed onderwerp voor een masterscriptie? Die vraag hield mij in 2011 een aantal maanden bezig. Tot een smsje in mei: 'hier ligt een onderwerp voor een scriptie, ben je geïnteresseerd?' Het antwoord laat zich raden.

Het onderwerp lag bij ingenieursbureau Tauw B.V. te Assen. Hartje zomer zat ik opeens 40 uur per week in een kantoor. Mijn grote dank daarvoor gaat uit naar Marcel van der Werf. Hij bezorgde me ook al een half jaar Erasmusstudent zijn in Hongarije. Soms krijg je dingen in je schoot geworpen en daar zijn andere mensen verantwoordelijk voor. Daar moet je ze heel dankbaar voor zijn!

Bij Tauw B.V. lag een opdracht uit de gemeente Harlingen. Die opdracht kon mijn afstudeerscriptie worden. Deze kans moest ik met beide handen aanpakken. Een prachtige kans om tegelijkertijd binnen een commerciële instelling en binnen een publieke organisatie ervaring op te doen.

De opdracht heeft zich in de loop der tijd uitgekristalliseerd naar een onderwerp waar ik me zeer prettig bij voelde en wat goed binnen de economisch geografische discipline paste.

Door de complexiteit van de opdracht en doordat ik na verloop van tijd als volwaardig projectmedewerker bij de gemeente Harlingen functioneerde, liet de voltooiing van dit onderzoek enige tijd op zich wachten. Maar eindelijk, na er ruim een jaar aan gewerkt te hebben, is het klaar. Er zijn genoeg hobbels geweest en ik ben over ze allemaal heen gekomen. Daarbij moet ik mijn dank betuigen aan mijn vriendin. Haar vrolijkheid en peptalks op z'n tijd, voorzagen mij elke doordeweekse ochtend weer van een goede portie frisse moed. Ze hoefde dat niet alleen te doen, mijn ouders uitten ook hun trots en hielpen me om door te zetten. Bovendien hebben zij mij de kans gegeven om een fantastische studententijd te beleven.

Aan professionele begeleiding voor het schrijven van mijn scriptie heb ik geen gebrek gehad. Daarvoor dank ik mijn scriptiebegeleider van de Rijksuniversiteit Groningen, drs. Paul van Steen. Soms keihard, maar altijd met nuttig commentaar waar je verder mee kunt. In Assen werd ik begeleid door ir. Anton van Essen. Hopelijk zijn er voor Tauw nog leuke opdrachten in Harlingen te doen vanwege de opgebouwde goodwill. Verder dank ik mijn begeleider vanuit de gemeente Harlingen, mr. Michiel Laernoës. Altijd een scherpe eigen mening en bovendien goed in het geven van opbouwende kritiek.

Voor de enorme portie lol die ik beleefd heb op het kantoor in Assen dank ik de leden van afdeling Koos. Het zelfde geldt voor de projectgroep Waterfront van de gemeente Harlingen.

Voor u ligt mijn masterscriptie met als onderwerp het Harlinger waterfront.

*Anton Houtenbos
Assen
21 juni 2012*

Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Inhoudsopgave	6
Samenvatting.....	8
1 Onderzoeksopzet	11
1.1 Inleiding.....	11
1.2 Probleemstelling	13
1.3 Doelstelling	13
1.4 Vraagstelling	13
1.5 Onderzoeksmethoden en technieken	14
2 Harlingen	15
2.1 Geschiedenis	15
2.2 Kerncijfers en ligging.....	16
2.3 Toerisme	19
3 Stedelijke herontwikkeling en het waterfront	21
3.1 Stedelijke herstructurering	21
3.2 Herstructurering van het waterfront	22
3.2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen.....	22
3.2.2 Bid-rent model	22
3.2.3 Maatschappelijke ontwikkelingen	23
3.3 Bedreigingen en kansen van waterfronten	23
3.3.1 Bedreigingen.....	24
3.3.2 Kansen.....	24
3.4 Waterfront wondermiddel?.....	25
3.5 Synthese	25
4 Plannen en planonderdelen	27
4.1 De plannen.....	27
4.1.1 Vier relevante plannen	27
4.1.1 Beleidsplan Recreatie en Toerisme	27
4.1.2 Planvormen.....	27
4.1.3 Planonderdelen.....	29
4.1.4 Geografische indeling plangebied	29
4.2 Houtskoolschets.....	30
4.2.1 Inleiding	30
4.2.2 Planonderdelen.....	31
4.3 Coalitieprogramma.....	32
4.3.1 Inleiding	32
4.3.2 Planonderdelen.....	32
4.4 Structuurvisie	33
4.4.1 Inleiding	33
4.4.2 Planonderdelen.....	33
4.5 Masterplan Toegangspoort Harlingen.....	35
4.5.1 Inleiding	35
4.5.2 Planonderdelen.....	36
4.6 Synthese	37
5 Invloed van de plannen op de ruimtelijke kwaliteit	41
5.1 Ruimtelijke kwaliteit.....	41

5.1.1	Waarden van ruimtelijke kwaliteit	41
5.1.2	Benoemen van ruimtelijke kwaliteit.....	41
5.1.3	De beleving van ruimtelijke kwaliteit	44
5.2	Gebruikers bepalen ruimtelijke kwaliteit.....	44
5.3	Methodologie	45
5.3.1	Multi-criteria analyse.....	45
5.3.2	Toepassing Multi-Criteria Analyse	47
5.3.3	Beoogde resultaten.....	48
6	Actoren en draagvlak.....	49
6.1	Relevante actoren.....	49
6.2	Draagvlak.....	50
6.2.1	Relevantie van draagvlak	51
6.3	Ruimtelijke kwaliteit en draagvlak	51
7	MCA Harlinger waterfront.....	53
7.1	Draagvlak van de planonderdelen	53
7.1.1	Gemiddeld belang per aspect.....	53
7.1.2	Standaard deviatie van het gemiddeld belang.....	54
7.1.3	Conclusie	55
7.2	Draagvlak per plan.....	56
7.2.1	Aantal aspecten per plan	56
7.2.2	Top 10 aspecten per plan	57
7.3	Synthese	57
8	Voorwaarden voor een adequate ruimtelijke kwaliteit	58
8.1	Plannen en planonderdelen	58
8.1.1	Plannen.....	58
8.1.2	Planonderdelen.....	58
8.1.3	Methodologie	58
8.1.4	Actoren	58
8.1.5	Draagvlak.....	59
8.2	Resultaten.....	59
8.3	Conclusies	60
8.4	Uitbreiden van het onderzoek	61
8.5	Standaard methode burgerparticipatie ruimtelijke ordening	62
8.5.1	Betrokken burger	62
8.5.2	Kostenbesparing.....	62
8.5.3	Financiering	63
8.6	Methode schematisch	63
9	Literatuur	65
10	Bijlagen	68
10.1	Bijlage 1: Harlinger economie in cijfers.....	69
10.2	Bijlage 2: Verklarende woordenlijst aspecten	70
10.3	Bijlage 3: Aspecten van Mattijssen	74
10.4	Bijlage 4: Relevante aspecten van Mattijssen	76
10.5	Bijlage 5: Complete lijst met aspecten.....	78
10.6	Bijlage 6: Resultaten	79

Samenvatting

Achtergrond

Over de hele wereld worden waterfronten aangegrepen om steden recreatief en toeristisch aantrekkelijker te maken. Veel waterfronten waren industriële gebieden en zijn in de afgelopen decennia in onbruik geraakt. De stad Baltimore greep als eerste de kans om een dergelijk gebied te herstructureren. Het werd een succes en internationaal werd het idee overgenomen. Sindsdien worden waterfronten als panacee beschouwd door vele stadsbesturen, maar de ontwikkeling kan wisselend uitpakken als er niet goed over na wordt gedacht. Daarom is het van uiterst belang dat een dergelijk groot herstructureringsplan goed in elkaar steekt.

In Nederland is Harderwijk een bekend voorbeeld van de herstructurering van een waterfront. De stad heeft het gebied aangepakt en een combinatie gemaakt van wonen en recreëren. Er worden een boulevard, een woonwijk, een passantenhaven en een stadsstrand gerealiseerd. Bovendien wordt het Dolfinarium in het plan geïntegreerd.

In Harlingen ligt de mogelijkheid om een dergelijke ontwikkeling aan te gaan. De stad grenst aan de Waddenzee en heeft drie gebieden ter ontwikkeling aangewezen. Ten eerste is er de Waddenpromnade met als voornaamste functie de veerbootterminal. Dit gebied wordt in de zomer druk bezocht door mensen die naar Terschelling en Vlieland gaan. De Nieuwe Willemshaven is het tweede deel van het waterfront. Daar staan in onbruik geraakte loodsen en het heeft een parkeerfunctie voor bezoekers die met historische zeilschepen de Waddenzee op gaan. De Nieuwe Willemshaven is het visitekaartje van Harlingen vanaf het water. Het gebied ligt namelijk direct naast de havenmond. Ten derde is er het Westerzeedijkgebied. Dat gebied bevat een stadsstrand met een strandpaviljoen, een camping en een braakliggend terrein waar voorheen een openluchtzwembad lag.

De gebieden samen bieden legio kansen om er een succesvol en aantrekkelijk waterfront van te maken. Daartoe moet er een bestemmingsplanwijziging gedaan worden die de mogelijkheid creëert om het gebied met andere functies in te vullen dan in de huidige situatie. De nieuwe invulling van het gebied kan de toeristische sector van Harlingen positief beïnvloeden, maar het gebied moet ook aan de wensen van de inwoner van Harlingen voldoen. Er moet een ruimtelijke ordening ontstaan die beide doelen kan behalen. Om die reden is het relevant en interessant om onderzoek te doen naar de randvoorwaarden voor een adequate ruimtelijke kwaliteit in het toekomstige waterfront. Als op voorhand bekend is aan welke eisen het gebied moet voldoen, kan er een bestemmingsplan worden geschreven waarbij de ruimtelijke kwaliteit geoptimaliseerd wordt. Bovendien zal het plan dan voldoende draagvlak creëren.

In dit onderzoek worden partijen geïdentificeerd die belangen hebben bij het gebied. Die partijen zijn de gebruikers van het gebied. Ruimtelijke kwaliteit wordt bepaald door de gebruiker. Daarom moet de gebruiker betrokken worden bij het proces om een goede ruimtelijke kwaliteit in het waterfront te kunnen realiseren. Aan de hand van liggende plannen en beleidsdocumenten ten aanzien van het waterfront, wordt de belanghebbende in dit onderzoek gevraagd hoe een goede ruimtelijke kwaliteit bereikt kan worden. Aan de hand van de resultaten kan bepaald worden binnen welke kaders de bestemmingsplanwijziging van het gebied gedaan moet worden en aan welke eisen voldaan moet worden. Met deze informatie kan een plan worden geschreven zodat het gebied in de toekomst aan de wensen van de inwoner voldoet en tegelijkertijd het toerisme in Harlingen kan stimuleren.

Conclusie

Uit dit onderzoek blijkt dat er drie belangrijke voorwaarden zijn om een adequate ruimtelijke kwaliteit van het waterfront van Harlingen te bereiken.

1: Realiseer geen woningbouw in de deelgebieden van het waterfront

2: Ontwikkel het waterfront in de richting van de recreatie en het toerisme. Zorg ook dat de noodzakelijke voorzieningen voor de watersport van de juiste kwaliteit zijn. Realiseer een publiekstrekker die ook een attractie vormt bij slecht weer.

3: Behoudt de authenticiteit van de stad. De nieuwe ontwikkelingen die plaats krijgen in het waterfront moeten bij de maat, schaal en identiteit van de stad passen.

Aanbevelingen

Dit onderzoek is uitgevoerd onder een beperkt aantal belanghebbenden. Binnen dit onderzoek zijn de conclusies sterk, maar dienen daar buiten met enige terughoudendheid gebruikt te worden. Als dit onderzoek uitgebreid wordt met de overige belanghebbenden in het gebied eventueel met bewoners en toeristen, kan er een zeer compleet beeld gevormd worden van de gewenste ruimtelijke kwaliteit. Bovendien kan deze vorm van onderzoek gebruikt worden in andere gemeenten. Het onderzoek is ook bruikbaar in andere gemeenten die een open planproces op doeltreffende en efficiënte manier in willen zetten om goed geïnformeerd een gebied te herbestemmen.

Kernbegrippen

Open planproces, waterfront, multi-criteria analyse, Harlingen, bestemmingsplan, ruimtelijke kwaliteit, draagvlak.

1 Onderzoeksopzet

Dit hoofdstuk geeft een korte inleiding in het vraagstuk wat in dit onderzoek besproken wordt. Vervolgens wordt het probleem uitgewerkt en vertaald naar een doelstelling en enkele vragen. Er wordt een hoofdvraag en deelvragen geformuleerd aan de hand waarvan dit onderzoek verder vorm krijgt. Vervolgens worden nog kort de methoden en technieken verklaard, waarmee een antwoord op de vragen wordt gezocht.

1.1 Inleiding

Dit onderzoek behandelt een vraagstuk met betrekking tot het waterfront van Harlingen. Het waterfront van Harlingen is het deel van de stad dat aan de Waddenzee grenst met uitzondering van de zeehaven in het noorden en de strekdammen in het westen. Voor een verdere specificatie is het waterfront opgedeeld in drie gebieden. De drie deelgebieden zijn weergegeven in figuur 1.1. In figuur 1.1 wordt ook een groen gebied weergegeven. Dat gebied is niet relevant in dit onderzoek. Daar zal geen herbesteding plaatsvinden.

Het eerste deel van het waterfront is de Waddenpromenade. Hierop staan onder andere een restaurant, een kantoor van de gemeente en de aankomst- en vertrekhal voor de veerboten richting Vlieland en Terschelling. Dit deel wordt vooral in de zomer intensief gebruikt, voornamelijk door mensen die naar de Waddeneilanden gaan. Er is echter geen relatie met de binnenstad terwijl de Noorderhaven op slechts 200 meter afstand ligt en ook winkelstraat de Voorstraat te voet in 5 minuten bereikbaar is vanaf de veerterminal. Het tweede deel van het waterfront, de Nieuwe Willemshaven, vormt de entree voor de bezoekers die Harlingen vanaf de Waddenzee benaderen. De Nieuwe Willemshaven biedt geen mooi aanzicht door de loodsen die er op staan. Dit probleem reikt echter verder. De watersporter vaart vervolgens door de drukke havenmond die gedeeld wordt met de beroepsvaart en de veren. Daarna kiest de watersporter een ligplaats waarbij de Noorderhaven de voorkeur geniet, omdat deze gezelliger is dan de Zuiderhaven (Gemeente Harlingen; 2010b). In de Noorderhaven is het daardoor in het hoogseizoen zo druk dat er schepen gestapeld moeten worden. Bovendien is het voorzieningenniveau voor de watersporter in de Noorderhaven nog niet op peil. Een kwaliteitsverhoging van de voorzieningen is daar nodig (BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling; 2008). Het derde en meest zuidelijke deel van het waterfront is het Westerzeedijkgebied. Dit gebied omvat een strandje met strandpaviljoen, sportvelden, een camping, de gemeentewerf en de brandweerkazerne. Ook de Westerzeedijk mist de verbinding met de binnenstad en met de rest van het waterfront. De spoorlijn die tussen de binnenstad en het Westerzeedijkgebied door loopt, vormt een duidelijke, fysieke barrière. Het meest noordelijke deel van het Westerzeedijkgebied wordt ook wel het schakelgebied genoemd.

De gemeente Harlingen heeft al een aantal plannen laten maken voor het waterfront. Zo wordt er in de zogenaamde Houtskoolschets, opgesteld door de gemeente in 2010, al gesteld dat het waterfront het visitekaartje van Harlingen moet worden. In de binnenstad, in combinatie met het waterfront, moeten de verbreding van de economie en het stimuleren van werkgelegenheid voor laagopgeleiden in de toeristische sector vorm krijgen. Het wordt een bruisend centrum (binnenstad) met een smoel aan zee (waterfront) (BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling; 2008). In het Masterplan uit 2010 wordt door bureau Weusthuis en Partners in samenwerking met bureau BDP-Kandekar de ruimtelijke kwaliteit van het waterfront besproken. Er wordt geconcludeerd dat die kwaliteit te wensen overlaat en dat een visie voor het gehele waterfront ontbreekt (Gemeente Harlingen; 2010b). Er zijn enkele plannen gemaakt, maar deze missen samenhang. Vanwege de ontbrekende samenhangende visie voor het waterfront wordt mogelijk de gewenste ruimtelijke kwaliteit niet bereikt.



Figuur 1.1 Deelgebieden van het waterfront van Harlingen [Bron: Gemeente Harlingen (2012)]

1.2 Probleemstelling

Succesvolle vernieuwing van het waterfront in Harlingen is niet gegarandeerd. Daarom is het zinvol om vooraf te bepalen hoe een zo goed mogelijke ruimtelijke kwaliteit op het toekomstige waterfront tot stand kan komen. Nadat al een aantal plannen voor het waterfront zijn ontvouwd, bestaat er nu behoefte aan het inzichtelijk maken van de voorwaarden waarmee rekening gehouden moet worden om tot een succesvolle herstructurering, met een goede ruimtelijke kwaliteit, van het waterfront van Harlingen te komen.

1.3 Doelstelling

De gemeente Harlingen heeft in het voorjaar van 2011 onder andere aan ingenieursbureau Tauw B.V. gevraagd om een offerte uit te brengen waarin voornamelijk een oplossing wordt aangedragen om de vastgelopen overleggen omtrent het waterfront weer op gang te brengen. Daarnaast is gevraagd om het analyseren van de liggende plannen zoals de Houtskoolschets uit 2008 en het Masterplan Toegangspoort Harlingen uit 2010.

Een literatuurstudie zal een soort 'checklist' opleveren aan de hand waarvan de plannen geanalyseerd kunnen worden om uiteindelijk tot een operationeel programma van eisen te komen voor de herontwikkeling van het waterfront. Deze opgave is als volgt vertaald naar een onderzoeksdoel met wetenschappelijke dimensie en relevantie:

Het inzichtelijk maken van de voorwaarden waarbinnen de gemeente Harlingen een adequate ruimtelijke kwaliteit kan bereiken bij de herontwikkeling van het waterfront.

1.4 Vraagstelling

Het onderzoek wordt gestructureerd door een hoofdvraag en deelvragen op te stellen. De gekozen invalshoek voor het onderzoek waarmee het onderzoeksdoel wordt bereikt, is verwoord in de volgende hoofdvraag:

Wat zijn de voorwaarden bij de herontwikkeling van het waterfront van Harlingen voor het bereiken van een adequate ruimtelijke kwaliteit voor de belanghebbende actoren?

De hoofdvraag bevat vele aspecten. Om al deze aspecten te benoemen en uiteindelijk tot een volledig en goed onderbouwd antwoord op de hoofdvraag te komen zijn er deelvragen opgesteld die in gaan op elk aspect van de hoofdvraag.

1. Welke plannen zijn er met betrekking tot het waterfront van Harlingen en welke planonderdelen kunnen worden onderscheiden?
2. Hoe kunnen de plannen of planonderdelen worden vergeleken in hun invloed of uitwerking op de ruimtelijke kwaliteit?
3. Welke plannen of planonderdelen creëren het meeste draagvlak bij relevante actoren en weten tegenstrijdige belangen te dienen?

1.5 Onderzoeksmethoden en technieken

Voor de eerste deelvraag vindt er een inventarisatie van de gemaakte plannen voor het waterfront plaats. Ter beantwoording van de eerste deelvraag worden de relevante plannen besproken en worden ze uitgesplitst naar concrete onderdelen. De tweede deelvraag wordt beantwoord door middel van literatuurstudie naar het begrip ruimtelijke kwaliteit. Daar moet een antwoord gevonden op de vraag wat ruimtelijke kwaliteit precies is en hoe deze vastgesteld kan worden. Naast het benoemen van de ruimtelijke kwaliteit, moeten de plannen vergeleken worden in hun invloed op de ruimtelijke kwaliteit. Daartoe wordt de Multi-Criteria Analyse ingezet. Deze methode is geschikt om met behulp van stakeholders te bepalen welke voorstellen voor de ruimtelijke inrichting van het waterfront draagvlak zullen creëren.

2 Harlingen

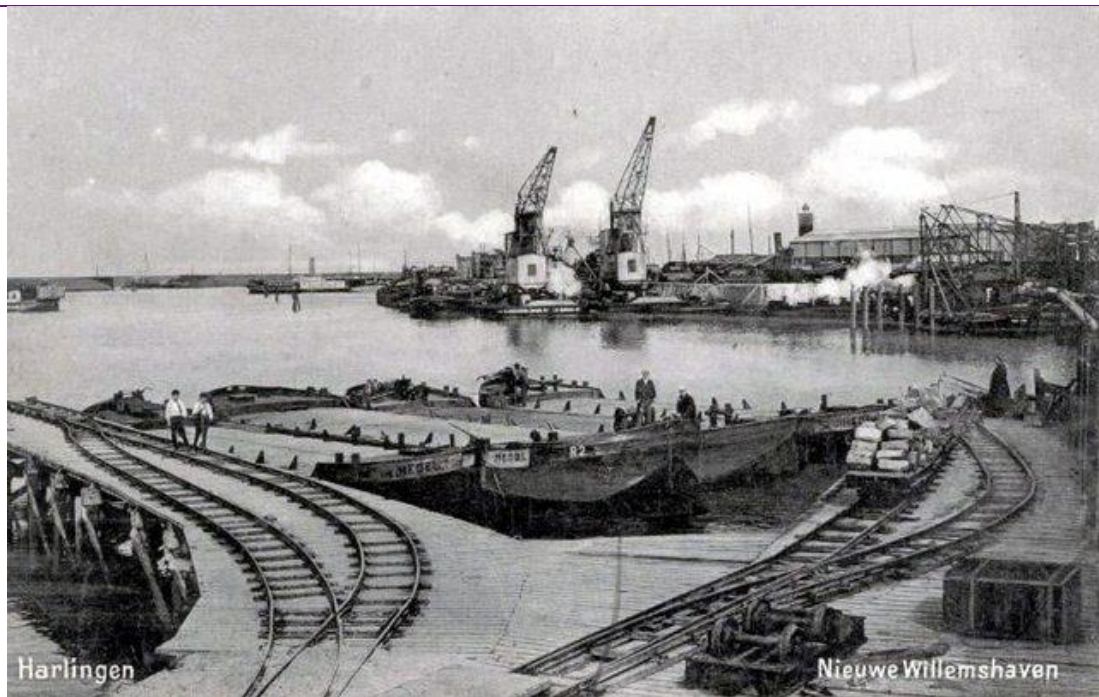
Het oppervlak van de gemeente Harlingen bestaat voor 93% uit water. Alleen dit gegeven al geeft het belang van het water in Harlingen weer. Het water heeft een grote invloed gehad op het ontstaan van de stad en bepaalt tot op heden de structuur van de Harlinger economie. De zeehaven, de vissers van Urk, rederij Doeksen, de bruine vloot en de toeristische sector, ze maken een belangrijk deel uit van de lokale economie en zorgen voor werkgelegenheid. Allen zijn ze afhankelijk van het Harlinger water, maar hoe houdt Harlinger haar water aantrekkelijk?

2.1 Geschiedenis

De monniken die in het naast Harlingen (Harns) gelegen Almenum woonden groeven grachten om de handelsvaart te bevorderen en hier profiteerde Harlingen van. Toen al was het water van groot belang voor Harlingen, want de stad werd door de aangelegde grachten zo belangrijk dat het in 1234 stadsrechten kreeg (www.harlingen.nl).

Twee eeuwen lang staat Harlingen, 'gelegen op een bogtigen uithoek der kust', in de schaduw van de universiteitsstad Franeker. Dankzij de verbinding met de zee nam de welvaart van Harlingen gestaag toe. Vroeger lag de stad westelijker dan tegenwoordig, maar de zee sloeg regelmatig land weg. In 1543 en 1565 breidde men uit in noordelijke richting, zodat de Noorderhaven de binnenhaven wordt, die hij nu nog is. In 1644 kwam de Friese Admiraliteit van Dokkum naar Harlingen, maar de handelsvaart bleef belangrijker dan de krijgsvaart. De stad kende veel nijverheid, maar werd in de loop van de eeuwen voorbij gestreefd door Rotterdam en Amsterdam. Toch blijft Harlingen door de kustvaart en visserij van belang voor de Friese economie (www.harlingen.nl).

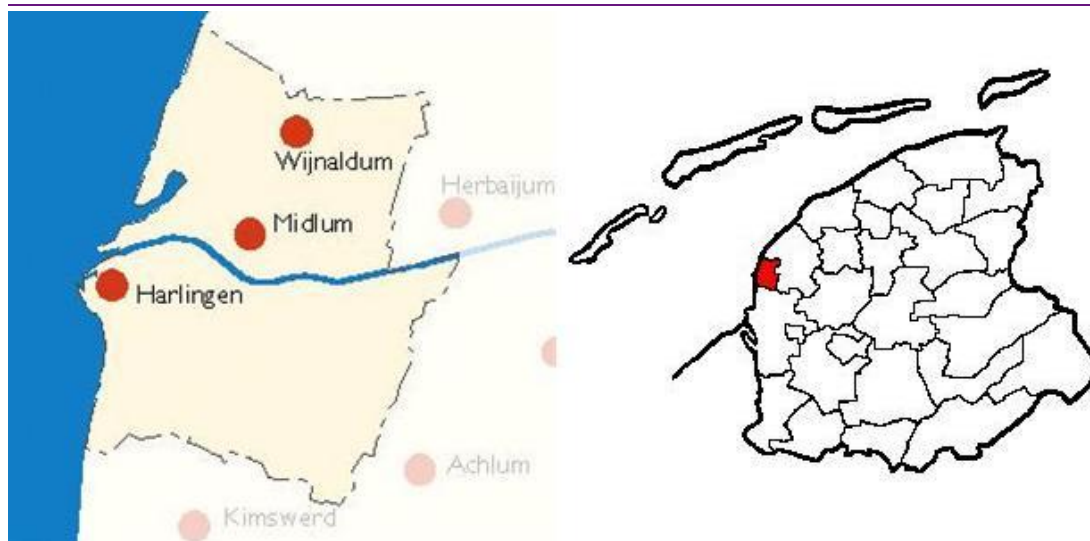
Figuur 2.1 laat zien hoe de havens er in vroegere tijden uit zagen. De industrie is de dominante sector. Mede dankzij het toerisme speelt het water nu nog steeds een essentiële rol in Harlingen.



Figuur 2.1 Nieuwe Willemshaven, Harlingen. [Bron: www.oud-harlingen.nl (2011)]

2.2 Kerncijfers en ligging

De gemeente Harlingen ligt in het westen van de provincie Fryslân, 10 kilometer ten noorden van de aanlanding van de Afsluitdijk. De gemeente grenst aan de gemeente Franekeradeel in het noorden en oosten en aan de gemeente Wonseradeel in het zuiden. Binnen de gemeente bevinden zich de stad Harlingen en de dorpen Wijnaldum en Midlum. In figuur 2.2 is de ligging van de dorpen en de stad binnen de gemeente afgebeeld. Daarnaast is de ligging van de gemeente in de provincie Friesland afgebeeld.



Figuur 2.2 Ligging Harlingen, Midlum en Wijnaldum
[Bron: www.tresoar.nl (2011)]

Ligging gemeente Harlingen in Friesland

Zoals eerder genoemd is er een zeehaven aanwezig in de gemeente Harlingen. Deze zeehaven is de enige van de provincie Fryslân. Op nationaal niveau stelt de haven niet veel voor. De haven droeg in 2009 voor 0,4% bij aan de totale directe toegevoegde waarde van zeehavens in Nederland. Dat is een bijdrage van 7,8% aan de totale directe toegevoegde waarde van de Noordelijke zeehavens (Den Helder, Harlingen, Eemshaven, Delfzijl). Binnen Harlingen is de haven echter van betekenis. De haven zorgt met de directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid voor 1102 banen en indirect zijn er nog eens 702 banen (Nijdam et al.; 2011). Vergeleken met een totale werkzame beroepsbevolking van 7900 mensen in de gemeente Harlingen is de zeehaven een belangrijke werkgever (CBS; 2011).

In tabellen 2.1 tot en met 2.3 zijn enkele kerncijfers van Harlingen, Fryslân en Nederland opgenomen om in het vervolg van het onderzoek gegevens over de gemeente in het juiste perspectief te kunnen plaatsen.

Inwonertal	2010	2011	Index 2004 = 100
Gemeente Harlingen	15.809	15.878	100,2
Provincie Fryslân	646.305	647.282	100,8
Nederland	16.574.989	16.655.799	102,4

Tabel 2.1 Inwonertallen. [Bron: I&O Research (2011)]

Harlingen heeft in 2011 15.878 inwoners en is daarmee de vijfde stad van Fryslân na Leeuwarden, Drachten, Sneek en Heerenveen. In Harlingen woont ongeveer 2,5% van de Friese bevolking en 0,095% van de Nederlandse bevolking. Het inwonertal is vrij constant en heeft sinds 2004 geschommeld tussen de 15.465 en 15.959.

Gemiddelde besteedbaar inkomen	2009	Index 2006 = 100	% van NL 2009
Harlingen	€29.600	114,7	86%
Fryslân	€31.800	116,5	93%
Nederland	€34.300	115,1	100%

Tabel 2.2 Besteedbaar inkomen. [Bron: I&O Research (2011)]

Zoals te zien is in tabel 2.2 ligt het gemiddeld besteedbaar inkomen per hoofd van de bevolking in de provincie Fryslân lager dan in Nederland gemiddeld en in Harlingen ligt het inkomen nog eens lager. Dit is mede te danken aan het lage arbeidsparticipatiecijfer dat te zien is in tabel 2.3. Dat cijfer geeft aan wat het aandeel is van de werkzame beroepsbevolking in de potentiële beroepsbevolking. Uit de tabel blijkt dat het cijfer in Harlingen in 2009 5,1 procentpunt lager ligt dan gemiddeld in Nederland. In alle andere jaren ligt het cijfer voor Harlingen 0,9 tot 4,2 procentpunt lager dan het cijfer voor heel Nederland. Een volledige tabel met cijfers over de werkgelegenheid en beroepsbevolking is opgenomen in bijlage 1.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Werkgelegenheid recreatie en toerisme	612	624	637	715	786	-	-
Netto arbeidsparticipatie %							
Harlingen	59,3	60,6	63,3	65,7	65,8	62,7	-
Fryslân	60,6	62,1	62,3	65,2	67,7	67,7	65,5
Nederland	63,5	63,7	64,8	66,6	68,2	67,8	67,1

Tabel 2.3 Werkgelegenheid in de toeristische sector en arbeidsparticipatie. [Bron: I&O Research (2011), CBS (2011) en Nijdam et al. (2009)]

Er is een verschil tussen de werkzame beroepsbevolking zoals gespecificeerd door het CBS en het totaal aantal werkzame personen volgens I&O Research. Hierbij hanteert het CBS de regel dat een persoon tussen de 15 en 65 jaar die in Nederland woont en minimaal 12 uur in de week werkt, onderdeel is van de werkzame beroepsbevolking. I&O Research heeft een onduidelijker definitie, maar hanteert in de categorie 'totaal werkzame personen' geen ondergrens in het aantal gewerkte uren per week.

Volgens de cijfers van de Havenmonitor 2009 (Nijdam et al.; 2009) en I&O Research (2011) was de zeehaven in 2008 goed voor 17,1% van de werkgelegenheid in Harlingen. De werkgelegenheid in de sector recreatie en toerisme zorgde in jaar voor 12,6% van de werkgelegenheid in Harlingen. Alle cijfers zijn opgenomen in bijlage 1.

Om tot een werkloosheidscijfer van de gemeente Harlingen te komen op basis van de cijfers van het CBS, is de volgende berekening gehanteerd:

Waarbij geldt:

x = beroepsbevolking

y = werkzame beroepsbevolking

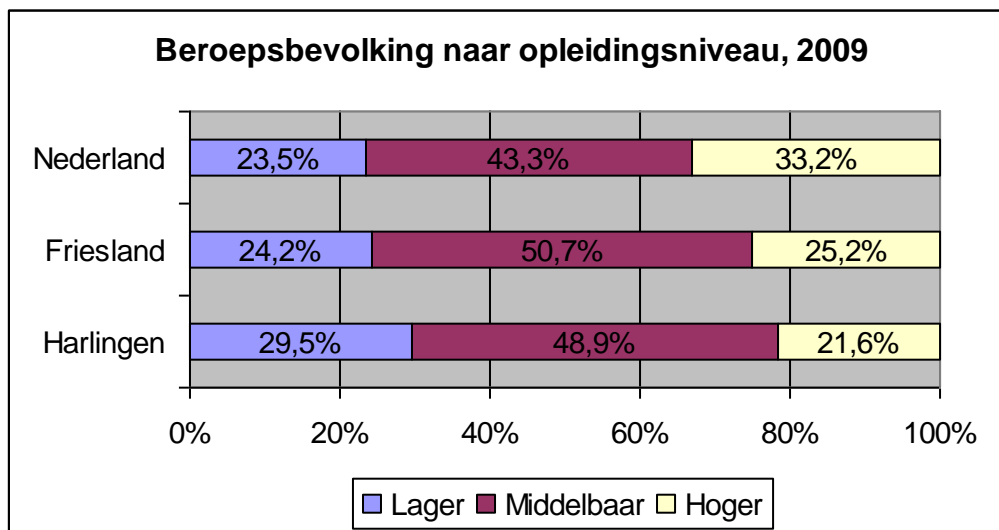
c = werkloosheidspercentage

$$\frac{x - y}{x} \times 100 = c$$

Voor de periode 2008/2010 ziet de berekening er als volgt uit (CBS; 2011):

$$\frac{8800 - 7900}{8800} \times 100 = 10,2$$

Het werkloosheidspercentage voor de gemeente Harlingen komt uit op 10,2%. In dat zelfde jaar waren de werkloosheidspercentages voor Fryslân en Nederland respectievelijk 5,3% en 4,8% (CBS; 2011).



Grafiek 2.1 Beroepsbevolking naar opleidingsniveau 2009. [Bron I&O Research (2011)]

De voorgaande cijfers van het gemiddeld besteedbaar inkomen (tabel 2.2), het opleidingsniveau (grafiek 2.1) en het werkloosheidspercentage hangen allemaal met elkaar samen. Alle drie de cijfers zijn lager dan het Nederlandse gemiddelde en veelal ook lager dan het Friese gemiddelde.

Zoals eerder genoemd zijn de sector recreatie en toerisme alsook de zeehaven grote werkgevers in Harlingen. Doorgaans zorgen beide voor werkgelegenheid voor laaggeschoolden. De meeste hoger opgeleide werknemers werken in de tertiaire sector die in Nederland een vertegenwoordiging heeft van rond de 80% van het Bruto Binnenlands Product. In Harlingen wordt echter door I&O Research aangegeven dat de dienstverlening voor ongeveer 38% bijdraagt aan de Harlinger economie. Hieruit blijkt dat er voor hoger opgeleide mensen weinig banen te vinden zijn en zal Harlingen niet erg aantrekkelijk zijn als werklocatie.

2.3 Toerisme

De gemeente Harlingen heeft de ambitie om de toeristische sector in de stad beter te ontwikkelen. Volgens de website van de gemeente (www.harlingen.nl) trekt Harlingen jaarlijks ruim 200.000 bezoekers. Dat resulteerde in 2008 in 128.500 overnachtingen en daarmee werden in de toeristische en recreatieve sector in datzelfde jaar 786 mensen aan het werk gehouden. Tussen 2004 en 2008 is er een licht stijgende lijn te herkennen in het aantal banen in die sector zoals te zien is in tabel 2.3. Toch heeft Harlingen meer potentie. Er komen namelijk jaarlijks namelijk ook nog eens 600.000 mensen door de stad die naar Vlieland of Terschelling vertrekken (tussen dit aantal en de eerder genoemde 200.000 bezoekers zal van enige overlap sprake zijn). Mensen die met dit doel met de auto naar Harlingen komen krijgen een onaantrekkelijk deel van de stad te zien. Ze parkeren op industrieterrein De Industriehaven en lopen vervolgens over een smalle stoep op een kade (figuur 2.3) naar de veerterminal. Vanaf dit traject is slechts de 'achterkant' van de binnenstad te zien. Bovendien is de route naar de terminal onaantrekkelijk. Dit beweegt mensen er niet toe een kijkje te nemen in de binnenstad voordat ze op een boot stappen. Met de herstructurering wil de gemeente bereiken dat deze doelgroep meer geprikkeld wordt om de Harlinger binnenstad in te gaan.



Figuur 2.3 Deel van de looproute naar de veerterminal. [Bron: eigen materiaal (2011)]

Een andere belangrijke doelgroep voor de toeristische sector van Harlingen wordt gevormd door de watersporters. De lokale toeristische sector richt zich hier voor een groot deel op. De gemeente Harlingen wil de bevaarbaarheid van het binnenwater verbeteren en betere faciliteiten aanleggen zodat Harlingen nog aantrekkelijker wordt als aanlegplaats voor watersporters. De stad wil zich profileren als een stad die sterk is in watertoerisme van alle soort en maten (BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling; 2008).

Het toerisme en de Harlinger economie als geheel moeten een duw in de rug krijgen door de herontwikkeling van de delen van Harlingen die aan de Waddenzee grenzen. Dit zogenoemde waterfront bestaat uit drie delen, namelijk van zuid naar noord de Westerseedijk, de Nieuwe Willemshaven en de Waddenpromenade. Ook het industriegebied De Industriehaven ten noorden van Harlingen moet aangepakt worden, omdat dit het eerste is wat eilandgangers zien wanneer ze vanuit de richting

Leeuwarden Harlingen binnenrijden. De wens voor het aanpakken van dit industriegebied bestaat al een aantal jaren en de eerste aanzet daartoe is verwoord in de strategische visie met betrekking tot de zeehaven (Gemeente Harlingen; 2011).

Het is de gemeente Harlingen al lang duidelijk dat dit gebied veel kan en moet betekenen op toeristisch gebied en dat de volledige potentie van het gebied nog niet wordt benut. Zowel voor de watersporters als voor de eilandgangers vormt het gebied de entree van Harlingen. Het gebied vormt echter geen samenhangend geheel en het heeft geen goede verbinding met de binnenstad. Hierdoor voelen weinig mensen zich aangetrokken om het centrum te bekijken. Toch zijn mensen die het centrum wel bezocht hebben over het algemeen positief over Harlingen. Op een website voor het delen van vakantiebeoordelingen en reiservaringen, www.zoover.nl, krijgt Harlingen het cijfer 8,6 op 11 augustus 2011 (www.zoover.nl; 2011). Een selectie (figuur 2.4) uit de reacties geeft een positief beeld.

‘Aangename plaats om te verblijven. Vriendelijk sfeer en aardige mensen in de winkels en restaurants.’

‘Leuke zeilersplaats met gezellige zeemanskroegen.’

‘Harlingen is niet alleen de uitvalbasis voor de eilandgangers t.w. Vlieland en Terschelling, maar Harlingen heeft zelf ook veel te bieden zoals historische panden, gezellige restaurantjes en natuurlijk de mooie havens en de juni feestweek en de Visserijdagen.’

‘Goede en gezellige plek om te overnachten als je de vroege boot naar de eilanden wilt halen.’

‘Binnenstad is mooi met al. die oude panden. Veel eetgelegenheden en kroegjes met terrasjes. Verder weinig kledingwinkels(de winkels die er zijn, zijn niet mooi).
Mooie ligging aan zee en de havens zijn leuk om te bezichtigen. Strand stelt niets voor.’

Figuur 2.4 Uitspraken van bezoekers over Harlingen [Bron: Vakantie Harlingen (2011)]

Dit is geenszins een representatieve of uitputtende uiteenzetting van alle meningen van de bezoekers van Harlingen, maar deze indicatie in combinatie met het beoordelingscijfer geeft aan dat mensen Harlingen in zekere mate positief beoordelen. In de ‘Actualisatie beleidsnota Recreatie en Toerisme 2006 – 2016’ wordt deze positieve beoordeling onderschreven. In die nota staat dat dagtoeristen en verblijfstoeristen Harlingen respectievelijk een 7,7 en een 7,4 geven (De Groot; 2006).

De gemeente ziet mogelijkheden om toerisme te stimuleren door middel van ontwikkeling van het waterfront. Voor de watersporters is het voornamelijk van belang om faciliteiten zoals sanitaire voorzieningen te verbeteren. In het geval van de eilandgangers is de opdracht anders. Zij moeten geprikkeld worden om de binnenstad in te gaan en overtuigd raken dat het de moeite waard is om het centrum van Harlingen in te gaan. Datzelfde geldt voor mensen die Harlingen überhaupt nog niet bezoeken.

3 Stedelijke herontwikkeling en het waterfront

De herontwikkeling van het waterfront is begonnen in de jaren '50 in de Verenigde Staten van Amerika. Sindsdien is het concept door vele steden over de hele wereld overgenomen. Toch is een dergelijke ingreep geen garantie voor succes. In dit hoofdstuk wordt uitgelegd wat een waterfront is en wordt verkend wat de kansen en bedreigingen zijn die een dergelijke herontwikkeling met zich meebrengt.

3.1 Stedelijke herstructurering

Problemen in steden zijn van alle tijden evenals de uitdaging van het oplossen van deze problemen. De aard van de problemen en de manier waarop deze opgelost werden zijn in de afgelopen decennia wel veranderd. Als arbitrair beginpunt van een korte beschrijving van de veranderingen, kan de tweede wereldoorlog genomen worden. Vanaf het einde van de oorlog stond de wederopbouw in Europa voorop. De reconstructie werd vanuit de centrale overheid geregisseerd. Er lag een focus op het vervangen van de vernietigde bebouwing en het opkrikken van de levensstandaard. Steden werden doorgaans uitgebreid richting buitenwijken en er was weinig inmenging vanuit de private sector. In de jaren '60 werd het beleid van wederopbouw voornamelijk doorgezet, maar er kwam ook ruimte voor herstel van bestaande bebouwing. Deze trend zette zich in de jaren '70 door terwijl er ook nog steeds ontwikkeling plaatsvond van de perifere delen van de stad. De private sector kreeg een grotere rol en ontwikkelingen werden meer gestuurd vanuit het regionale en lokale niveau. Gedurende de jaren '80 werd het idee nog sterker dat de centrale overheid niet alle beleidsinterventies moet doen. De focus kwam meer te liggen op publiek-private samenwerking, maar er was nog geen integrale aanpak van herontwikkeling. Pas vanaf de jaren '90 werd deze focus veranderd. De nadruk werd gelegd op het vormen van consensus rond ruimtelijke ontwikkelingen en het integraal benaderen van problemen (Roberts en Sykes; 2000). Vanaf dat moment spreken Roberts en Sykes (2000) van 'regeneration' of stedelijke herstructurering.

Stedelijke herstructurering wordt door Roberts en Sykes (2000) gedefinieerd als een veelomvattende en integrale visie en actie die bijdraagt aan het oplossen van stedelijke problemen en die probeert te zorgen voor een lange termijn verbetering van de economische, fysieke, sociale en milieumomstandigheden in een gebied dat onderhevig is aan verandering. Binnen deze definitie wordt rekening gehouden met problemen die bijvoorbeeld aangedragen worden door Hausner (in Roberts en Sykes; 2000). Hij benadrukt zwaktes die inherent zijn aan herstructurering, zoals de gerichtheid op de korte termijn, fragmentarische oplossingen, ad hoc en projectmatig en het ontbreken van een overkoepelend, strategisch raamwerk voor ontwikkelingen in de hele stad. Stedelijke herstructurering zet zich daar duidelijk tegen af met een visie die meer strategisch is en daarmee gericht op de lange termijn. Zo wordt de stad geen lappendeken van verschillende losstaande ontwikkelingen.

Oplossingen worden gezocht zodra zich problemen in de ruimtelijke omgeving voordoen. Roberts en Sykes (2000) identificeren vier problemen of ontwikkelingen die de aanzet tot stedelijke herstructurering geven, namelijk (1) economische transitie, (2) zorgen over de sociale omgeving, (3) fysieke veroudering en nieuwe regelgeving, en (4) milieu kwaliteit en duurzame ontwikkeling.

Er zijn volgens Roberts en Sykes (2000) een aantal zaken waar stedelijke herstructurering voor moet zorgen. Zo moet er bijvoorbeeld een gedetailleerde analyse van de stedelijke omgeving plaatsvinden en moeten operationele doelen waar mogelijk worden gekwantificeerd. Verder moet er zo goed mogelijk gebruik gemaakt worden van de bestaande natuurlijke, economische, menselijke en overige bronnen, inclusief grond en bestaande bebouwing. Ook moet er consensus bereikt worden door zo goed mogelijke

participatie en samenwerking met belanghebbenden. Dat kan bereikt worden door samenwerking of op andere manieren (Roberts en Sykes; 2000).

Zoals Robert en Sykes aangeven moet voor een goede herstructurering de samenwerking met belanghebbenden worden gezocht. Dat zijn de bewoners en organisaties die de gebruikers van het gebied worden. Dit onderzoek probeert de randvoorwaarden voor een succesvolle stedelijke herstructurering te bepalen. Het is belangrijk om belanghebbenden daarbij te betrekken, want in een samenwerking kunnen de knelpunten en wensen ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit bepaald worden. Op dit verband tussen gebruikers en ruimtelijke kwaliteit wordt in hoofdstuk 5 dieper in gegaan.

3.2 Herstructurering van het waterfront

3.2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

De stad Baltimore in Maryland wordt gezien als de bakermat van de stedelijke vernieuwing waar het waterfront bij betrokken wordt (Wang; 2003). In Baltimore werd in de jaren '50 begonnen met de stedelijke herontwikkeling. Daarbij werd ook de Inner Harbour meegenomen, het waterfront van Baltimore. Aansluitend bij de redenen die aanzet geven tot stedelijke herstructurering zoals gespecificeerd in de vorige paragraaf, komen er bij de herstructurering van een verlaten havengebied een aantal specifieke ontwikkelingen kijken. Namelijk het sluiten van de haven, de-industrialisatie, verlaten grond en de wens naar open ruimte (Hoyle et al., 1988; Bruttomesso, 1991; Breen en Rigby, 1996; Roberts en Sykes, 2000). Norcliffe (in Hoyle, et al.; 1988) onderscheidt vier soortgelijke ontwikkelingen die zich gedurende de jaren '80 steeds meer voordeden in Europa en andere delen van wereld. Ten eerste werd de maritieme industrie kapitaalintensiever en verdwenen er veel banen. Ten tweede vergde de maritieme industrie steeds meer ruimte. Ten derde was er toenemende concurrentie om grondgebruik in havengebieden. Ten slotte nam het aantal niet-havengerelateerde activiteiten in het havengebied toe.

Als gevolg van deze ontwikkelingen werd het steeds minder wenselijk en noodzakelijk dat industriehavens zich dicht bij het centrum van de stad bevonden. Er werkten steeds minder mensen in de industrie waardoor het niet meer zo belangrijk was om in de nabijheid van werknemers gevestigd te zijn. De maritieme industrie had een groeiende ruimtebehoefte waar nog eens bij kwam dat de concurrentie om de grond heviger werd.

3.2.2 Bid-rent model

Theoretisch gezien is grond verder weg van het stadscentrum is goedkoper. Deze theorie heet het 'bid-rent model' en wordt voornamelijk in verband gebracht met het werk van William Alonso (McCann; 2001). Trussell (2010) beschrijft de theorie als volgt. De theorie stelt dat dicht bij het centrum van de stad hogere huren kunnen worden gevraagd, omdat huishoudens transportkosten proberen te minimaliseren. Personen die dicht bij het stadscentrum wonen, hoeven minder ver te reizen naar hun werk of vrijetijdsbesteding. In economische termen kan zo een bid-rent curve voor een bedrijf bepaald worden. Daarbij wordt aangenomen dat er een punt in het landschap is waar alle goederen verhandeld worden en dat alle grond er omheen van dezelfde kwaliteit is (McCann; 2001). Het bedrijf moet de geproduceerde goederen naar de markt brengen. Des te verder het bedrijf van het marktpunt af gevestigd is, des te hoger de transportkosten, des te minder het bedrijf bereid is te betalen voor de grond. Het model kan verder uitgebreid worden door onderscheid te maken tussen verschillende sectoren. McCann (2001) maakt onderscheid tussen de diensten sector, detailhandel, industrie en distributie. De verschillende sectoren worden getypeerd aan de hand van hun wens om dicht bij de markt te zitten. De diensten sector heeft hier veel behoefte aan vergeleken met de andere sectoren. De detailhandel en distributiebedrijven hebben meer behoefte om toegang tot de rand van de stad te hebben, zodat logistieke activiteiten genoeg ruimte hebben. De industrie zal qua voorkeuren tussen de laatste twee sectoren uit komen (McCann; 2001). Op basis van deze theorie komen industrie en distributie aan de rand van de stad terecht.

Volgens deze theorie zal de (havengerelateerde) industrie uiteindelijk niet in de nabijheid van het stadscentrum gevestigd zijn. Verder weg van het centrum zijn grondprijzen lager. De industrie had steeds meer ruimte nodig en bovendien hebben andere functies zoals diensten en detailhandel meer noodzaak om dicht bij het centrum te vestigen. Zo wordt de industrie in theorie en in praktijk naar het buitengebied van de stad gedwongen.

3.2.3 Maatschappelijke ontwikkelingen

Naast de ruimtelijke ontwikkelingen beargumenteert Hayuth (in Hoyle, et al.;1988) dat er veranderingen optreden in de denkwijzen over het milieu en sociale prioriteiten. De publieke opinie veranderde ten aanzien van milieuzaken zoals vervuiling, kustmanagement en de locatie van nieuwe havengerelateerde industriële activiteiten.

Gedurende de 20^{ste} eeuw kwamen deze ontwikkelingen in steeds meer steden voor, te beginnen in Noord-Amerika. Waterfronten waren eerder bestemd voor industrieel gebruik en handel. Het was de plaats waar import en export van goederen plaatsvond. De rijkdom van een stad hing voor een groot deel af van de mogelijkheid om de industrie ruimte te kunnen bieden aan het water. Maar met de vooruitgang die geboekt werd op het gebied van transport over water, weg en spoor en de gelijktijdige opkomst van de gestandaardiseerde container, verdween de haven uit het centrum (Millsaugh in Marshall; 2001). Bedrijven gingen bovendien gebruik maken van meerdere modaliteiten (Hoyle, et al.; 1988). Dankzij deze ontwikkelingen kwam het zwaartepunt van het mondiale transport over water buiten de steden te liggen (Millsaugh in Marshall; 2001).

De industriële functie dicht bij het centrum was bovendien niet meer wenselijk vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening. Vanuit de ruimtelijke ordening kwam de gedachte op dat bedrijven niet langer dichtbij woonwijken of het centrum van de stad gevestigd mochten zijn vanwege vormen van overlast zoals stank- en geluidsoverlast, toenemende mobiliteit en gezondheidsrisico's. Tegenwoordig is dat minder aan de orde vanwege de dominantie van de dienstverlening in het economische landschap, maar vroeger lag het accent meer op de productie. Het eerste grootschalige voorbeeld van een dergelijke planmatige scheiding van functies in Nederland is het algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam uit 1934. Na de Tweede Wereldoorlog werden steeds meer wijken gebouwd op basis van de inzichten van deze functiescheiding. Met bestemmingsplannen en milieuhindercategorieën werd de scheiding geïnstitutionaliseerd voor de nieuwe uitleg terwijl tegelijkertijd met de stadsvernieuwing een deel van de oorspronkelijke werkgelegenheid uit de vooroorlogse wijken verdween. Het resultaat was een functionele 'ontmenging' op wijk- en buurniveau (Harbers en Pols; 2010).

De maatschappelijke veranderingen en de veranderingen in de ruimtelijke ordening schepten mogelijkheden voor het herontwikkelen van waterfronten. De voorheen industriële gebieden raakten in onbruik en investeerders zagen er kansen in om er andere functies te vestigen, waardoor de gebieden zeer aantrekkelijke delen van de stad zouden worden.

3.3 Bedreigingen en kansen van waterfronten

Een stad kan er met een succesvol nieuw waterfront voor zorgen dat toerisme en werkgelegenheid gestimuleerd worden. Bovendien kan de leefbaarheid van de stad voor de inwoners bevorderd worden, door toegang tot het water mogelijk te maken en de waterkant aantrekkelijk te maken. Deze specifieke vorm van stedelijke herstructurering biedt dus kansen, maar er zijn ook bedreigingen. Waar moet op

ingesprongen worden en waar moet rekening mee worden gehouden bij de herstructurering van het waterfront?

3.3.1 Bedreigingen

De maatschappelijke veranderingen zorgden er samen met structurele economische veranderingen voor dat de traditionele relatie tussen stad en haven verdween (Van der Knaap en Pinder; 1992). Daarmee werd de langdurige symbiose in de 20^{ste} eeuw verbroken (Wang; 2003). Dit had tot gevolg dat stadsdelen aan het water en doorgaans dicht bij het stadscentrum niet meer werden gebruikt. Daardoor traden verval en verpaupering in. Industriële bouwwerken worden niet meer gebruikt en er is geen activiteit meer in het gebied. Het vormt een barrière tussen de binnenstad en het water. Mensen kunnen het water niet bereiken en het water wordt niet (op een positieve manier) beleefd. Door het imago van een verlaten en verouderd gebied, wordt gepercipieerd als de achterdeur van de stad (Millspaugh in Marshall; 2001). Zoals gezegd in paragraaf 3.2 beargumenteerde Hayuth (in Hoyle, et al.; 1988) al dat de publieke houding ten opzichte van industriële activiteiten in de stad veranderde. Dankzij dit imago en de mogelijke vervuiling van grond, lucht en water door de industrie, staan investeerders en ontwikkelaars niet in de rij om in het gebied te investeren (Millspaugh in Marshall; 2001).

3.3.2 Kansen

Toch biedt een waterfront unieke kansen. In de eerste plaats ligt een oude haven doorgaans centraal in de stad. Dat zorgt ervoor dat de plek op allerlei manieren goed te bereiken is. Dat kan zijn over snelwegen, kleine weggetjes of openbaar vervoer. Het gebied is waarschijnlijk bekend bij veel bewoners in de omgeving. Bovendien is het goed zichtbaar vanaf het water.

Ten tweede bevindt zich verlaten vastgoed aan de waterkant. Terwijl technieken voor sanering en opruimen van vervuiling steeds beter worden, wordt het aantrekkelijker om de locatie te gaan herontwikkelen. Ten derde is het waterfront vaak het oudste deel van de stad, dat wordt omringd door de oudste en mooiste panden, pleinen en buurten van de stad. Dat biedt uitstekende mogelijkheden voor herontwikkeling en renovatie. Tot slot is er eenvoudigweg de aanwezigheid van water. Gebieden die dicht bij water liggen of waar water zichtbaar is en geïntegreerd is in het gebied worden over het algemeen hoog gewaardeerd (Millspaugh in Marshall; 2001). Water heeft een positief effect op de beleving. Dit wordt duidelijk bevestigd in een experimentele studie waarin respondenten werd gevraagd om fotosimulaties van woonwijken met en zonder water te beoordelen op hun aantrekkelijkheid om er door heen te fietsen. Uit dit onderzoek bleek dat omgevingen met water mooier, natuurlijk en afwisselender werden gevonden dan dezelfde omgevingen zonder water (Van den Berg; 1999 in Van den Berg et al.; 2002). Water geeft de haven aantrekkingskracht en maakt de locatie ideaal voor recreatie, entertainment en culturele activiteiten. In economische termen betekent dat een goede basis voor recreatie voor bewoners en toerisme (Millspaugh in Marshall; 2001).

Deze kansen maken het mogelijk om de vrijgekomen terreinen om te bouwen tot een zeer aantrekkelijk stadsdeel dicht bij het centrum. Zeker voor steden waar toerisme een belangrijke pijler van de lokale economie vormt, kan een waterfront een attractie op zich vormen wanneer de herstructurering goed wordt aangepakt. Toen bestuurders en investeerders begonnen te beseffen welke buitengewone kansen er lagen, werden de gebieden herontwikkeld. De succesvolle herontwikkeling van het waterfront in Baltimore heeft een serie grote binnenstedelijke herstructureringen over de hele wereld voortgebracht (Millspaugh in Marshall; 2001). Er is sindsdien veel aandacht voor deze grootschalige stedelijke ontwikkelingen vanuit de wetenschap. Ondertussen is er een omvangrijke hoeveelheid literatuur over waterfronten tot stand gekomen en zijn er vele besprekingen van praktijkvoorbeelden uit andere steden te vinden. Bekende voorbeelden zijn Boston, Baltimore en Londen. Ook in Nederland zijn voorbeelden te vinden, zoals Zeebrugge en Harderwijk. Waterfronten worden gezien als een mogelijkheid om het imago van een stad aan te passen of te versterken. Een waterfront kan ook een katalysator van vernieuwing door de hele stad

heen zijn. Een dergelijk gebied wordt ook niet zelden gezien als een attractie voor toeristen, juist vanwege de waardering van water (Millsbaugh in Marshall; 2001).

3.4 Waterfront wondermiddel?

In vele wetenschappelijke publicaties is getracht te analyseren waarom het ene waterfront uiteindelijk een succes wordt en het andere waterfront niet. Het waterfront wordt namelijk beschouwd als een soort wondermiddel tegen alle kwalen van een stad, of een manier om de concurrentie om toeristen met andere steden aan te gaan. Het concept van het waterfront wordt over de hele wereld overgenomen (Marshall; 2001). Vele steden hebben het waterfront een serieuze taak toebedeeld: het zorgen voor een doorstart van de stad door middel van de herontwikkeling van één gebied. Nu enkele succesvolle voorbeelden onderwerp van publicaties zijn geworden, zijn het wereldwijde voorbeelden geworden en kan gesproken worden van een globalisatie van het waterfront thema (Bruttomesso in Marshall; 2001). Maar niet in alle steden wordt het waterfront een succes zoals in Baltimore.

Zo wordt bijvoorbeeld de herontwikkeling van het waterfront van Valletta, de hoofdstad van Malta, bekritiseerd door McCarthy (2004). Er is voorrang gegeven aan het nationale en lokale economische gewin dat behaald kon en moest worden met het project. Om de concurrentie aan te kunnen blijven gaan met andere landen aan de Middellandse Zee, moest de capaciteit voor het ontvangen van cruiseschepen worden uitgebreid. De ontwikkeling staat op gespannen voet met de identiteit en het onderscheidende vermogen van toeristische bestemmingen. Het beschermen van de cultuur en het erfgoed zou op de lange termijn cruciaal kunnen zijn voor de toeristische concurrentiepositie van Malta (McCarthy; 2004). Bij dit project is minder gedacht aan de aanpasbaarheid en de doelmatigheid in de tijd. Dat zijn onderdelen van de toekomstwaarde, één van de componenten van ruimtelijke kwaliteit naast gebruikswaarde en belevingswaarde (Hooimeijer et al.; 2004).

Een kenmerk van de ruimtelijke inrichting is dat deze het niveau van individuele objecten overstijgt, waardoor er per definitie sprake is van diverse vormen en meerdere functies. Anders gezegd, er is altijd sprake van meervoudigheid en er moeten diverse belangen worden gediend, zonder dat andere belangen worden geschaad. Er moet gestreefd worden naar een onderlinge versterking van vorm en functie. De meerwaarde die hierdoor ontstaat wordt vaak geïdentificeerd met ruimtelijke kwaliteit (Hooimeijer et al.; 2004). Het bereiken van de gewenste ruimtelijke kwaliteit is van vitaal belang voor de succesvolle herontwikkeling van een waterfront.

3.5 Synthese

In paragraaf 3.1 is aangegeven dat het betrekken van belanghebbenden noodzakelijk is voor het laten slagen van een stedelijke herontwikkeling. Het is ook belangrijk dat er een bepaalde mate van consensus wordt bereikt over de voorgestane ontwikkelrichting. Paragraaf 3.4 benadrukt nog eens dat de ruimtelijke inrichting diverse belangen moet dienen, zonder belangen te schaden. Met andere woorden, er moet draagvlak zijn voor een ruimtelijke inrichting. Op het moment dat die ruimtelijke inrichting veranderd moet worden, moet er consensus bereikt worden over de plannen ten aanzien van die ruimtelijke inrichting. Concluderend moet gesteld worden dat de belanghebbenden betrokken moeten worden bij het proces van stedelijke herstructurering. De herontwikkeling van het waterfront van Harlingen vormt hier geen uitzondering op. In het vervolg van dit onderzoek zal bepaald worden welke belanghebbenden bij het proces betrokken moeten worden en op welke manier er consensus en draagvlak voor een ruimtelijke ontwikkeling bepaald kan worden.

4 Plannen en planonderdelen

In de hoofdvraag worden de voorwaarden bij de herontwikkeling van het waterfront genoemd. Die voorwaarden komen in dit hoofdstuk aan bod. Er zijn vier beleidsdocumenten die van belang zijn voor het waterfront. Die documenten stellen de randvoorwaarden voor de herontwikkeling van het waterfront. Ter beantwoording van de eerste deelvraag worden die plannen hier behandeld en worden er planonderdelen onderscheiden.

4.1 De plannen

4.1.1 Vier relevante plannen

Het waterfront van Harlingen is al geruime tijd onderwerp van plannen vanuit de gemeente. Met het wisselen van de gemeenteraad vinden er veranderingen plaats in de voornemens. Zo bestond het plan om woningbouw te realiseren op de kade van de Nieuwe Willemshaven. Inmiddels is besloten dat woningbouw op die locatie uitgesloten is. Verder ligt vast dat er in de Nieuwe Willemshaven een marina gerealiseerd zal worden. Een reeks plannen bepaalt dus al een aantal ontwikkelingen. Bovendien zijn er beleidsstukken die invloed hebben op de mogelijke ontwikkelingen in het plangebied. De plannen samen met het vigerende beleid verzorgen een plankader. In dit hoofdstuk zullen de invloedrijke plannen en het beleid worden uitgelegd. Ze hebben niet allemaal geheel of op dezelfde manier betrekking op het waterfront, daarom wordt getracht om planonderdelen te onderscheiden ten behoeve van de tweede en derde deelvragen van dit onderzoek.

De plannen en beleidsdocumenten in tabel 4.1 zijn van belang in de ontwikkeling van het waterfront. In het vervolg zullen deze documenten bij elkaar de plannen genoemd worden.

Plan/beleid	Gepubliceerd
Houtskoolschets <i>Stadsvisie deel 1</i>	januari 2008
Coalitieprogramma 2010 – 2014	mei 2010
Structuurvisie Harlingen 2025 <i>Stadsvisie deel 2</i>	november 2010
Masterplan Toegangspoort Harlingen	juni 2011

Tabel 4.1: Relevante plannen m.b.t. Harlinger waterfront

4.1.1 Beleidsplan Recreatie en Toerisme

Een ander plan wat in dit onderzoek relevant kan worden geacht is het Beleidsplan Recreatie en Toerisme 2006 – 2016 (De Groot; 2006). De reden om dit beleidsdocument niet mee te nemen is dat alle relevante punten die worden aangedragen in dit plan, ook zijn opgenomen in de andere beleidsstukken. Op die manier is de relevante inhoud van het beleidsplan gedekt en is het niet van toegevoegde waarde om dit plan uit te werken.

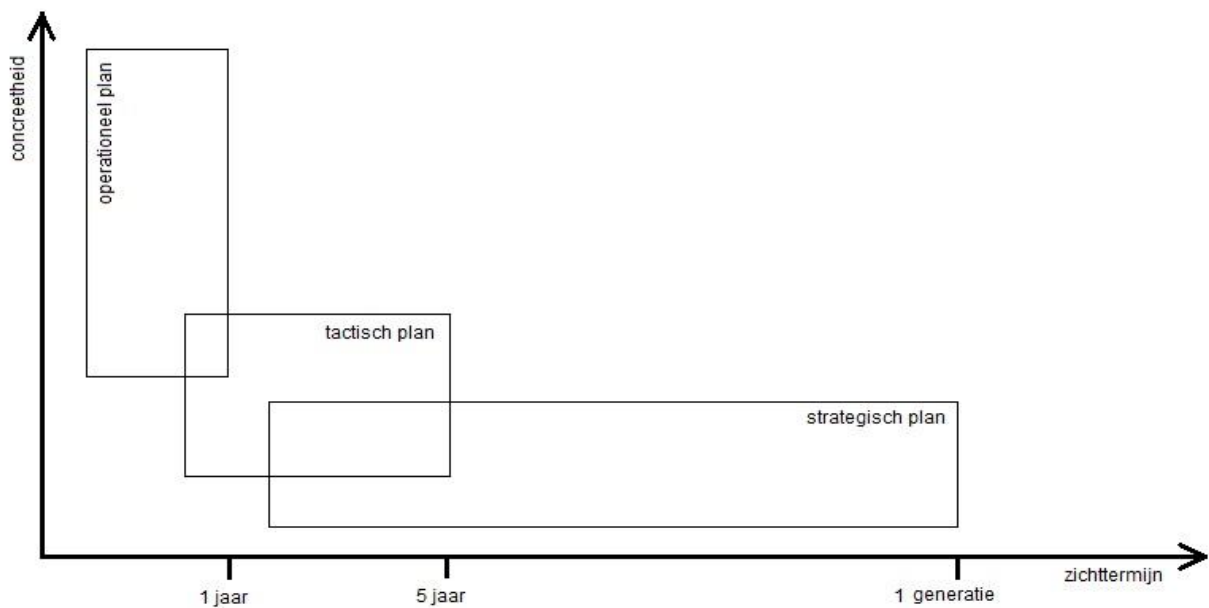
4.1.2 Planvormen

De Roo en Voogd (2004) stellen dat er drie plantypen zijn voor de vertaling van politiek-bestuurlijk intenties naar de uitvoering en het beheer. De drie typen zijn het strategische plan, het tactische plan en het operationele plan. Binnen deze typologie is het strategische plan gericht op de meest lange termijn. Een dergelijk plan tracht politiek-bestuurlijke intenties te vangen in een beleidsdocument. Verder probeert het

betrokkenen te overtuigen van de noodzaak of het belang van de intenties. Het is een globaal plan dat wervend moet werken om verschillende partijen aan de intenties te verbinden.

Als er genoeg draagvlak blijkt te zijn voor de ontwikkelingen, worden de noodzakelijke acties voor de middellange termijn uitgewerkt in een tactisch plan. Het plan koppelt acties aan betrokkenen, stippelt een tijdsplan uit en geeft een eerste raming van de benodigde financiële inspanningen.

Uiteindelijk wordt er een operationeel plan gemaakt. Dat betreft een uitvoeringsprogramma van de voorgaande twee planvormen. Het bevat aankondigingen van concrete plannen en evaluaties. Ook wordt er een financiële paragraaf toegevoegd met de fondsen per project. Voordat de werkelijke werkzaamheden aanvangen wordt vaak nog een projectplan uitgewerkt. Figuur 4.1 laat de relatie tussen de planvormen zien.



Figuur 4.1 De relatie tussen het strategische, tactische en operationele plan. [Bron: De Roo, Voogd (2004)]

De plannen die gemaakt zijn met betrekking tot het waterfont, hebben volgens de typologie van De Roo en Voogd voornamelijk een strategisch karakter. Er wordt niet gespecificeerd welke acties nodig zijn en welke betrokkenen daaraan verbonden moeten worden. Alleen in het Masterplan worden enkele concrete acties voor de korte termijn opgesomd. Daarmee heeft dit plan wel een aspect van het tactische plan, maar er worden geen mensen of tijdvakken aan gekoppeld.

Dat de plannen strategisch zijn zegt niet dat een plan geen concrete ideeën over de ruimtelijke inrichting kan bevatten, maar deze ideeën zijn aftastend. Het plan heeft de bedoeling om wervend te zijn. Het moet proberen verschillende partijen aan de bedoelde politiek-bestuurlijke intenties te binden (De Roo, Voogd, 2004).

4.1.3 Planonderdelen

Door de plannen op te delen in onderdelen kunnen ze met elkaar vergeleken worden. Elk plan wordt toegelicht en er wordt besproken welke onderdelen van toepassing zijn op het waterfront. In sommige gevallen zijn het beleidskaders, in andere gevallen zijn het concrete voorstellen voor de invulling van het gebied. Bij het uitsplitsen van de planonderdelen die relevant zijn voor het waterfront, wordt een geografische indeling gehanteerd. Zoals hier boven genoemd zijn de plannen voornamelijk strategisch van karakter. Toch worden er concrete voorstellen gedaan voor functies in specifieke delen van het waterfront. Door de geografische indeling te hanteren komen de verschillen en overeenkomsten tussen de plannen aan het licht. Het maakt zichtbaar of een plan meer algemene kaders stelt die niet alleen voor het waterfrontgebied gelden, of meer specifiek in gaat op een deelgebied. De indeling verschaft overzicht en in hoofdstuk 6 worden ook de stakeholders op deze manier ingedeeld. De deelgebieden van het waterfront zijn gespecificeerd in paragraaf 1.1.

Uit de analyse van de plannen komen de belangrijkste punten naar voren die te maken hebben met het waterfront. Soms zullen die ook overlappen, omdat bijvoorbeeld de Structuurvisie in navolging van de Houtskoolschets is opgesteld en ze allebei onderdeel zijn van de Stadsvisie. Toch kan het ene document punten aandragen die op meer of minder steun van de stakeholders kunnen rekenen. De stakeholders worden in hoofdstuk 6 behandeld.

Het onderscheiden van de planonderdelen is van belang om een goed onderbouwd antwoord te kunnen vormen op de tweede deelvraag die luidt 'Hoe kunnen de plannen of planonderdelen worden vergeleken in hun invloed of uitwerking op de ruimtelijke kwaliteit?'. Deze vraag heeft een methode van vergelijking van de uitwerking van de plannen op de ruimtelijke kwaliteit.

4.1.4 Geografische indeling plangebied

De geografische indeling die gehanteerd wordt, is vierledig. De drie deelgebieden vormen alle drie een categorie. De vierde categorie is algemeen. De categorieën zijn verklaard in tabel 4.2. Aspecten van de plannen die daar onder vallen gelden dus voor meer dan één gebied, of zelfs voor de gehele gemeente. Alleen die aspecten die (ook) betrekking hebben op het waterfront worden besproken. Niet ieder plan bevat elementen voor elk deelgebied. Het coalitieprogramma bijvoorbeeld gaat alleen in algemene termen in op het waterfront en noemt geen deelgebieden.

Gebied	Verklaring
Algemeen	Het voorstel geldt voor meer dan één van de deelgebieden of zelfs voor een gebied groter dan het plangebied
Waddenspromenade	Het voorstel heeft alleen betrekking op de Waddenspromenade
Nieuwe Willemshaven	Het voorstel heeft alleen betrekking op de Nieuwe Willemshaven
Westerzeedijk	Het voorstel heeft alleen betrekking op de Westerzeedijk

Tabel 4.2 Geografische indeling van de voorstellen uit de plannen

4.2 Houtskoolschets

4.2.1 Inleiding

De Houtskoolschets vormt de opmaat tot de Stadsvisie. Deze Stadsvisie bestaat uit de Houtskoolschets uit 2008 (deel 1) en de Structuurvisie uit 2010 (deel 2), die verderop aan bod komt. 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 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 (BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling; 2008). Samen met de Structuurvisie vormt dit document de Stadsvisie voor Harlingen. Daarmee is het planning op het vierde schaalniveau volgens Spit en Zoete(2003). De gemeente heeft een visie opgesteld voor het eigen grondgebied. Het is niet een plan dat de burger bindt. Dat doet alleen het bestemmingsplan; een structuurvisie geeft de koers aan die de gemeente voor de komende tijd heeft uitgezet. Bovendien werkt het beleid vanuit het rijk en de provincie door in een dergelijk plan.

De Houtskoolschets bouwt voort op eerdere plannen zoals het Masterplan Harlingen Waddenstad uit 1990 en het Structuurplan uit 1998. Zoals de naam al aangeeft is het voornamelijk bedoeld om ambities en richtingen van ontwikkeling aan te geven. Daarmee heeft de gemeente beoogd het rijks- en provinciaal beleid een stap voor te blijven en daardoor de touwtjes meer in eigen handen te houden. De richtingen die in de Houtskoolschets worden aangegeven liggen voornamelijk op het abstracte niveau van ambities en beleidskaders. Er worden wel ambities uitgesproken die toegespitst zijn op het waterfront, de binnenstad en het Westerzeedijkgebied.

De Houtskoolschets is een verkennend beleidsdocument waarin een globale indruk van de gemeente Harlingen wordt gegeven. Er worden sterke en zwakke punten van de gemeente aangestipt. Zo worden kansen gezien in de short-sea verbindingen met Engeland, Scandinavië en de Baltische staten en denkt de gemeente te profiteren van de toenemende druk op de ruimte in de Randstad. De Waddenzee dient als uitstekende reden voor een bezoek aan Harlingen. Dat moet uitgebuit worden ten behoeve van het stimuleren van toerisme.

Er wordt ook aangegeven dat Harlingen de vergrijzing in de gaten moet houden. De economie heeft een industrieel karakter. Bovendien moet er gewerkt worden aan de hoge werkloosheid die ook in hoofdstuk 2 naar voren komt.

Op het gebied van de ruimtelijke inrichting bestaan er enkele tekortkomingen. De voornaamste daarvan hebben te maken met het centrum en met de zee. De relatie tussen de binnenstad en de andere gebieden van de stad ontbreekt. Er zijn enkele fysieke barrières in het stedelijke landschap die een goede connectie beletten. Dat zijn de N31, de spoorweg en de waterwegen. Voor het waterfront is het van belang dat de connectie tussen Harlingen en de zee ontbreekt. Zoals in de Houtskoolschets staat, toont Harlingen haar gezicht nauwelijks aan zee en worden kansrijke gebieden als de Willems haven en de kuststrook bij de Westerzeedijk onbenut gelaten. De ambitie wordt uitgesproken om de stad een 'smoel aan zee' te geven (BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling; 2008).

Harlingen heeft door haar ligging te maken met het rijksbeleid betreffende de Waddenzee. De Planologische KernBeslissing Waddenzee uit 2006 geldt voor de periode 2007 – 2017. Dat is een sterk restrictief beleid waar rekening mee gehouden dient te worden en wat grenzen stelt aan de ontwikkelingen die mogelijk zijn in de zeehaven, maar ook met betrekking tot het waterfront.

4.2.2 Planonderdelen

De onderdelen van de Houtskoolschets die relevant zijn voor het waterfront worden hier onder besproken. De Houtskoolschets draagt punten aan voor de deelgebieden Nieuwe Willemshaven en Westerzeedijk en punten die het gehele waterfront betreffen. Per gebied wordt een kort besproken wat de insteek van het plan voor dat gebied is. Vervolgens worden de punten concreet en bondig opgesomd.

4.2.2.1 Algemeen

De Houtskoolschets benadrukt de verbinding tussen de binnenstad en de Waddenpromenade. Het document bepleit dat deze gebieden qua functies en morfologie op elkaar moeten lijken zodat er een duidelijke verbinding ontstaat tussen de gebieden. De binnenstad moet het sterke centrum van de stad blijven. Om dat te waarborgen wordt zo weinig mogelijk detailhandel buiten de stad toegelaten.

- stimuleren werkgelegenheid laagopgeleiden in de toeristische sector
- op peil houden voorzieningenniveau
- binnenstad sterk en bruisend centrum
- gezicht naar de zee richten
- binnenstad: poort naar Friese Meren voor watersporter
- het nieuwe waterfront wordt het visitekaartje van Harlingen
- integratie kustverdediging en ruimtelijke ontwikkeling
- clustering detailhandel in binnenstad, niet ergens anders behalve grootschalig (meubel, tuin)
- parkeergarage ten behoeve van de bereikbaarheid van de binnenstad
- binnenstad: gericht op toeristische (motor)vaart op Friese binnenwateren
- binnenstad: kwaliteitsverhoging voorzieningen watersporters

4.2.2.2 Nieuwe Willemshaven

De functies op de Willemshaven worden gericht op het toerisme en recreatie en voornamelijk op de watersport. Ook dit gebied moet aansluiten bij de binnenstad.

- Willemshaven: jachthaven grote schepen, winkels, horeca, haltes wadexcursies
- Willemshaven: qua schaal, sfeer en maat aansluiten bij het bestaande centrum

4.2.2.3 Westerzeedijk

Het Westerzeedijkgebied wordt apart behandeld in de Houtskoolschets. Het wordt gezien als een locatie waar ruimte is voor een grootschalig en hoogwaardig programma, dat niet rond het centrum gewenst is. Het gebied moet de verbinding tussen de zee en de stad sterker maken. Daartoe moet er een mogelijkheid worden gecreëerd om de Waddenzee in alle seizoenen te kunnen beleven. Verder is er plek voor bijzondere woonmilieus. Dit moet ook de plek worden waar kustverdediging, beleving van het Wad en ruimtelijke ontwikkeling hand in hand gaan (BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling; 2008).

- Westerzeedijk: verwerven centrale positie op het gebied van kennisontwikkeling, monitoring en educatie rond het ecosysteem van de Wadden
- Westerzeedijk: ligging uitbuiten op gebied van wonen
- Westerzeedijk: cluster toeristisch-recreatieve activiteiten, ruimte voor groeiende behoefte aan sport en ontspanning
- Westerzeedijk: integrale benadering kustverdediging
- Westerzeedijk: geen dijkverhoging maar bijvoorbeeld zeewaartse kustverdediging

4.3 Coalitieprogramma

4.3.1 Inleiding

Het coalitieprogramma 2010 – 2014 is vastgesteld op 3 mei 2010 door de huidige gemeenteraad. In dit collegeprogramma wordt op hoofdlijnen het beleid voor de komende jaren aangegeven (Gemeente Harlingen; 2010a). Uit dit document komen geen plannen voort die specifiek betrekking hebben op het waterfront of één van de deelgebieden, maar de geuite intenties zijn wel relevant.

Er is een aantal beleidspunten vastgesteld die van belang zijn voor de ontwikkelingen betreffende het waterfront. Die relevante punten worden besproken in de hoofdstukken 'economisch beleid' en 'ruimtelijke ordening en stedenbouw' van het Coalitieprogramma.

De gemeenteraad wil de lokale economie versterken en op verantwoorde wijze een beter ondernemingsklimaat scheppen. Dat moet ook zorgen voor extra werkgelegenheid. De schaal hiervan moet bij Harlingen passen. Daarbij wordt vooral zelfstandig ondernemerschap gestimuleerd (Gemeente Harlingen; 2010a). De haven en het toerisme zullen het fundament van de Harlinger economie vormen. Deze wens komt ook terug in de hoofdlijnen voor het beleid op het gebied van ruimtelijke ordening en stedenbouw. De gemeente wil het mooie en groene karakter van Harlingen behouden mede ter versterking van het toerisme (Gemeente Harlingen; 2010a). Ook de Waddenzee die in 2009 is aangewezen als UNESCO Werelderfgoed (UNESCO, 2012), moet ontwikkeld worden op het gebied van natuur en milieu, maar ook op vlak van toerisme. Daarbij moet de bereikbaarheid van stad en haven gewaarborgd blijven. Er is in dit coalitieprogramma vastgelegd dat er geen nieuwbouw zal plaatsvinden aan de zeekant van de zeewering. Er wordt gesteld dat dit kwetsbare gebied van groot belang is voor het historische en daarmee toeristisch belangrijke silhouet van de stad. Het gebied zal geheel in overeenstemming met de Planologische KernBeslissing Waddenzee en de wensen van de bevolking worden ingevuld (Gemeente Harlingen; 2010a).

4.3.2 Planonderdelen

De onderdelen van het Coalitieprogramma die relevant zijn voor het waterfront worden hier onder besproken. Een geografische uitsplitsing zoals bij de andere documenten is hier niet relevant, omdat er niet specifiek op de deelgebieden in wordt gegaan. Er worden wel beleidspunten en ambities aangedragen die van toepassing zijn de ontwikkeling van het waterfront.

- stimuleren duurzame economische activiteiten rondom toerisme: watersporten, alternatieve energiebronnen, natuur, horeca, detailhandel, betere sanitaire voorzieningen in de singels en binnenhavens en duurzaam verantwoorde havengerelateerde activiteiten
- de gemeente wil een vooruitstrevende en coördinerende rol spelen bij de ontwikkeling van het werelderfgoed Waddenzee, zowel op het gebied van natuur en milieu als op het gebied van toerisme
- er vindt geen woningbouw plaats aan de zeekant van de zeewering.
- binnenstad, inclusief de Nieuwe Willemshaven blijft voorbehouden aan kleinschalige detailhandel. Buiten de binnenstad wordt dat zoveel mogelijk voorkomen, ter versterking van het centrum
- openbare sanitaire voorzieningen voor bezoekers op goede locaties
- voorzieningenniveau in stand houden
- aanleg van een jachthaven in de Nieuwe Willemshaven
- zelfstandige ondernemers stimuleren, omdat juist die ondernemers goed bij de schaal van Harlingen passen

4.4 Structuurvisie

4.4.1 Inleiding

De structuurvisie voor Harlingen is opgesteld in november 2010. De visie geeft richting aan de ruimtelijke, economische en sociaal maatschappelijke ontwikkeling van de gemeente (Structuurvisie; 2010). De structuurvisie vormt samen met de Houtskoolschets de stadsvisie. De Houtskoolschets is daarbij deel 1, en de structuurvisie vormt deel 2. De structuurvisie Harlingen 2025 omvat het gehele gemeentelijke grondgebied. De structuurvisie heeft ook een relatie met de manier waarop het ruimtelijk beleid uitwerking krijgt. De visie bindt alleen de gemeente in beleidsmatige zin (Structuurvisie; 2010). Dat houdt in dat er geen rechten of plichten voor inwoners of bedrijven uit voortvloeien. De structuurvisie schept daarmee ruime kaders, verwoordt ambities en wensen. Ook mag er in geval van uitzondering afgeweken worden van de beleidskaders, maar dit moet goed onderbouwd worden.

Op een aantal punten komt de Structuurvisie duidelijk overeen met de Houtskoolschets. Zo wordt nog eens benadrukt dat de winkelvoorzieningen geconcentreerd blijven in de binnenstad, zodat er geen onderlinge concurrentie van het winkelapparaat ontstaat (Structuurvisie, 2010). Buiten de binnenstad is één locatie aangewezen voor perifere detailhandel.

4.4.2 Planonderdelen

De onderdelen van de structuurvisie die relevant zijn voor het waterfront worden hier onder besproken. De Structuurvisie bevat punten betreffende de Nieuwe Willemshaven en het waterfront als geheel. Van beide onderdelen wordt een kort besproken wat de insteek van het plan voor dat gebied is. Vervolgens worden de punten concreet en bondig opgesomd. De Structuurvisie benadrukt dat het waterfront kansen biedt in de toeristische sector en specifiek op het gebied van watersport. Die kansen moeten worden gepromoot en benut.

4.4.2.1 Algemeen

Vergelijkbaar met de punten uit de Houtskoolschets, ligt hier de focus op de eigen kracht van Harlingen. Het waterfront moet aansluiten bij de binnenstad en de binnenstad ook versterken. De Waddenzee moet beter zichtbaar en beleefbaar worden en dit alles met het doel om de toeristische sector te stimuleren.

- behouden van authenticiteit van de stad
- nieuwe ontwikkelingen passen bij maat, schaal en identiteit van de binnenstad
- promoten van kansen op recreatief en toeristisch gebied die de gemeente biedt
- binnenstad moet dynamisch en vitaal blijven zonder afbreuk te doen aan bestaande kwaliteiten, het centrum moet sterk en bruisend blijven en comfortabel en aantrekkelijk zijn voor inwoners, voor de regio en toeristen
- stimuleren toeristische economie
- watersportfaciliteiten in Noorderhaven en Zuiderhaven verbeteren
- waterfront vormt entree voor watersport vanaf de Waddenzee
- concentratie winkelvoorziening in de binnenstad met uitzondering van nautische detailhandel
- bebouwing zodanig positioneren dat er zicht vanuit de stad naar de Waddenzee blijft
- 'nieuwe silhouet' moet van toegevoegde waarde zijn en respect hebben voor het historische, maar ook een nieuw hoofdstuk schrijven aan Harlingen
- verhogen voorzieningenniveau
- het realiseren van een slechtweervoorziening zodat toeristen ook bij slecht weer Harlingen kunnen bezoeken
- kweldervorming zou plaats kunnen vinden in plaats van alleen dijkverhoging
- de binnenstad moet een sterk en bruisend centrum blijven, dat comfortabel en aantrekkelijk is voor inwoners, voor de regio en toeristen

4.4.2.2 Nieuwe Willemshaven

De Structuurvisie focust de verandering op het waterfront voornamelijk op de Nieuwe Willemshaven. Daar krijgt de herstructurering vorm en moet er een aantrekkelijk werk- en recreatiegebied gemaakt worden (Structuurvisie, 2010).

- ontwikkelingen in de Willemshaven moeten de binnenstad versterken en omgekeerd
- qua maat en schaal moet de ontwikkeling van de Nieuwe Willemshaven aansluiten bij die van de binnenstad
- woningbouw wordt niet uitgesloten in Nieuwe Willemshaven
- In de Nieuwe Willemshaven wordt een jachthaven gerealiseerd en nautische detailhandel

4.5 Masterplan Toegangspoort Harlingen

4.5.1 Inleiding

Het Masterplan Toegangspoort Harlingen uit 2010 komt voort uit het Friese Meren project. Onder de noemer van dit project is een aantal plaatsen als toegangspoort of als watersportkern aangewezen. Harlingen is één van de toegangspoorten (Het Friese Merenproject, 2012). Het project beoogt niet alleen de infrastructuur voor de watersport te verbeteren, maar het initieert samen met gemeenten projecten om de toeristische kwaliteit van watersportkernen te verbeteren (Het Friese Merenproject, 2012). Inmiddels is ingrepen op infrastructureel gebied. De fysieke basis is gelegd. De focus ligt nu op de ruimtelijke kwaliteit. Daarmee wordt het maatschappelijke rendement van de investeringen in de Friese Meren vergroot. Het project heeft in haar huidige fase een drietal programmalijnen, namelijk grenzeloos varen; meer bestedingen aan wal; ecologie en duurzaamheid (Gemeente Harlingen, 2011).

De ruimtelijke kwaliteit van de toegangspoorten moet verbeterd worden om meer bestedingen aan wal te genereren. Daartoe zijn er masterplannen opgesteld voor de toegangspoorten. Dat geldt ook voor Harlingen. Het doel van de masterplannen 'Versterking toegangspoorten' is om extra bestedingen aan de Friese vaste wal te stimuleren door de toegangspoorten tot het Friese watersportgebied te optimaliseren (Gemeente Harlingen, 2011). Dat betreft ingrepen op het water zoals het uitdiepen van vaargeulen en het verhogen van de capaciteit van sluisen en bruggen. Ook het centrum van Harlingen krijgt aandacht. De aantrekkelijkheid en bereikbaarheid moeten goed zijn zodat de gastvrijheid optimaal is. Dit stimuleert extra bestedingen aan wal.

Over het algemeen omvat het plangebied van de masterplannen het waterfront van de toegangspoort. Het gebied vanaf de vaargeul richting de toegangspoort tot en met de overgang van de kern naar de binnenwateren (Gemeente Harlingen, 2010b). Figuur 4.2 geeft het plangebied van het Masterplan Toegangspoort Harlingen weer.

Het masterplan heeft de Stadsvisie, die bestaat uit de Houtskoolschets (2008) en de Structuurvisie (2010), als leidraad. Dit plan vormt daar een uitwerking van. Het Masterplan Toegangspoort Harlingen richt zich specifiek op de toegankelijkheid, functionaliteit en aantrekkelijkheid van de toegangspoort vanuit toeristisch oogpunt, dus bezien vanuit de watersporter, zonder daarbij de eigen bevolking te vergeten (Gemeente Harlingen, 2010b).



Figuur 4.2: Plangebied Masterplan Toegangspoort Harlingen met het schakelgebied [Bron: Gemeente Harlingen 2010b)]

In het masterplan wordt geconcludeerd dat er een 'witte vlek' is met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling van het waterfront. Die witte vlek is de ontbrekende samenhangende visie of ontwikkelingsstrategie voor het gehele waterfront. Een dergelijke ontwikkelingsstrategie zou moeten bestaan uit de volgende drie onderdelen:

- de ruimtelijke ambitie en de opgaven van de gebiedsontwikkeling
- de inzet van overheden
- de gewenste inzet van de markt

In dit masterplan wordt het eerst genoemde onderdeel uitgewerkt. De visie heeft als overkoepelend doel om de bestedingen aan de wal te stimuleren door de toegangspoort tot het Friese watersportgebied te optimaliseren (Gemeente Harlingen, 2010b). Bovendien is er rekening gehouden met het collegeprogramma 2010 – 2014.

In het masterplan wordt de term 'schakelgebied' gehanteerd. Dat betreft het noordelijk deel van het Westerzeedijkgebied en is in figuur 4.2 aangegeven met de rode cirkel. Dit is het gebied waar volgens het masterplan de verbinding tussen de binnenstad, de Nieuwe Willemshaven en het Westerzeedijkgebied mist. Dankzij de ontwerpvoorstellen voor dit deelgebied, zou die verbinding moeten ontstaan, aldus de term schakelgebied.

Verder wordt in het masterplan het Plankenpad genoemd. Dat is een deel van de Waddenpromenade. Het betreft het lage parkeergeedeelte aan de Voorhaven. Het is in figuur 4.2 aangegeven met de groene cirkel. Momenteel zijn er parkeerplaatsen te vinden.

4.5.2 Planonderdelen

De onderdelen van de Houtskoolschets die relevant zijn voor het waterfront worden hier onder besproken. Het Masterplan levert voor elk deelgebied concrete punten aan. Er zijn ook enkele punten die voor het hele waterfront gelden. Per gebied wordt kort besproken wat de insteek van het plan voor dat gebied is. Vervolgens worden de punten concreet en bondig opgesomd.

4.5.2.1 Algemeen

In tegenstelling tot de aanzetten die in de Houtskoolschets worden gegeven voor een soort WaddenDoeCentrum, wordt in het masterplan niet zonder meer aangeraden om een grote publiekstrekker in Harlingen te vestigen. Het masterplan stelt in navolging van de Houtskoolschets ook dat het waterfront het visitekaartje van Harlingen kan gaan worden.

- noodzaak dijkverhoging en daarmee reserveringszone afvangen door kweldervorming
- zorgen voor afname van de wind op de Waddenpromenade
- zorgen voor een goede informatievoorziening en bewegwijzering
- openbare sanitaire voorzieningen voor bezoekers op goede locaties
- het waterfront vormt het visitekaartje van Harlingen
- geen woningbouw aan de zee kant van de zeevering
- het verbeteren van voorzieningen voor watersporters; aanleggen, stroomaansluiting

4.5.2.2 Waddenpromenade

In het masterplan wordt benadrukt dat de Waddenpromenade op dit moment niet optimaal wordt gebruikt. Het biedt teveel plaats aan parkeergelegenheden terwijl het een centraal gebied is met uitzicht op de Voorhaven, het Havenplein en de Noorder- en Zuiderhaven (Gemeente Harlingen; 2010b). De Waddenpromenade wordt druk bezocht, voornamelijk door eilandgangers. Daarom moet de functie parkeren niet worden uitgebreid en liefst beperkt. De ruimtelijke kwaliteit van de Waddenpromenade moet verbeterd worden en potenties moeten benut worden. Horeca en detailhandel worden als nieuwe functies voor het gebied voorgesteld (Gemeente Harlingen; 2010b).

- ruimtelijke kwaliteit Waddenpromenade verbeteren en potenties benutten
- horeca en detailhandel op de Waddenpromenade

- parkeerfaciliteiten Waddenpromenade niet uitbreiden
- geen parkeergarage op de Waddenpromenade
- benutten plein Plankenpad

4.5.2.3 Nieuwe Willemshaven

De Willemshaven wordt ingericht met specifieke diensten voor de watersport in het noordwesten, maar meer algemene voorzieningen in het zuidoosten van het gebied. Concreet wordt voorgesteld dat er een havenkantoor en service en onderhoud voor de watersport in het noordwesten wordt gevestigd en richting het zuiden detailhandel voor de watersport en iets verder een zeilschool en bijvoorbeeld fietsenverhuur (Gemeente Harlingen; 2010b) Voor het grootste deel wordt de Willemhaven gericht op de watersport. Daarbij wordt ook rekening gehouden met het voorgenomen plan om een jachthaven te vestigen in de Nieuwe Willemshaven.

- op Nieuwe Willemshaven van specifieke doelgroepen (noord, watersport) naar brede/recreatieve doelgroep (zuid, toerisme)
- aanleg jachthaven die fysiek zo goed mogelijk verbonden is met het centrum en qua sfeer, schaal en maat aansluit bij het bestaande centrum

4.5.2.4 Westerzeedijk

Het masterplan ziet het noordelijke deel van het Westerzeedijkgebied als schakelgebied tussen de binnenstad, de Nieuwe Willemshaven en het Westerzeedijkgebied. Daarbij wordt voorgesteld om de oude stadswallen als sfeerbeeld terug te brengen. Dat kan gecombineerd worden met verschillende nieuwe functies waaronder horeca, een hotel, een uitkijkvoorziening en parkeergelegenheid.

In het bestemmingsplan voor de rest van het Westerzeedijkgebied staan recreatie, natuur en sportvoorzieningen als functies genoteerd. Het masterplan beoogt de recreatieve functie te versterken. Dat moet onder meer gebeuren door het strand aantrekkelijker te maken. Vanwege de mogelijke stijging van de zeespiegel moet de dijk verhoogd worden, maar het kan ook anders worden opgelost. Door middel van kweldervorming en een verbindingspier kan de noodzaak tot dijkverhoging worden afgevangen. Bijkomend voordeel is dat het strand minder last zal hebben van het aanspoelen van slib. Het strand is daardoor aantrekkelijker voor recreanten.

- recreatief karakter Westerzeedijk inclusief natuur en sportvoorzieningen
- parkeerfaciliteiten en horecafunctie op Westerzeedijk
- stadswallen als sfeerbeeld hanteren in het schakelgebied
- parkeervoorzieningen in schakelgebied
- uitkijkvoorziening en/of hotel/horecafunctie schakelgebied

4.6 Synthese

Met betrekking tot de eerste deelvraag van dit onderzoek zijn er vier plannen naar voren gekomen die relevant zijn voor het de waterfrontontwikkeling. Dat zijn de Houtskoolschets, het Coalitieprogramma, de Structuurvisie en het Masterplan. De plannen verschillen van elkaar in de mate waarin ze concrete punten aandragen voor de ontwikkeling van het waterfront. Het Coalitieprogramma draagt enkele algemene punten aan voor het hele waterfront waarmee rekening gehouden moet worden. Het Masterplan en de Houtskoolschets daarentegen leveren zeer concrete punten gespecificeerd naar de deelgebieden. Sommige plannen zijn aanvullingen op eerdere plannen. De structuurvisie is bijvoorbeeld een uitwerking van de Houtskoolschets. Er treden overlappings op tussen de plannen. Sommige punten worden dus door meerdere plannen benadrukt. Alle relevante planonderdelen met betrekking tot het waterfront worden in tabel 4.3 overzichtelijk weergegeven. De aspecten zoals die in de voorgaande paragrafen naar voren zijn gekomen zijn weergegeven in de eerste kolom. In die kolom worden de aspecten in enkele woorden weergegeven. De tweede kolom bevat de plannen in welke het specifieke aspect terug komt.

In de eerste kolom zijn de aspecten niet allemaal verwoord zoals ze in de vorige paragrafen zijn beschreven. Daarom is er een verklarende tabel opgenomen in bijlage 1. Daarin is te zien welk aspect welke verkorte bewoording heeft gekregen. Bijvoorbeeld het aspect 'commerciële bestemming Willemshaven'. Deze wordt in de houtskoolschets en in het masterplan genoemd. In de houtskoolschets komt deze terug als 'Willemshaven: jachthaven grote schepen, winkels, horeca, haltes wadexcursies'. In het masterplan is komt dit aspect terug als 'op Nieuwe Willemshaven van specifieke doelgroepen (noord) naar brede/recreatieve doelgroep (zuid)'. In beide plannen worden er op de Nieuwe Willemshaven bedrijfjes, winkels en horeca beoogd, al dan niet gericht op watersport. Daarom kunnen ze beide onder het zelfde aspect worden geschaard.

Er zijn ook aspecten die niet concreet genoemd worden in de plannen, maar die door de documentteksten heen wel duidelijk naar voren komen. Zo wordt er in de Houtskoolschets niet concreet gezegd dat economische activiteiten rondom toerisme gestimuleerd moeten worden, maar dat blijkt wel uit de voorstellen en ambities die verwoord worden. Daarom staat in tabel 4.3 de Houtskoolschets ook achter het aspect 'stimuleren economische activiteiten rondom toerisme'.

De aspecten zijn in tabel 4.3 gerangschikt naar het aantal keren dat ze genoemd worden. Bovenaan staan de aspecten die in de meeste plannen naar voren komen. Dat laat zien aan welke aspecten het meeste belang wordt gehecht vanuit de gemeente. De bovenste negen aspecten komen in de meerderheid van de plannen terug. De jachthaven en het stimuleren van de toeristische sector zijn duidelijk speerpunten van het beleid. Uit de rangschikking wordt duidelijk dat de gemeente plant het waterfront in te zetten ten behoeve van toerisme en meer specifiek, de watersport. Het wordt een gebied voor bezoekers, het visitekaartje van Harlingen voor de watersporter. Functies die direct tot voordeel van de inwoner van Harlingen zijn, komen vrijwel niet aan bod. Alleen de Houtskoolschets bespreekt een woonfunctie in het Westerzeedijkgebied. Verder is een belangrijk punt dat de ontwikkelingen die plaats gaan vinden bij de maat en de schaal van Harlingen moeten passen. Het waterfront mag de bezoeker niet wegtrekken van het centrum. De beide gebieden moeten een eenheid gaan vormen en elkaar versterken. Verder wordt in de meeste plannen de wens uitgesproken om met kustverdediging meer te doen dan alleen het verhogen van de dijk. Veiligheid staat voorop, maar in plaats van dijkverhoging wordt liever gekozen voor kweldervorming. Op die manier wordt niet de gehele reserveringszone voor de dijkverhoging gebruikt en blijft er ruimte over voor andere ontwikkelingen. De kweldervorming kan ook gunstig zijn voor het strand, waar dan minder slib aanspoelt.

Het coalitieprogramma is geschreven in 2010. In de tabel is te zien dat alle punten op één na, worden opgevolgd in plannen die daarna zijn opgesteld. In het coalitieprogramma worden enkele richtlijnen uitgestippeld die in de structuurvisie en het masterplan verder zijn uitgewerkt. De Houtskoolschets bevat ook punten die opgenomen zijn in het coalitieprogramma.

Het punt dat niet concreet door andere plannen is overgenomen is het ontwikkelen van de Waddenzee. Hoewel hier volgens het coalitieprogramma ook een toeristisch potentieel in zit, focussen de andere plannen zich op de havens en binnenwateren en niet zozeer op de verbinding met de Waddenzee.

Uit het vervolg van dit onderzoek zal blijken of de punten die hier vaak worden aangedragen, bijdragen tot een goede ruimtelijke kwaliteit op het toekomstige waterfront.

Aspect	Plan
Jachthaven Nieuwe Willemshaven	HKS, CP, SV, MP
Stimuleren economische activiteiten rondom toerisme	HKS, CP, SV, MP
Waterfront als visitekaartje	HKS, SV, MP
Integrale benadering kustverdediging	HKS, SV, MP
Geen detailhandel buiten binnenstad	HKS, CP, SV
Voorzieningenniveau	HKS, CP, SV
Voorzieningen voor watersport verbeteren	HKS, SV, MP
Inrichting Willemshaven aansluiten bij binnenstad	HKS, SV, MP
Activiteiten Willemshaven richten op watersport	HKS, SV, MP
Commerciële bestemming Willemshaven	HKS, MP
Inpassing nieuwe ontwikkelingen	CP, SV
Recreatieve bestemming Westerzeedijk	HKS, MP
Geen woningbouw aan de zeekant van de zeewering	CP, MP
Kleinschalige detailhandel	CP, SV
Sanitaire voorzieningen	CP, MP
WaddenDoeCentrum	HKS, SV
Bruisend centrum	HKS, SV
Smoel aan zee	HKS
Binnenstad als poort naar de Friese Meren	HKS
Parkeergarage	HKS
Binnenstad richten op watersport	HKS
Sociale duurzaamheid	HKS
Woonfunctie Westerzeedijk	HKS
Ontwikkeling Waddenzee op gebied van milieu en toerisme	CP
Authenticiteit behouden	SV
Zichtlijnen stad-zee	SV
Willemshaven en binnenstad versterken elkaar	SV
Woningbouw Willemshaven	SV
Waddenpromenade verbeteren	MP
Horeca en detailhandel op Waddenpromenade	MP
Niet parkeren op Waddenpromenade	MP
Benutten Plankenpad	MP
Parkeren en horeca Westerzeedijk	MP
Stadswallen hanteren	MP
Parkeren schakelgebied	MP
Afvangen wind	MP
Informatievoorziening en bewegwijzering	MP

Houtskoolschets(HKS) Coalitieprogramma(CP) Structuurvisie(SV) Masterplan(MP)

Tabel 4.3 Aspecten van de waterfrontontwikkeling en de plannen waarin ze aan bod komen

Invloed van de plannen op de ruimtelijke kwaliteit

De plannen die besproken zijn in het vorige hoofdstuk bevatten verschillen en overeenkomsten. Sommige plannen leveren meer concrete ideeën aan dan andere. De vraag is vervolgens hoe deze plannen vergeleken kunnen worden in hun invloed op de ruimtelijke kwaliteit. Om die vraag te kunnen beantwoorden moet eerst bekeken worden wat ruimtelijke kwaliteit is.

5.1 Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit is een complex begrip, maar wel van essentieel belang voor hedendaagse ruimtelijke ontwikkelingen. Alle aspecten van het begrip dienen goed in de gaten te worden gehouden bij een integrale aanpak van de ruimtelijke omgeving. Al in het jaar 60 voor Christus werd de aanzet voor dit begrip gegeven door de Romeinse architect Vitruvius. Hij introduceerde de begrippen 'venustas' (schoonheid), firmitas (degelijkheid) en utilitas (bruikbaarheid). Deze waarden worden nog steeds beschouwd als de drie elementen van de ruimtelijke kwaliteit (Daamen in Veldman, 2009).

5.1.1 Waarden van ruimtelijke kwaliteit

De reden dat deze waarden zo lang houdbaar zijn gebleken, zit in het feit dat deze eeuwenoude waarden heel breed en abstract zijn, zodat ze tegenwoordig gespecificeerd kunnen worden en daarom nog steeds bruikbaar zijn (Daamen in Veldman; 2009). Tegenwoordig wordt ruimtelijke kwaliteit uitgesplitst in gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. WeRKpartners (2011) verduidelijken deze waarden als volgt aan de hand van de zaken waaraan je denkt bij het kopen van een huis:

Als je een huis koopt, let je ondermeer op de volgende kenmerken:

- Zijn de gebruiksmogelijkheden passend voor de activiteiten van mij en mijn gezin? (gebruikswaarde)
- Past de sfeer van het huis en de buurt bij mijn leefstijl en geeft die een aangenaam gevoel? (belevingswaarde)
- Is het huis aan te passen aan veranderende woonwensen, goedkoop in onderhoud en is het op termijn goed te verkopen? (toekomstwaarde)

De waarden zijn ook aan de orde bij een ruimtelijke ontwikkeling zoals het waterfront van Harlingen. Ter verheldering kunnen de drie hoofdwaarden als volgt worden uitgelegd (Hooimeijer, et al.; 2001):

- Gebruikswaarde: functionele geschiktheid, doelmatig gebruik, doelmatige aanleg, doelmatig beheer, samenhang, bereikbaarheid, interferentie
- Belevingswaarde: identiteit, diversiteit, herkenbaarheid, zingeving
- Toekomstwaarde: sturende werking, doelmatigheid in de tijd, uitbreidbaarheid, aanpasbaarheid

Werksma (2002) geeft verder uitleg aan die drie begrippen. De gebruikswaarde wijst op het functionele gebruik en de toedeling en bereikbaarheid van ruimte 'in het hier en nu'. Belevingswaarde is nauw verbonden aan gebruikswaarde. Het begrip verwijst naar de subjectieve beleving van de openbare ruimte 'in het hier en nu'. Toekomstwaarde is de waardering van ruimtelijke functies door de tijd heen.

5.1.2 Benoemen van ruimtelijke kwaliteit

Aan de waarden kunnen maatschappelijke belangen worden gerelateerd. De maatschappelijke component wordt vertegenwoordigd door de hoogdynamische samenleving waarin vier dimensies zijn te onderscheiden: een economische, sociale, culturele en ecologische dimensie (Habiforum in Werksma; 2002). Door ze in een matrix te verwerken (tabel 5.1), kunnen de belangen en de waarden inzichtelijk aan elkaar gekoppeld worden.

Maatschappelijke belangen → Waarden ↓	Economisch	Ecologisch	Sociaal	Cultureel
Gebruikswaarde				
Belevingswaarde				
Toekomstwaarde				

Tabel 5.1 Matrix ruimtelijke kwaliteit. Waarden van ruimtelijke kwaliteit en maatschappelijke belangen [Bron: Hooimeijer, et al. (2001)]

De matrix wordt de Habiforummatrix genoemd en is ontleend aan Hooimeijer, et al. (2001). Habiforum is een kennisnetwerk in de ruimtelijke ordening en gebiedsontwikkeling en richt zich op complexe ruimtelijke vraagstukken zoals die bij gebiedsontwikkeling aan de orde komen (Mattijssen; 2010).

In de matrix kunnen voor elk ruimtelijk project andere facetten van de maatschappelijke ontwikkeling geplaatst worden. Een aantal voorbeelden van kwaliteitskenmerken zijn in de matrix geplaatst (tabel 5.2). Deze voorbeelden zijn ontleend aan WeRKpartners.nl (2011). De kwaliteitskenmerken die van toepassing zijn, verschillen per project. Mattijssen (2010) probeert in 'Het benoemen van ruimtelijke kwaliteit' de matrix in te vullen met algemeen bruikbare begrippen.

Maatschappelijke belangen → Waarden ↓	Economisch	Ecologisch	Sociaal	Cultureel
Gebruikswaarde	- Slimme plaatskeuze - Bereikbaarheid	- Schoon milieu - Water in balans	- Toegang - Inbreng	- Keuzevrijheid
Belevingswaarde	- Imago/uitstraling - Aantrekkelijkheid	- Rust en ruimte - Gezonde leefomgeving	- Sociale veiligheid - Verbondenheid	- Eigenheid - Contrastrijke omgeving
Toekomstwaarde	- Agglomeratie - Gebundelde aantrekkelijkheid	- Ecologische voorraden - Gezonde ecosystemen	- Iedereen aan boord - Sociaal draagvlak	- Erfgoed - Integratie - Culturele vernieuwing

Tabel 5.2 Matrix ruimtelijke kwaliteit. [Bron: Hooimeijer, et al. (2001) en WeRKpartners (2010)]

Mattijssen (2010) heeft in zijn onderzoek getracht de ruimtelijke kwaliteit te benoemen. Hij heeft met een groep gebruikers een aantal kwaliteitskenmerken opgesteld. Hij heeft 15 praktijkcases gebruikt om een lijst van 2590 kwaliteiten van ongeveer 250 gebruikers te verkrijgen. Met een aantal vormen van analyse is er in het onderzoek geprobeerd om deze kwaliteiten te verwerken in de matrix van Hooimeijer, et al. (2001). Al de 2590 kenmerken van kwaliteit van een locatie zijn verwerkt in een beperkt aantal begrippen dat zoveel mogelijk de lading van alle kwaliteitskenmerken omvat. Daarmee komt Mattijssen (2010) tot begrippen die van toepassing zijn op alle ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij gebruikte hij de kwaliteitskenmerken van WeRKpartners als voorbeeldbegrippen. In tabel 5.3 wordt een selectie van de door Mattijssen bepaalde begrippen weergegeven in relatie tot de waarden van ruimtelijke kwaliteit. Ook bevat de tabel een korte uitleg van elk criterium. Bijlage 2 bevat de volledige tabel.

Maatschappelijk belang	Waarde	Criterium	Verklaring
Economisch belang	Gebruikswaarde	Bereikbaarheid	Het gebied is goed bereikbaar voor gebruikers, klanten en toeleveranc
	Belevingswaarde	Imago	Het imago van een gebied is een belangrijk visitekaartje en draagt bij aan het 'verkoop
	Toekomstwaarde	Stabiliteit	Bestaande kwaliteiten blijven op een duurzame manier behouden
Ecologisch belang	Gebruikswaarde	Externe veiligheid	Mensen worden zo weinig mogelijk blootgesteld aan risico's. Denk aan gevaarlijke stoffen, overstromingen, vlieg- of andere rampen
	Belevingswaarde	Rust en ruimte	Het gebied biedt de mogelijkheid ongestoord te genieten van rust en ruimte
	Toekomstwaarde	Ecologische voorraden	De ruimte is onze provisiekast, met voorraden water, natuur, bodem en grondstoffen. Die natuurlijke hulpbronnen moeten we koesteren, ook in dit gebied
Cultureel belang	Gebruikswaarde	Keuzevrijheid	Er moet voor elk wat wils te vinden zijn in de openbare ruimte. Mensen met verschillende leefstijlen moeten er zich thuis voelen en 'de ruimte krijgen'
	Belevingswaarde	Eigenheid	Het bijzondere karakter van een plek moet worden behouden en benut. Voortbouwen op de bestaande kenmerken van de eigen omgeving
	Toekomstwaarde	Erfgoed	Cultureel erfgoed is een onvervangbare kwaliteit: een voorraad informatie. Eenmaal verdwenen betekent daarbij: voorgoed verdwenen
Sociaal belang	Gebruikswaarde	Toegang	Iedereen moet even gemakkelijk gebruik kunnen maken van de voorzieningen en kwaliteiten die de ruimte biedt
	Belevingswaarde	Veiligheid	Mensen voelen zich veilig in de openbare ruimte. Onveiligheid maakt delen ervan ontoegankelijk
	Toekomstwaarde	Draagvlak	Voldoende draagvlak voor voorzieningen en ruimtelijke inrichting is belangrijk om stabiliteit te kunnen garanderen

Tabel 5.3 Een aantal begrippen van Mattijssen gerelateerd aan ruimtelijke kwaliteit. [Bron: Mattijssen (2010)]

5.1.3 De beleving van ruimtelijke kwaliteit

Het Friese Merenproject heeft een onderzoek gedaan naar de beleving van ruimtelijke kwaliteit van het Friese landschap door waterrecreanten, getiteld Fryslân vanaf het water. Het onderzoek focust zich dus op de belevingswaarde van de ruimtelijke kwaliteit. Uit het onderzoek komt een aantal belangrijke componenten naar voren die de beleving van het landschap bepalen voor waterrecreanten water (Het Friese Merenproject; 2008):

- de historie en karakteristieke kwaliteiten, een historische sfeer met oude kernen, boerderijen, historische elementen met een verhaal, klassieke boten en oude bomen
- een gevarieerd landschap, afwisseling tussen een weids landschap en compacte dorpjes en stadjes
- passende nieuwbouw, die goed aansluit bij het oude dorp, passen materiaalgebruik zoals hout en andere natuurlijke materialen en passende kleuren
- passende voorzieningen voor recreatie die zich voegen naar het landschap
- het beeld van de horizon
- het beheer van de kades, het moet er netjes uitzien
- natuurlijkheid, rietoevers, eiland en vrije ligplaatsen, variatie in flora en fauna

Er zijn duidelijke overeenkomsten met enkele aspecten die in het vorige hoofdstuk uit de plannen naar voren zijn gekomen. Hoewel het in die plannen niet specifiek gaat om de beleving vanaf het water, zijn er aspecten die op het zelfde neerkomen. Bijvoorbeeld het aspect 'inpassing nieuwe ontwikkeling'. Dat aspect komt aan bod in de structuurvisie en in het coalitieprogramma. Dat aspect komt duidelijk overeen met de 'passende nieuwbouw' uit het onderzoek van het Friese Merenproject. De historie en karakteristieke kwaliteiten worden gewaardeerd door de waterrecreant. De structuurvisie wil daar rekening mee houden door de authenticiteit van de stad te behouden. Andere elementen zijn minder van toepassing op Harlingen vanwege de stedelijke context. Aspecten met betrekking tot de natuur komen in relatie tot het waterfront niet naar voren.

5.2 Gebruikers bepalen ruimtelijke kwaliteit

WeRKpartners (2011) identificeert drie kenmerken van ruimtelijke kwaliteit:

- Ruimtelijke kwaliteit is overal en voor iedereen anders. Kwaliteit zal in iedere situatie opnieuw moeten worden gewogen en benoemd.
- Ruimtelijke kwaliteit groeit (of erodeert) tijdens het planproces. Ruimtelijke kwaliteit kan alleen groeien als ze wordt gekoesterd en tijdens het hele proces centraal wordt gesteld.
- Gebruikers zijn vanaf het begin bij het proces betrokken en hebben het laatste woord. De uiteindelijke kwaliteit moet worden gewaardeerd door degenen om wie het gaat. Proactieve en transparante samenwerking betaalt zich terug in vertrouwen en draagvlak.

Uit deze drie kenmerken wordt duidelijk dat de gebruiker centraal staat bij het begrip ruimtelijke kwaliteit. De gebruiker bepaalt of een gebied naar wens is ingericht. Als we teruggaan naar de drie hoofdwaarden van ruimtelijke kwaliteit wordt dit nog eens duidelijk.

- Gebruikswaarde: functionele geschiktheid, doelmatig gebruik, doelmatige aanleg, doelmatig beheer, samenhang, bereikbaarheid, interferentie
- Belevingswaarde: identiteit, diversiteit, herkenbaarheid, zingeving
- Toekomstwaarde: sturende werking, doelmatigheid in de tijd, uitbreidbaarheid, aanpasbaarheid

Het is de gebruiker die moet bepalen of deze aspecten in voldoende mate gewaarborgd zijn. Daarmee geeft de gebruiker aan of de kwaliteit voldoende is en maakt op basis daarvan bijvoorbeeld de keuze om

een huis te kopen. Hieruit volgt dat wanneer de ruimtelijke kwaliteit van een gebied bepaald moet worden, de gebruiker zijn mening gevraagd moet worden. Het is bij een gebiedsontwikkeling belangrijk om de gebruikers er bij te betrekken. Elke gebiedsontwikkeling is uniek en het betrekken van de gebruikers in het begin van het planproces is van belang om er achter te komen wat de gebruikers belangrijk vinden in het gebied. Zoals WeRKpartners (2011) beschrijft, betaalt het betrekken van de gebruikers zich terug in vertrouwen en draagvlak. Er moet een methode worden gevonden om de gebruiker de ruimtelijke kwaliteit van een gebied te laten beoordelen. Maar binnen dit onderzoek is het niet de vraag hoe de gebruiker een bestaand gebied waardeert, maar hoe de gebruiker de toekomstige inrichting van een gebied gaat waarderen. Dat roept twee vragen op, namelijk 'wie zijn straks de gebruikers van het gebied?' en 'hoe kunnen de kenmerken van een nog in te richten gebied beoordeeld worden?'. Op de vraag wie de gebruikers van het gebied zijn, wordt in hoofdstuk 6 antwoord gegeven. De volgende paragraaf gaat in op de methode die gebruikt kan worden om de ruimtelijke kwaliteit van de plannen te vergelijken.

5.3 Methodologie

Er moet voor een antwoord op de tweede deelvraag een vergelijking gemaakt kunnen worden in de invloed van de planonderdelen op de ruimtelijke kwaliteit. In het voorgaande is uitgelegd wat het begrip ruimtelijke kwaliteit inhoudt. Bovendien is vastgesteld dat de ruimtelijke kwaliteit bepaald wordt door de gebruiker. Het is aan de gebruiker om te bepalen welke gevolgen de plannen zullen hebben voor de ruimtelijke kwaliteit van het waterfront. Het is noodzakelijk om de gebruiker aan het woord te laten. In combinatie met de matrix van Mattijssen (2010) kan de multi-criteria analyse worden ingezet als methodiek. De multi-criteria analyse geeft structuur aan de interviews en biedt de mogelijkheid om de uitkomsten van de interviews te kwantificeren. Volgens Voogd (1982) is een multi-criteria evaluatiemethode bedoeld om een aantal keuzemogelijkheden te onderzoeken in het licht van meerdere criteria en tegenstrijdige prioriteiten. In dit hoofdstuk wordt de multi-criteria analyse nader toegelicht. Verder wordt uitgelegd hoe de matrix en de analysemethode gecombineerd kunnen worden en operationeel worden gemaakt voor toepassing in dit onderzoek.

5.3.1 Multi-criteria analyse

Een methode om de wenselijke aspecten van de herstructurering te bepalen is de Multi-Criteria Analyse (MCA). De methode maakt het mogelijk om zeer uiteenlopende kwaliteitscriteria met elkaar te vergelijken (Veldman; 2009). De MCA wordt gebruikt als een paraplueterm om een verzameling formele benaderingen te beschrijven die expliciet rekening houden met meerdere criteria in het verkennen van een te nemen beslissing. Het gaat om beslissingen waarbij veel en vaak conflicterende factoren meespelen. De MCA is ook geschikt voor problemen waarbij belanghebbenden het niet eens zijn over het belang van de verschillende factoren of criteria die meespelen. Wood (2009) noemt als voorbeeld van de toepassing van een MCA de keuze om een vliegveld aan te leggen. Bij een dergelijk complex vraagstuk spelen er vele belangen mee. Een probleem of vraagstuk dient zich daardoor doorgaans niet helder aan bij de besluitvormer. Het is niet een afgebakende set alternatieven en criteria. Het is daarom zaak dat de besluitvormer het probleem eerst goed begrijpt en alle aspecten er van op een rijtje heeft zodat er overzicht ontstaat. Deze aspecten zijn niet alleen de criteria, de alternatieven of opties, maar ook de prioriteiten, waarden en doelen van andere belanghebbenden (Belton, Stewart; 2002). Deze eigenschap van de MCA maakt de methode zeer geschikt voor dit onderzoek. Het doel van het gebruik van MCA in dit onderzoek ligt in het achterhalen van de waarden en prioriteiten van de belanghebbenden. Die worden dankzij deze methode inzichtelijk gemaakt.

Binnen de MCA-methode is dit belangrijk om de besluitvormer te helpen met het maken van een afgewogen beslissing. Belton en Stewart (2002) geven de twee voornaamste doelen van de MCA:

- het integreren van een objectieve meting met waardeoordelen
- het expliciet maken en beheren van subjectiviteit

Het expliciteren van de belangen, wensen en doelen die de verschillende actoren hebben, maakt duidelijk hoe ruimtelijk kwaliteit bereikt wordt voor de gebruikers van het waterfront. Elke gebruiker hecht een bepaalde waarde aan een aspect van de ruimtelijke kwaliteit en zal andere zaken belangrijk vinden. Door dit voor een reeks gebruikers inzichtelijk te maken, worden de voorwaarden duidelijk waarmee een adequate ruimtelijke kwaliteit kan worden bereikt bij de herontwikkeling van het waterfront. De MCA maakt het mogelijk om de resultaten uit interviews met gebruikers te kwantificeren. Op die manier kunnen kwalitatieve aspecten van de ruimtelijke kwaliteit worden gevangen in een cijfermatige beoordeling.

De MCA heeft als doel dat er via een model een voorkeursalternatief wordt vastgesteld. De verschillende fases van de methode zijn: het identificeren en structureren van het probleem, het verzamelen en verwerken van de gegevens, de implementatie van de resultaten (Belton, Stewart; 2002).

De methode is uitdrukkelijk geen vervanger voor de besluitvormer en er zullen nog steeds lastige beslissingen genomen moeten worden. De kracht van de analysemethode is de structuur die het aan kan brengen in het probleem en het vergrote overzicht en inzicht dat de besluitvormer daarmee krijgt. In dit onderzoek wordt de MCA gebruikt om te bepalen of de gemaakte plannen of planonderdelen voor het waterfront draagvlak hebben onder de gebruikers. Daarom worden de eerste twee fases van de MCA binnen dit onderzoek gebruikt. De derde fase, de implementatie van de resultaten, ligt niet binnen het bereik van dit onderzoek.

In dit onderzoek komen derhalve de eerste twee fases van de MCA aan bod. Die fases zijn (1) het identificeren en het structureren van het probleem en (2) het verzamelen en het verwerken van de gegevens. Fase 1 heeft vorm gekregen in hoofdstuk 4. Nu moet de MCA toegepast worden in dit onderzoek. De vraag is nu hoe de MCA ingezet kan worden om de gebruiker toekomstige ruimtelijke kwaliteit te laten beoordelen.

De MCA is een belangenweging door belanghebbenden of stakeholders. In dit geval bestaat de keuze uit de manier waarop de herinrichting van het waterfront vorm krijgt. Die keuze wordt door de gebruiker gemaakt. De gebruiker is dus de stakeholder in dit onderzoek. De MCA wordt in dit onderzoek toepasbaar gemaakt door de aspecten van de ruimtelijke kwaliteit aan de stakeholder voor te leggen. Iedere stakeholder hecht aan een zelfde set aspecten van de ruimtelijke kwaliteit een bepaalde waarde. Met die data wordt vervolgens gerekend binnen de methode van de MCA. Hieruit komt normaliter een voorkeursalternatief naar voren. Binnen dit onderzoek is het echter niet relevant en niet mogelijk om een voorkeursalternatief vast te stellen. Bij een reguliere MCA zijn er alternatieven die allemaal op de criteria een duidelijke waardering kunnen krijgen. Een voorbeeld biedt verduidelijking:

Er moet een keuze gemaakt worden uit twee kantoorpanden. Het ene pand scoort hoog op uiterlijk en laag op zichtbaarheid vanaf de snelweg, het tweede pand scoort precies andersom. Als de besluitvormer meer waarde hecht aan het aspect zichtbaarheid, zal hij voor het tweede alternatief kiezen.

De stakeholder heeft van tevoren bepaald dat hij het aspect zichtbaarheid belangrijker vindt dan het uiterlijk van het pand. Op basis van die stelling wordt bepaald dat het tweede pand het beste aan zijn wensen voldoet. Dit voorbeeld verschilt echter wel van de toepassing van de MCA in dit onderzoek. In het voorbeeld zijn er twee alternatieven (twee panden) die allebei een vooraf bepaalde score hebben op twee aspecten (uiterlijk en zichtbaarheid). De stakeholder bepaalt welk aspect hij welke waarde toekent. En uit zijn

beslissing is vast te stellen welk pand het meest aan zijn wensen voldoet. Bij wijze van voorbeeld kent de stakeholder de volgende waarden toe aan de twee aspecten.

- uiterlijk: 3
- zichtbaarheid: 9

In tabel 5.4 is te zien hoe de scores voor beide panden zijn. Hierbij is vooraf vastgesteld hoe beide panden scoren op de aspecten.

Pand	Uiterlijk	Zichtbaarheid	Score
1	15	90	855
2	100	35	615

Tabel 5.4 Voorbeeldtabel MCA

De scores voor de gebouwen worden bepaald door de waarden van de aspecten te vermenigvuldigen met het belang dat de stakeholder er aan toekent. Pand 1 scoort bijvoorbeeld 15 op uiterlijk en de stakeholder geeft gewicht 3 als belang aan uiterlijk. Pand 1 scoort ook 90 op zichtbaarheid waar de stakeholder een belang van 9 aan toekent. Daarmee komt de score van pand 1 op $(15 \cdot 3) + (90 \cdot 9) = 855$. Pand 2 scoort op dezelfde manier 615. Op deze manier is vast te stellen dat de voorkeur uit gaat naar pand 1.

Dit is een eenvoudig voorbeeld met één stakeholder, twee aspecten en alternatieven. Daardoor is deze keuze overzichtelijk. Bij een complexer probleem, waar veel aspecten, alternatieven en stakeholders bij betrokken zijn, is de MCA geschikt om inzicht in de belangen te bieden.

In dit onderzoek is het probleem complex. Er zijn veel aspecten, stakeholders en alternatieven. Bovendien kunnen de alternatieven, oftewel de plannen, niet beoordeeld worden zoals in tabel 5.4 omdat er niet op voorhand een score aan de aspecten kan worden gegeven. De plannen hebben ook niet allemaal dezelfde aspecten zoals in het voorbeeld met de panden. Exempli gratia niet elk plan gaat in op het aspect bereikbaarheid. In de volgende paragrafen wordt uitgelegd hoe de MCA geïmplementeerd wordt.

5.3.2 Toepassing Multi-Criteria Analyse

Zoals gezegd zijn er twee problemen die het noodzakelijk maken om de MCA aan te passen voor dit onderzoek. Ten eerste kan er niet op voorhand worden bepaald hoe een plan scoort op een aspect. Ten tweede omvat elk afzonderlijk plan niet ieder aspect.

Beide geïllustreerde problemen lossen elkaar op. Omdat niet ieder plan te vergelijken is op dezelfde aspecten, wordt het belang dat eraan gehecht wordt, vertaald in het belang van de aanwezigheid ervan. Een plan gaat bijvoorbeeld in op het aspect bereikbaarheid. Het gemiddelde belang wat alle stakeholders daaraan hechten, wordt in de score van dat plan opgenomen. Een ander plan bespreekt dit aspect niet en kan daar niet op scoren. De scores worden gemiddeld, waardoor het niet vertekent of een plan veel of weinig concrete aspecten aandraagt.

5.3.2.1 Aspecten van ruimtelijke kwaliteit

De aspecten aan de hand waarvan de invloed van de plannen op de ruimtelijke kwaliteit worden beoordeeld, zijn afgeleid van Mattijssen (2010). Mattijssen (2010) wijst er op dat de criteria die van belang zijn, bij elke ruimtelijke ontwikkeling zullen verschillen. Daarom worden in het onderzoek slechts de aspecten van Mattijssen (2010) meegenomen die voor dit onderzoek relevant zijn. Dat zijn alleen de aspecten die aan bod komen in de plannen. Om het mogelijk te maken om de plannen en planonderdelen nog specifiek te vergelijken in hun invloed op de ruimtelijke kwaliteit, zijn de aspecten van Mattijssen (2010) gecombineerd met de aspecten uit tabel 5.3. In die tabel zijn de aspecten benoemd die na beantwoording van de eerste deelvraag uit de plannen naar voren kwamen. De matrix die in bijlage 4 is

opgenomen bevat de relevante aspecten van Mattijssen (2010). De matrix laat ook zien in welk plan of welke plannen een aspect van Mattijssen aan bod komt. Het kan ook zijn dat een aspect van Mattijssen in geen enkel plan voor komt. De waarde die de stakeholders aan een dergelijk aspect toekennen, geeft wel aan of dit aspect van belang is en of er rekening mee gehouden moet worden.

5.3.2.2 Weging per aspect

De tabellen uit bijlage 2 en 4 worden gecombineerd en aan de stakeholders voorgelegd ter beoordeling. Daarbij is de derde kolom open gelaten ter invulling door de stakeholder. De stakeholder geeft per aspect aan hoe belangrijk het is dat dit punt terugkomt in het toekomstige waterfront. Dat belang wordt aangegeven met een cijfer tussen de 0 (minst belangrijk) en de 10 (belangrijkst). Exempli gratia een stakeholder vindt het onbelangrijk dat er zichtlijnen tussen de zee en de stad behouden blijven. Dan zal hij het aspect 'zichtlijnen zee-stad' een laag cijfer toekennen. Hij kan daarentegen wel willen voorkomen dat er meer parkeergelegenheid op de Waddenpromenade wordt gerealiseerd, dan zal hij het aspect 'niet parkeren Waddenpromenade' met een hoog cijfer waarden. In tabel 5.5 is afgebeeld hoe deze beoordeling er in de matrix uit komt te zien.

Aspect	Verklaring	Belang
Zichtlijnen zee-stad	Het in stand houden of opnieuw creëren van de zichtlijnen vanuit de stad naar de zee	3
Niet parkeren Waddenpromenade	Geen (extra) parkeermogelijkheden op de Waddenpromenade realiseren	9

Tabel 5.5 Voorbeeld invulling matrix door stakeholder voor twee aspecten

5.3.3 Beoogde resultaten

De MCA zal in deze toepassing een tweetal vormen van resultaten opleveren. Deze twee vormen van resultaten beantwoorden de derde deelvraag. Die vraagt om de plannen en planonderdelen die draagvlak opleveren onder belanghebbenden. De eerste vorm van resultaten maakt per aspect inzichtelijk hoeveel belang er aan wordt gehecht. Het geeft weer welke aspecten het meest belangrijk worden geacht in de herontwikkeling. Los van de plannen voor Harlingen kan dit relevant zijn voor de herontwikkeling van andere waterfronten. Het is niet mogelijk om een blauwdruk van een succesvol waterfront te produceren voor andere steden, maar er kunnen wel lessen geleerd worden. Sommige aspecten komen ook in andere plaatsen naar voren. Dit onderzoek kan als een steekproef beschouwd worden. En er kan in meer algemene zin uit afgeleid worden wat verschillende belanghebbenden graag zien in de herontwikkeling van een waterfront. Dit resultaat wordt ook mogelijk gemaakt door de aspecten uit de matrix van Mattijssen. Sommige aspecten van de ruimtelijke kwaliteit die door Mattijssen opgesteld zijn, komen nauwelijks terug in de geanalyseerde plannen. De stakeholders kunnen er desondanks wel waarde aan hechten. Op die manier hebben de resultaten een bredere relevantie dan de vier plannen voor Harlingen, maar kunnen er ook meer algemene aanbevelingen uit voortkomen.

Na het beschouwen van de individuele aspecten worden de vier plannen in hun geheel bekeken. Uit ieder plan is een aantal aspecten voortgekomen en ieder aspect is gewaardeerd. Door middel van die cijfers wordt duidelijk welk plan het meeste draagvlak genereert onder de stakeholders. Dat zal het plan zijn dat aspecten bevat waar gemiddeld het meeste belang aan wordt gehecht door de belanghebbenden.

6 Actoren en draagvlak

De derde deelvraag luidt: ‘welke plannen of planonderdelen creëren het meeste draagvlak bij relevante actoren en weten tegenstrijdige belangen te dienen? In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de actoren en draagvlak. Er wordt verklaard welke actoren zijn geselecteerd voor dit onderzoek en waarom. Dan wordt het begrip draagvlak uitgediept en gedefinieerd aan de hand van de literatuur.

6.1 Relevante actoren

In het vorige hoofdstuk is vastgesteld dat de Multi-Criteria Analyse (MCA) de methode is waarmee binnen dit onderzoek gewerkt wordt. Om aan de hand van deze methode de toekomstige ruimtelijke kwaliteit vast te stellen is inbreng van stakeholders nodig. De stakeholder bepaalt de ruimtelijke kwaliteit van het gebied, omdat hij de gebruiker is van het gebied. Het is nodig om een afbakening te maken in welke stakeholders betrokken worden in het onderzoek, want in principe is iedere persoon die een keer over het waterfront loopt een gebruiker van het gebied. Het is niet realistisch om iedere inwoner en bezoeker van Harlingen te bevragen. Bovendien wordt dit onderzoek uitgevoerd binnen de economisch geografische discipline. Daarom is het relevant en haalbaar om de stakeholders te interviewen die binnen dit onderzoek op de volgende manier worden gedefinieerd en afgebakend:

Een stakeholder is een organisatie, vereniging, onderneming of overheid die een zakelijk of maatschappelijk belang heeft in de ruimtelijke ontwikkeling van het waterfront van Harlingen.

Hieruit volgt dat stakeholders voornamelijk bedrijven en organisaties zijn die een locatie op het waterfront hebben. Dat zijn eigenaren van restaurants, hotels, parkeergelegenheden en supermarkten. Bovendien zijn er rederijen en schepen die belangen hebben op het waterfront in de vorm van een terminal of een vaste ligplaats. Als er een aanpassing in het bestemmingsplan plaatsvindt, krijgen deze actoren hier direct mee te maken vanwege hun locatie. Er zijn ook actoren die niet op het waterfront gevestigd zijn, maar toch een zakelijk of maatschappelijk belang hebben. Dat zijn belangenorganisaties zoals de Waddenvereniging en de belangenvereniging Havenkwartier. In tabel 6.1 zijn de actoren weergegeven.

Nummer	Organisatie	Naam geïnterviewde
1	Klipper Isis; Hotel de Heerlijkheid (nog te bouwen)	Dhr. en Mvr. Temming
2	Autostalling de Bazuin	Dhr. Berends
3	Stadsgidsen	Dhr. Zeinstra en mvr. Kuijper
4	Gemeentelijke sanitaire voorziening Havenplein	Dhr. Hoekstra
5	Belangenvereniging Havenkwartier	Dhr. Roos en mvr. Twijnstra
6	Lichtschip Jenni Baynton	Dhr. Brouwer
7	Waddenvereniging	Dhr. Petersen
8	Houtimport Hubert Jans & Co Harlingen	Dhr. Meester
9	Camping de Zeehoeve	Dhr. Kleefstra
10	Catalina's Kapsalon	Mvr. Catalina
11	Hoeks Vis en Snacks	Dhr. Hoek
12	Van der Wal Makelaars	Dhr. Zaagemans

Tabel 6.1 De geïnterviewde stakeholders

6.2 Draagvlak

Om te kunnen bepalen welke plannen draagvlak creëren onder de belanghebbenden, is er een definiëring van het begrip draagvlak nodig. Het creëren van draagvlak is onderdeel van de interactieve planning. In de vorm van participatie en inspraak wordt in verschillende gradaties inbreng van belanghebbenden gevraagd. Daarbij maken De Roo en Voogd (2004) onderscheid tussen drie vormen van participatie: non-participatie, symbolische participatie en echte participatie. Dit geven De Roo en Voogd (2004) zoals in tabel 6.2 in een schema weer.

Non participatie	Manipulatie
	Therapie
Symbolische participatie	Informeren
	Consultatie
	Tevredenstellen
Echte participatie	Samenwerking
	Bevoegdheden delegatie
	Zelfbeschikking

Tabel 6.2 Gradaties van participatie [Bron: De Roo en Voogd (2004)]

Deze gradaties van participatie hebben uitwerking aan beide kanten van de samenwerking. De burger wordt meer of minder betrokken. Bij non-participatie wordt gepropagandeerd of slechts informatie verstrekt door de overheid. Dat kan in het geval van vraagstukken die niet complex zijn en waar een generieke aanpak gehanteerd kan worden. Op het moment dat de vraagstukken ingewikkelder zijn, gaat een planproces richting de interactieve planning. Die vorm van planning kenmerkt zich door meer onzekerheid, een gebiedsgerichte aanpak (De Roo en Voogd; 2004) en interactie met belanghebbenden. Gemeentes verwachten dat door het betrekken van burgers en maatschappelijke groeperingen bij het beleid, deze partijen eerder achter het beleid dat daar uit voortkomt zullen staan (Klijn en Koppejan in Boedeltje en De Graaf; 2004). Door te investeren in een vroeg stadium van het beleidsproces hoopt men zoveel mogelijk weerstand aan het einde van het beleidsproces weg te nemen en zoveel mogelijk steun hiervoor te krijgen (Boedeltje en De Graaf; 2004). Maar Woltjer (in De Roo en Voogd; 2004) wijst ook op een aantal keerzijden van draagvlak waaronder:

- alleen actieve participanten doen mee, wat leidt tot selectieve participatie
- er is een wisselende bereidheid om te participeren
- er zijn nogal eens meer tegenstanders dan voorstanders
- relatief grote aantallen participanten, met elk een mening
- het kan gemakkelijk een kostbaar, langdurig en onbeheersbaar proces worden
- oplossingen worden meer als uitkomst dan als start van een proces gezien
- er is minder betekenis voor professionele en technisch-inhoudelijke kennis
- door compromissen ontstaan 'grijze' oplossingen

Dit onderzoek kan als een vorm van participatie gezien worden. Volgens de in tabel 6.2 weergegeven gradaties is deze vorm van participatie consultatie. Er wordt een aantal voorstellen voor de inrichting van het gebied voorgelegd aan de belanghebbenden met als doel vast te stellen welke elementen uit die plannen de hoogste ruimtelijke kwaliteit zouden opleveren. Op deze manier wordt getracht om het draagvlak voor toekomstig beleid te voorspellen. Binnen deze aanpak past de definiëring van draagvlak van Boedeltje en De Graaf (2004):

Het positief of neutraal ontvangen van interactief beleid onder belanghebbenden, waarbij het ontvangst zowel betrekking heeft op de inhoud van het als op het proces van interactief beleid.

Het interactieve beleid bedoeld in het citaat is doorgaans onderdeel van een open planproces. De methode van dataverzameling die in dit onderzoek gehanteerd wordt, kan als interactief beleid beschouwd worden. Het proces doet een poging om door middel van interviews te voorspellen hoe de herontwikkeling van het waterfront vorm moet krijgen zodat de belanghebbenden de veranderingen positief of neutraal zullen ontvangen. De uitkomst laat zien wat de randvoorwaarden zijn bij de herontwikkeling van het waterfront van Harlingen om een adequate ruimtelijke kwaliteit voor de belanghebbende actoren te bereiken.

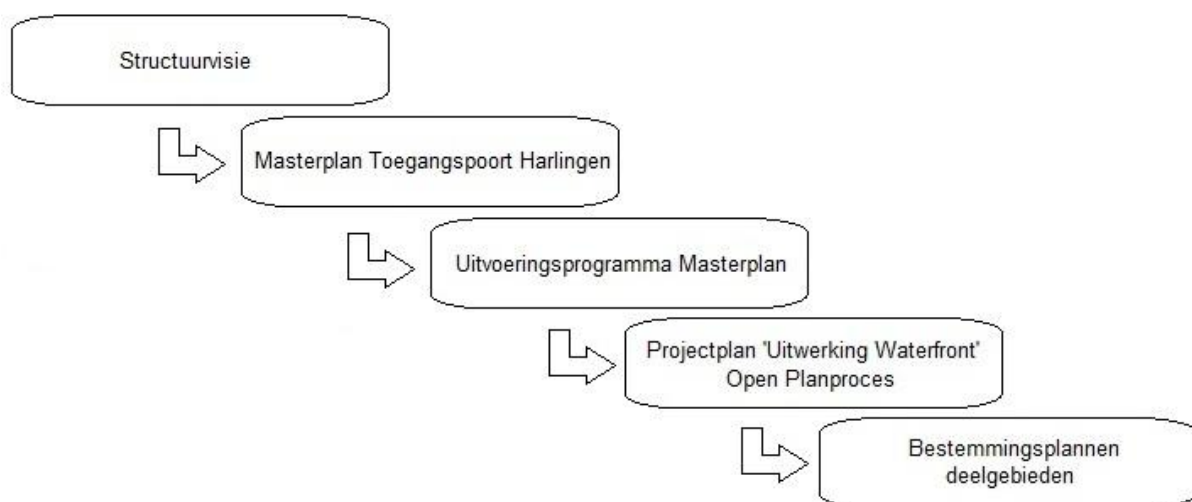
6.2.1 Relevantie van draagvlak

In de Wet Ruimtelijke Ordening die in 2008 in werking trad, is vastgesteld dat er inspraakmogelijkheden moeten zijn wanneer er een bestemmingsplanwijziging wordt beoogd zoals in artikel 3.6 lid 5 van de Wet Ruimtelijke Ordening (Winsemius; 2006). Deze inspraak vindt echter plaats nadat de voorbereidingen voor de wijziging al hebben plaatsgevonden. Dat houdt in dat er al een ontwerp ligt, waar belanghebbenden dan hun zienswijzen op kunnen geven. Ze mogen ook beroep aantekenen.

Er wordt dus een ontwerp geproduceerd door de gemeente waarna de mogelijkheid bestaat dat dit plan geen voeten aan de grond krijgt onder de belanghebbenden en de bevolking. Zeker bij een grote wijziging is dat een risico. Draagvlak is in die zin zeer relevant. Met de onderzoeksmethode die in dit onderzoek gehanteerd wordt, wordt de mogelijkheid gecreëerd om het draagvlak op voorhand in te schatten. Door de plannen op te delen in onderdelen, kunnen de onderdelen die veel draagvlak opleveren samen worden gevoegd in een nieuw ontwerp. Dat verkleint het risico dat mensen ontevreden zijn over het ontwerp wat zich vertaalt in beroepsprocedures.

6.3 Ruimtelijke kwaliteit en draagvlak

Hier is een koppeling te maken tussen de begrippen ruimtelijke kwaliteit en draagvlak. Die koppeling wordt in dit onderzoek bereikt door de onderzoeksmethodiek. De methode zorgt ervoor dat op voorhand bekeken wordt aan welke aspecten welk belang wordt gehecht. De aspecten komen voort uit de vier plannen zoals besproken in hoofdstuk 4. Dat zijn allen beleidsdocumenten waaruit via specifiekere plannen uiteindelijk een bestemmingsplanwijziging voort moet komen. Na de wijziging van het bestemmingsplan kan de herinrichting van het gebied vorm krijgen. De vier plannen die in dit onderzoek behandeld worden komen ook ieder voort uit eerdere beleidsdocumenten. De opeenvolging van die documenten wordt schematisch weergegeven in figuur 6.1.



Figuur 6.1 Planopvolging [Bron: Gemeente Harlingen (2012)]

De bovenliggende plannen vormen de kaders en beschrijven de richtlijnen voor de onderliggende plannen. In het bestemmingsplan komen elementen naar voren die al in de structuurvisie en het masterplan zijn vastgelegd. Die elementen zijn in het huidige stadium bekend en geïdentificeerd in hoofdstuk 4. Dit vigerende beleid zal bepalen hoe de bestemmingsplanwijzigingen er uit komen te zien. Het beleid is bijna uitgekristalliseerd, maar nog niet vastgelegd in de ruimte. Op dat moment kunnen de aspecten van het beleid worden voorgelegd aan de belanghebbenden voordat die aspecten daadwerkelijk gerealiseerd worden. Nu kunnen zowel het potentiële draagvlak als de toekomstige ruimtelijke kwaliteit geschat worden. De methode van dit onderzoek staat toe dat de ruimtelijke kwaliteit bepaald kan worden alvorens de ruimte daadwerkelijk wordt heringericht. De belanghebbenden geven aan welke elementen van het beleid ze belangrijk vinden en wat ze niet belangrijk vinden.

Op die manier kan vooraf aan het doorvoeren van een bestemmingsplanwijziging worden geschat op hoeveel steun dat plan kan rekenen. De uitkomsten van het onderzoek stellen de gemeente in staat om juist die elementen terug te laten komen in de openbare ruimte, waaraan het meeste belang wordt gehecht. Zo wordt niet alleen gezorgd dat er een plan wordt gemaakt dat op veel draagvlak kan rekenen, maar ook een plan dat een goede ruimtelijke kwaliteit oplevert. De ruimtelijke kwaliteit wordt immers bepaald door de gebruiker van een gebied. De gebruiker heeft aangegeven welke elementen hij belangrijk vindt in de openbare ruimte. Als die elementen vervolgens terug komen in de uiteindelijke ruimtelijke inrichting, zal er een goede ruimtelijke kwaliteit ontstaan.

Een noodzakelijke kanttekening is het beperkte aantal stakeholders dat bij dit onderzoek betrokken is. Om meer houdbare conclusies te kunnen trekken is het van belang om (bijna) alle stakeholders bij het onderzoek te betrekken. Bovendien kunnen er gebruikers gevraagd worden die niet binnen de definiëring van stakeholders in dit onderzoek vallen. Daarbij valt te denken aan inwoners van Harlingen, bezoekers en stedenbouwkundigen.

7 MCA Harlinger waterfront

Dit hoofdstuk behandelt de uitvoering en de uitkomsten van de Multi-Criteria Analyse. Er zijn gesprekken gevoerd met stakeholders waar verschillende resultaten uit naar voren zijn gekomen. In hoofdstuk 5 is uitgelegd dat er een lijst met aspecten van de ruimtelijke kwaliteit is voorgelegd aan de stakeholders. In hoofdstuk 5 is ook besproken dat de gegevens te verdelen zijn in twee conclusies. Ten eerste kan per aspect worden bepaald hoeveel belang er aan wordt gehecht. Ten tweede wordt duidelijk welk plan het meeste draagvlak genereert. De resultaten worden aan de hand van deze tweedeling in dit hoofdstuk besproken.

7.1 Draagvlak van de planonderdelen

7.1.1 Gemiddeld belang per aspect

Bij de gehanteerde onderzoeksmethode is de stakeholders een lijst voorgelegd met daarin de aspecten. Door middel van het geven een getal tussen de 0 en de 10 hebben ze aangegeven welk belang zij aan de aspecten hechten. Het cijfer geeft aan hoe belangrijk een stakeholder het vindt dat het aspect aanwezig is in de openbare inrichting. Daarbij betekent een 0 dat de stakeholder het aspect uiterst onbelangrijk vindt. Het cijfer 10 geeft aan dat de stakeholder het aspect uiterst belangrijk vindt. In totaal zijn er 58 aspecten aan de stakeholders voorgelegd zoals weergegeven in bijlage 5. Bijlage 6 bevat alle aspecten met de individueel gegeven belangen, de gemiddelde belangen en de standaard deviatie per aspect.

Hoogste gemiddelde belang			Laagste gemiddelde belang		
Aspect	Belang	Standaard deviatie	Aspect	Belang	Standaard deviatie
Informatievoorziening en bewegwijzering	8,9	1,2	Afvangen wind	3,3	3,4
WaddenDoeCentrum	8,8	1,5	Woningbouw Willemshaven	3,7	3,8
Authenticiteit behouden	8,7	1,2	Parkeren schakelgebied	4,8	2,5
Voorzieningenniveau	8,6	1,4	Jachthaven Nieuwe Willemshaven	5,3	3,2
Veiligheid	8,5	1,2	Woonfunctie Westerzeedijk	5,3	2,8
Eigenheid	8,5	1,5	Integrale benadering kustverdediging	5,4	3,5
Waddenpromenade verbeteren	8,5	1,5	Niet parkeren op Waddenpromenade	6,6	3,3
Geen woningbouw aan de zee kant van de zeewering	8,4	2,8	Gecombineerd gebruik	6,6	2,3
Recreatieve bestemming Westerzeedijk	8,3	1,4	Activiteiten Willemshaven richten op watersport	6,9	3
Schoon milieu	8,3	1,7	Commerciële bestemming Willemshaven	7	2,2

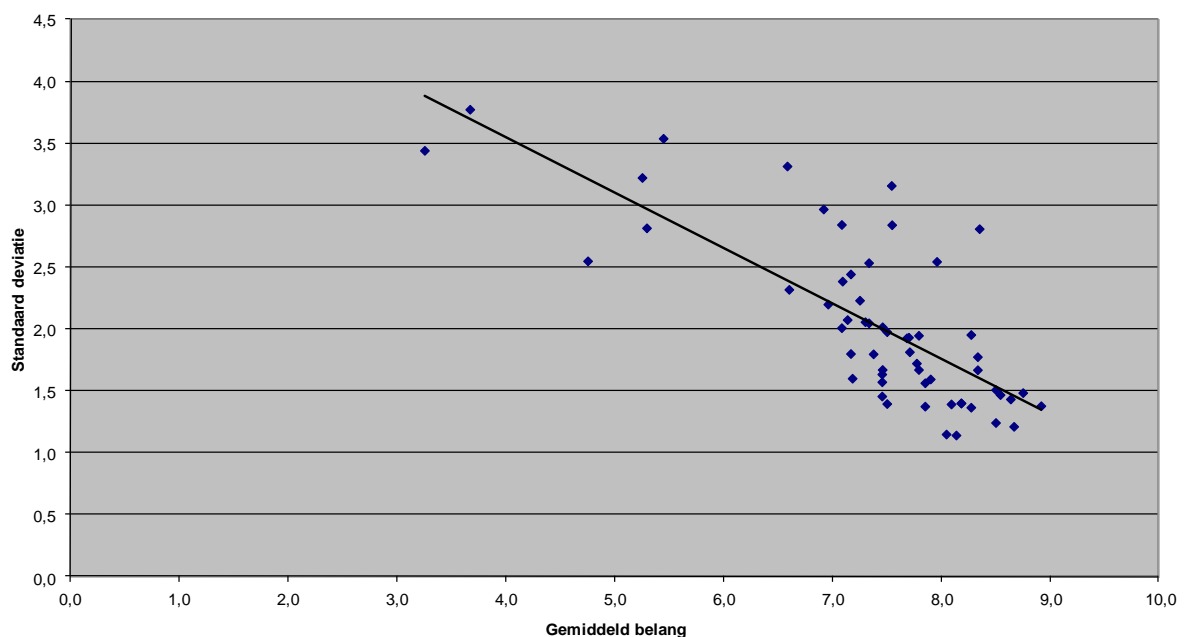
Tabel 7.1 10 aspecten met hoogste belang en 10 aspecten met laagste belang

De stakeholders hebben belangen gehecht aan de voorgelegde aspecten. Daar is per aspect het gemiddelde belang uit voortgekomen. Tabel 7.1 laat zien welke 10 aspecten het belangrijkste worden gevonden en welke 10 aspecten het minst belangrijk worden gevonden. Het is opvallend dat de belangrijkste 10 aspecten binnen zes tienden van elkaar af liggen. De 10 minst belangrijke aspecten liggen 3,7 punten uit elkaar. Bovendien is er meer verdeeldheid over de aspecten met het laagste belang. Dat wordt uitgedrukt door de standaard deviatie. Het belang van de standaard deviatie wordt uitgelegd in de volgende paragraaf.

7.1.2 Standaard deviatie van het gemiddeld belang

In tabel 7.1 is te zien dat de standaard deviaties van de aspecten met het minste belang over het algemeen hoger zijn dan de standaard deviaties van de aspecten met een hoog belang. Grafiek 7.1 is een scatterplot van de standaard deviatie van de gemiddelde belangen afgezet tegen het gemiddelde belang. Daarin is aan de hand van de zwarte lijn te zien dat er een negatieve relatie is tussen het gemiddelde belang en de standaard deviatie. Dat wil zeggen, hoe hoger het gemiddelde belang, hoe lager de standaard deviatie van het gemiddelde belang. Dat is deels te verklaren door de maximumwaarde van 10. Deze relatie is dan ook niet erg sterk. De Pearson test geeft een correlatie coëfficiënt van $R = -0,68$ en een verklaarde variantie van $R^2 = 0,457$. Dat betekent dat minder dan 50% van de spreiding wordt verklaard door het model.

Correlatie gemiddeld belang en standaard deviatie



Grafiek 7.1 Correlatie tussen gemiddeld belang en de standaard deviatie van het gemiddeld belang

Deze paragraaf geeft antwoord op een deel van de derde deelvraag. Namelijk de vraag welke planonderdelen het meeste draagvlak creëren bij relevante actoren. Het is niet voldoende om alleen van het gemiddelde belang per aspect uit te gaan. Het is in de eerste plaats belangrijk dat het gemiddelde belang van een aspect hoog is, maar om draagvlak te genereren, moeten stakeholders het ook eens zijn over dat belang. Dat kan bepaald worden door de standaard deviatie van het gemiddelde belang te berekenen. De standaard deviatie laat zien in welke mate de waarden gespreid zijn. In dit geval drukt de standaard deviatie uit in hoeverre de stakeholders het met elkaar eens zijn over het gemiddelde belang. Een lage standaard deviatie geeft aan dat de stakeholders het met elkaar eens zijn over het gemiddelde

belang. Hoe hoger het getal, hoe groter de verdeeldheid over het belang van het aspect. Zoals in tabel 7.2 te zien is, heeft het aspect 'woningbouw Willemshaven' een gemiddeld belang van 3,7 gekregen. Maar dat gemiddelde heeft een standaard deviatie van 3,8. Dat is de hoogste standaard deviatie van alle belangen. Het drukt in dit geval uit dat de stakeholders zeer verdeeld zijn over het belang van dit aspect. Een aantal stakeholders heeft een belang van 9 of 10 aan het aspect gehecht hebben, waar anderen het een 1 of 2 gegeven hebben.

Het aspect 'informatievoorziening en bewegwijzering' is het aspect met het hoogste gemiddelde van 8,9. Dit aspect heeft bovendien een kleine standaard deviatie. Dat houdt in dat de belangen die door de stakeholders gegeven zijn aan het aspect individueel dicht bij het gemiddelde liggen. De conclusie die daaruit getrokken kan worden is dat stakeholders het er in sterkte mate over eens zijn dat dit een zeer belangrijk aspect is in de toekomstige openbare inrichting van het waterfront van Harlingen.

Hoogste standaard deviatie		
Aspect	Belang	Standaard deviatie
Woningbouw Willemshaven	3,7	3,8
Integrale benadering kustverdediging	5,4	3,5
Afvangen wind	3,3	3,4
Niet parkeren op de Waddenpromenade	6,6	3,3
Jachthaven Nieuwe Willemshaven	5,3	3,2

Tabel 7.2 De 5 aspecten met hoogste standaard deviatie

7.1.3 Conclusie

In welke mate een aspect draagvlak creëert wordt gebaseerd op een zo hoog mogelijk gemiddeld belang en op een zo klein mogelijke standaard deviatie. Door die twee gegevens te combineren, vormt zich een antwoord op het eerste deel van de derde deelvraag. De aspecten die weergegeven zijn in tabel 7.3, zijn de 10 aspecten met een combinatie van het hoogste gemiddelde en de laagste standaard deviatie. De rangschikking wordt bepaald door het opgetelde verschil met het aspect 'Informatievoorziening en bewegwijzering'. Zo is het opgetelde verschil voor het aspect 'WaddenDoeCentrum' als volgt berekend; $(8,8-8,9) + (1-1,5) = -0,4$.

Rang	Aspect	Belang	Standaard deviatie	Vershil met rang 1
1	Informatievoorziening en bewegwijzering	8,9	1,2	0
2	Authenticiteit behouden	8,7	1,2	-0,2
3	WaddenDoeCentrum	8,8	1,5	-0,4
4	Veiligheid	8,5	1,2	-0,4
5	Voorzieningenniveau	8,6	1,4	-0,5
6	Eigenheid	8,5	1,5	-0,7
7	Waddenpromenade verbeteren	8,5	1,5	-0,7
8	Voorzieningen voor watersport verbeteren	8,1	1,1	-0,7
9	Recreatieve bestemming Westerzeedijk	8,3	1,4	-0,8
10	Inpassing nieuwe ontwikkelingen	8,2	1,4	-0,9

Tabel 7.3 De 10 aspecten met hoogste gemiddelde belang en kleinste standaard deviatie

Er is een aantal zaken die opvallen in tabel 7.3. Ten eerste is er een minderheid aan aspecten die een directe weerslag hebben op de ruimte. De aspecten op plek 3, 7 en 9 hebben een geografische indicatie. De overige aspecten hebben een vrij algemeen karakter. Juist dat algemene karakter van die aspecten, verklaart waarschijnlijk dat ze het hoogste gemiddelde belang krijgen en een lage standaard deviatie

hebben. Als een aspect een geografische indicatie heeft en tot de verbeelding spreekt, zullen mensen zich er een meer uitgesproken mening over kunnen vormen. Dat leidt ook tot een grotere variatie in de belangen die aan een aspect toegekend worden. Een voorbeeld hiervan is het aspect 'jachthaven Nieuwe Willemshaven'. Dat aspect komt in alle plannen naar voren, maar de meningen onder de stakeholders daarover zijn sterk verdeeld. De standaard deviatie van dat aspect is dan ook 3,2. Een dergelijk aspect spreekt tot de verbeelding en valt te bediscussiëren. Bij een aspect als eigenheid is dat lastiger. Mensen kunnen het op allerlei manieren interpreteren en er zo een positieve draai aan geven.

Ten tweede valt op dat er een recreatief en toeristisch karakter uit de bovenste tien belangen spreekt. Er wordt niet gekozen voor een woonfunctie in de deelgebieden. Het wordt belangrijk gevonden dat er meer bezoekers getrokken worden door middel van een WaddenDoeCentrum en het verbeteren van de voorzieningen voor de watersport. Verder wordt ook het recreatief bestemmen van het Westerzeedijkgebied belangrijk gevonden.

Ten derde is er een licht conservatieve houding te zien in tabel 7.3. Met name de aspecten 'authenticiteit behouden', 'eigenheid' en 'inpassing nieuwe ontwikkelingen' laten dat zien. Deze aspecten hebben een conservatieve weerklank. De stakeholders geven hier aan dat ze waarde hechten aan de huidige openbare inrichting en het karakter van de stad. Voor een adequate ruimtelijke kwaliteit is het van belang om niet teveel van het huidige karakter en morfologie van de stad af te wijken. Harlingen heeft historisch gezien een nautisch karakter wat vooral in de Nieuwe Willemshaven goed te zien is. Daar moet in de toekomstige ontwikkelingen rekening mee gehouden worden, zodat die eigenschap behouden blijft.

7.2 Draagvlak per plan

7.2.1 Aantal aspecten per plan

De Houtkoolschets bevat 20 van de aspecten, het Coalitieprogramma bevat er 10, de Structuurvisie 23 en het Masterplan bevat 30 aspecten. Zoals in hoofdstuk 4 te zien is, komen enkele aspecten in meer dan één plan terug. Daardoor is het aantal van 83 aspecten in tabel 7.4 hoger dan het totaal aantal aspecten van 58. Het resultaat per plan is bepaald door het gemiddelde te nemen van alle aspecten die van toepassing zijn op het plan. Het gemiddelde belang per plan evenals de gemiddelde standaard deviatie zijn weergegeven in tabel 7.4.

Plan	Aantal aspecten	Gemiddeld belang	Gemiddelde standaard deviatie
Structuurvisie	23	7,50	2,04
Coalitieprogramma	10	7,64	2,24
Houtkoolschets	20	7,27	2,13
Masterplan	30	7,25	2,17

Tabel 7.4 Aantal aspecten en gemiddelde score per plan

Uit tabel 7.4 is op te maken dat de verschillende in scores tussen de plannen minimaal zijn. Het gemiddeld belang ligt maximaal 0,39 punt uit elkaar en de standaard deviaties liggen binnen een bereik van 0,2 punt. Op dezelfde manier zoals in paragraaf 7.1.3 het belangrijkste aspect is bepaald, kan hier vastgesteld worden dat de Structuurvisie het plan is dat het meeste draagvlak creëert. Dat plan komt in de combinatie tussen het gemiddelde belang en de standaard deviatie als beste naar voren. Het Coalitieprogramma heeft weliswaar een hoger gemiddeld belang, maar dit wordt gecompenseerd door de lagere standaard deviatie. Net zoals in het geval van de individuele aspecten geeft dat hier aan dat er meer consensus is over het gemiddeld belang van 7,5.

7.2.2 Top 10 aspecten per plan

Een andere manier om het plan te bepalen dat het meeste draagvlak genereert is simpelweg te tellen hoeveel aspecten van het plan er in de top 10 staan. De Structuurvisie heeft de meeste plannen in de top 10 staan. Dat plan heeft zes aspecten in de top 10. Het Masterplan en de Houtkoolschets staan er vijf maal in en het Coalitieprogramma drie keer.

Dat de Structuurvisie ook in deze meting goed scoort, kan verklaard worden aan het de hand van het argument van het algemene karakter. Zoals in paragraaf 7.1.3 al aangegeven is, worden de meer algemene aspecten het meest belangrijk gevonden. Een structuurvisie is een document dat de grote lijnen voor een gemeente uitzet. Het bepaalt de koers en bindt de burger nog niet zoals een bestemmingsplan dat doet. Het Masterplan is een vervolg op de Structuurvisie. Dat plan draagt meer concrete aspecten aan en scoort ook iets lager op het gemiddelde belang.

Rang	Aspect	Plan*
1	Informatievoorziening en bewegwijzering	MP
2	Authenticiteit behouden	SV
3	WaddenDoeCentrum	HSK, SV
4	Veiligheid	HKS, CP, SV
5	Voorzieningenniveau	HKS, CP, SV
6	Eigenheid	MP
7	Waddenpromenade verbeteren	MP
8	Voorzieningen voor watersport verbeteren	HKS, SV, MP
9	Recreatieve bestemming Westerzeedijk	HKS, MP
10	Inpassing nieuwe ontwikkelingen	CP, SV
* HKS= Houtkoolschets; CP= Coalitieprogramma; SV= Structuurvisie; MP= Masterplan		

Tabel 7.5 De 10 aspecten met meeste draagvlak

7.3 Synthese

Een belangrijke conclusie uit dit hoofdstuk is dat algemene aspecten ruimte laten voor verschillende interpretaties. Op die manier kunnen mensen er hun eigen draai aan geven en het aspect positief benaderen. Des te concreter een aspect is, des te meer zijn de meningen over het belang ervan verdeeld. Dat is ook zichtbaar in de analyse van de plannen als geheel. Van de plannen creëert de Structuurvisie het meeste draagvlak. Dat plan heeft dan ook een algemeen karakter. Het Masterplan draagt zowel in aantal als in mate van concreetheid meer aspecten aan. Dat wordt weerspiegeld door iets minder draagvlak. Toch kunnen er uit de analyses van de planonderdelen en uit de analyses van de plannen conclusies worden getrokken. Uit de analyses komt een behoudende houding naar voren. In de ruimtelijke ontwikkeling vertaalt dat zich naar een voorkeur om het huidige karakter en de huidige morfologie van Harlingen te waarborgen.

Er komt ook een voorkeur voor ontwikkelingen van het gebied op recreatief vlak naar voren. De meest duidelijke aanwijzing hier voor is de wens om een WaddenDoeCentrum te realiseren. Bovendien moeten de voorzieningen voor de watersport verbeterd worden en mag het Westerzeedijkgebied recreatief bestemd worden. Hier kan een kanttekening bij geplaatst worden door de aard van de benaderde stakeholders in beschouwing te nemen. Enkele stakeholders hebben er belang bij dat het gebied op recreatief vlak ontwikkeld wordt. Dat is voorstelbaar voor de Familie Temming die een hotel wil realiseren en bijvoorbeeld voor de eigenaar van Camping De Zeehoeve. Toch heeft hebben die aspecten een kleine standaard deviatie waar uit af te leiden is dat de andere stakeholders de voorkeur voor recreatieve ontwikkeling delen.

8 Voorwaarden voor een adequate ruimtelijke kwaliteit

In dit hoofdstuk wordt een antwoord op de hoofdvraag gevormd en worden aanzetten gegeven voor uitbreiding van het onderzoek. Verder wordt een opzet gegeven voor het generaliseren van dit type onderzoek voor het bepalen van draagvlak van toekomstige plannen in de ruimtelijke ordening.

8.1 Plannen en planonderdelen

8.1.1 Plannen

Er zijn vier belangrijke plannen die in meer of mindere mate betrekking hebben op het waterfront van Harlingen. Dat zijn de Houtskoolschets uit 2008, het Coalitieprogramma uit 2010, de Structuurvisie uit 2010 en het Masterplan uit 2011. De Houtskoolschets vormt samen met de Structuurvisie een Stadsvisie. Daardoor zijn deze documenten duidelijk aan elkaar gerelateerd. Het Coalitieprogramma benoemt algemene beleidslijnen die in de jaren er na doorgezet moeten worden. Door deze dwarsverbanden, treedt er overlap op tussen de plannen. Ieder plan bevat een aantal onderdelen die van toepassing zijn op het waterfront. Door de overlap tussen de plannen komen sommige onderdelen in meerdere plannen voor.

8.1.2 Planonderdelen

Er bestaan belangrijke verschillen in concreetheid van de plannen. Een coalitieprogramma zet het beleid uit voor de komende zittingsperiode van de gemeenteraad. In een dergelijk stuk komen geen concrete inrichtingsvoorstellen voor die een fysieke weerslag hebben in de openbare ruimte. Het document stelt wel kaders en geeft richting aan de toekomstige ruimtelijk ontwikkelingen in een gemeente.

Het Masterplan Toegangspoort Harlingen bevat meer onderdelen die betrekking hebben op het waterfront. Bovendien bevat dit plan concrete voorstellen voor de inrichting van de openbare ruimte in het gebied. Uiteindelijk leveren de vier plannen samen 37 verschillende planonderdelen op. Daarvan komen er 17 voor in twee of meer plannen. Het verschil tussen het Masterplan en het Coalitieprogramma is duidelijk wanneer wordt berekend in hoeveel plannen een onderdeel van beide plannen gemiddeld voor komt. Een onderdeel van het Coalitieprogramma komt namelijk gemiddeld in 2,56 plannen voor en een gemiddeld onderdeel van het Masterplan komt in 2 plannen voor. Dat laat zien dat het Coalitieprogramma meer kaderstellend en strategisch plan is. Het Masterplan komt meer in de buurt van een operationeel plan.

8.1.3 Methodologie

De multi-criteria analyse biedt de mogelijkheden om de gebruiker via de planonderdelen aan te laten geven wat zij belangrijk vinden in de ruimtelijke inrichting van een gebied. Binnen dit onderzoek is er voor gekozen om de 37 planonderdelen voor te leggen aan de gebruiker van het gebied. Die gebruiker kan aangeven hoe belangrijk hij het vindt dat een bepaald aspect wordt verwerkt in de toekomstige ruimtelijke inrichting van het gebied. Op basis van die gegevens kan worden bepaald welke uitwerking de plannen hebben op de ruimtelijke kwaliteit van het waterfront.

De 37 onderdelen die voortkomen uit de plannen zijn aangevuld met een aantal algemene aspecten. Die komen voort uit literatuuronderzoek. Door ook deze aspecten aan het oordeel van de gebruikers te onderwerpen krijgt het onderzoek een bredere relevantie dan alleen het waterfront van Harlingen. Het zijn 21 aanvullende aspecten die een meer algemeen karakter hebben en niet direct betrekking hebben op de situatie in Harlingen. De meeste van deze aspecten worden wel behandeld in één of meerdere van de vier plannen.

8.1.4 Actoren

Er is een afbakening nodig om te kunnen bepalen welke partijen in het onderzoek worden meegenomen. Het is niet realistisch om iedere inwoner en bezoeker van Harlingen te bevragen. Het is relevant en

haalbaar om stakeholders te interviewen die binnen dit onderzoek op de volgende manier worden gedefinieerd en afgebakend:

Een stakeholder is een organisatie, vereniging, onderneming of overheid die een zakelijk of maatschappelijk belang heeft in de ruimtelijke ontwikkeling van het waterfront van Harlingen.

Hieruit volgt dat stakeholders voornamelijk bedrijven en organisaties zijn die een locatie op het waterfront hebben.

8.1.5 Draagvlak

Om de vraag te kunnen beantwoorden welke plannen of planonderdelen het meeste draagvlak genereren is het van belang om te weten wat draagvlak inhoudt. Binnen dit onderzoek wordt de volgende definitie van draagvlak gehanteerd:

Het positief of neutraal ontvangen van interactief beleid onder belanghebbenden, waarbij het ontvangst zowel betrekking heeft op de inhoud van het als op het proces van interactief beleid.

Dit interactieve proces doet een poging om te voorspellen hoe de herontwikkeling van het waterfront vorm moet krijgen zodat de belanghebbenden de veranderingen positief of neutraal zullen ontvangen.

8.2 Resultaten

Op basis van gemiddeld belang en de standaard deviatie van het gemiddeld belang is bepaald welke plannen het meeste draagvlak genereren. Het gemiddelde belang geeft aan hoe belangrijk het aspect wordt gevonden. De standaard deviatie is een indicator voor de mate van verdeeldheid onder de stakeholders over dat belang.

Tussen de verschillende plannen zijn slechts marginale verschillen in draagvlak te ontdekken. Dat is mede het gevolg van de overlap in de planonderdelen die uit de plannen voortkomen. De Structuurvisie genereert met slechts een klein verschil het meeste draagvlak. De kleine voorsprong van de Structuurvisie is te verklaren met het argument van het algemene karakter. Een Structuurvisie is een richtinggevend document. Het stelt meer concrete ontwikkelrichtingen dan een coalitieprogramma, maar minder concreet dan het Masterplan. Over de meer concrete aspecten zijn de meningen meer verdeeld dan over aspecten zoals veiligheid. De structuurvisie bevat relatief veel algemene aspecten. Daardoor heeft het plan een lage standaard deviatie. Tabel 8.1 geeft een overzicht van de resultaten per plan.

Plan	Aantal aspecten	Gemiddeld belang	Gemiddelde standaard deviatie
Structuurvisie	23	7,50	2,04
Coalitieprogramma	10	7,64	2,24
Houtskoolschets	20	7,27	2,13
Masterplan	30	7,25	2,17

Tabel 8.1 Aantal aspecten en gemiddelde score per plan

Dat de verschillen tussen de plannen zo klein zijn is te verklaren door de mate van overlap die de plannen vertonen. Van de 58 aspecten zijn er 19 aspecten die in twee of meer plannen voorkomen. Bovendien worden veel van de aspecten met een 7 of hoger gewaardeerd. Daardoor zijn de verschillen tussen de plannen marginaal en is het interessanter om de afzonderlijke aspecten in ogenschouw te nemen.

De verschillen tussen de aspecten zijn groter. Zowel wat betreft het gemiddeld belang als wat betreft de standaard deviatie. Er is een licht verband te ontdekken tussen het belang en de verdeeldheid er over. Hoe lager het gemiddelde belang ligt, hoe meer de stakeholders verdeeld zijn over dat belang. De meeste planonderdelen die de stakeholders belangrijk vinden hebben een lage standaard deviatie. Tabel 8.2 geeft weer welke 10 aspecten het meeste draagvlak creëren.

Rang	Aspect	Plan*
1	Informatievoorziening en bewegwijzering	MP
2	Authenticiteit behouden	SV
3	WaddenDoeCentrum	HSK, SV
4	Veiligheid	HKS, CP, SV
5	Voorzieningenniveau	HKS, CP, SV
6	Eigenheid	MP
7	Waddenspromenade verbeteren	MP
8	Voorzieningen voor watersport verbeteren	HKS, SV, MP
9	Recreatieve bestemming Westerzeedijk	HKS, MP
10	Inpassing nieuwe ontwikkelingen	CP, SV

* HKS= Houtkoolschets; CP= Coalitieprogramma; SV= Structuurvisie; MP= Masterplan

Tabel 8.2 De 10 aspecten met meeste draagvlak

Uit de analyse van de planonderdelen komen drie conclusies naar voren.

Ten eerste zijn er weinig aspecten bij de bovenste tien die een geografische indicatie hebben. De tien aspecten die het meeste draagvlak genereren hebben een algemeen karakter en geen concrete weerslag in de ruimte. Zodra een aspect meer concreet en voorstelbaar is, ontstaat er discussie en onenigheid over. De meer algemene aspecten zoals veiligheid en eigenheid zijn open voor eigen interpretatie.

Ten tweede komt uit de bovenste tien aspecten een voorkeur voor recreatie, toerisme en watersport naar voren. Het is duidelijk dat de geïnterviewde stakeholders dat als de dominante ontwikkelrichting voor het waterfront zien en het in die zin eens zijn met de plannen. Aspecten zoals woningbouw in het waterfront worden uiterst laag gewaardeerd.

Twee aspecten die opvallen zijn de recreatieve bestemming van het Westerzeedijkgebied en het WaddenDoeCentrum. De laatste is een grote publiekstrekker die ook bij slecht weer een attractie is. Deze twee aspecten zijn vrij concreet en kunnen een behoorlijke impact op Harlingen hebben. Af te leiden uit de combinatie gemiddeld belang en de standaard deviatie is er onder de stakeholders veel draagvlak voor deze aspecten.

Wat ten derde waar te nemen is in de resultaten, is een licht conservatieve houding. Drie aspecten in de lijst van de bovenste tien weerspiegelen dat, namelijk 'authenticiteit behouden', 'eigenheid' en 'inpassing nieuwe ontwikkelingen' laten dat zien. In combinatie met de voorkeur voor recreatieve en toeristische ontwikkelingen blijkt hieruit dat het karakter van Harlingen niet verloren moet gaan. Er moeten geen schreeuwerige boulevards en discotheken verrijzen. Harlingen is onlosmakelijk verbonden met de Waddenzee. Dat nautische karakter moet behouden blijven en ook bij toekomstige ontwikkelingen uitgedragen worden.

8.3 Conclusies

Dit onderzoek is er op gericht om de voorwaarden te ontdekken voor een adequate ruimtelijke kwaliteit van het waterfront van Harlingen. Door middel van deelvragen is gezocht naar een manier om die voorwaarden

op voorhand in te kunnen schatten. Via het begrip ruimtelijke kwaliteit kwam de gebruiker van het gebied in beeld. De gebruiker bepaalt namelijk de ruimtelijke kwaliteit. Daarom is het noodzakelijk om de gebruiker van het gebied te betrekken bij het bepalen van de voorwaarden voor een goede ruimtelijke kwaliteit. Door middel van de multi-criteria analyse is een mogelijkheid gevonden om de factoren van ruimtelijke kwaliteit om te zetten in kwantitatieve data. Liggende plannen in combinatie met enkele algemene aspecten van de ruimtelijke kwaliteit uit de literatuur, laten de gebruiker aangeven wat belangrijk gevonden wordt.

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt als volgt:

Wat zijn de voorwaarden bij de herontwikkeling van het waterfront van Harlingen voor het bereiken van een adequate ruimtelijke kwaliteit voor de belanghebbende actoren?

Uit dit onderzoek onder een beperkt aantal stakeholders blijkt dat er drie belangrijke voorwaarden zijn om een adequate ruimtelijke kwaliteit van het waterfront van Harlingen te bereiken.

1: Realiseer geen woningbouw in de deelgebieden van het waterfront

2: Ontwikkel het waterfront in de richting van de recreatie en het toerisme. Zorg ook dat de noodzakelijke voorzieningen voor de watersport van de juiste kwaliteit zijn. Realiseer een publiekstrekker die ook een attractie vormt bij slecht weer.

3: Behoud de authenticiteit van de stad. De nieuwe ontwikkelingen die plaats krijgen in het waterfront moeten bij de maat, schaal en identiteit van de stad passen.

Deze drie voorwaarden vullen elkaar goed aan. Het is duidelijk dat het gebied een recreatieve bestemming moet krijgen. Gezien de resultaten is woningbouw in het gebied uitgesloten. Vele steden zijn Harlingen voorgegaan in het herstructureren van het waterfront van een industriële functie naar een recreatiegebied. Ook in Harlingen lijkt deze keuze ondersteund te worden door de gebruikers van het gebied. Er wordt ingezien dat het gebied een potentie heeft en een mooi visitekaartje voor Harlingen kan worden. Zeker vanaf de Waddenzee kan de aanblik van Harlingen er door verbeteren.

Bovendien is er onder de stakeholders draagvlak om een WaddenDoeCentrum te realiseren. Dat is een grote publiekstrekker die ook bezoekers kan trekken bij slecht weer. Een dergelijke voorziening ontbreekt op dit moment in Harlingen.

Als aanvulling op de keuze dat het waterfront recreatief bestemd mag worden, brengt de derde voorwaarde er een nuance in aan. De nieuwe ontwikkelingen moeten bij de stad passen. Ze mogen niet het historische en nautische karakter van de stad aantasten. Dat is juist wat bezoekers naar Harlingen trekt. Nieuwe ontwikkelingen moeten daar bij aansluiten. Er moet voortgebouwd worden op de bestaande kenmerken van de stad. Op die manier wordt gewaarborgd dat de nieuwe ontwikkelingen bij de stad aansluiten.

8.4 Uitbreiden van het onderzoek

Het beperkte aantal betrokken stakeholders laat ruimte voor verder onderzoek. Voor een zeer betrouwbaar resultaat moeten er meer stakeholders bij betrokken worden. In ieder geval moeten alle organisaties die in het gebied gehuisvest zijn bij het proces betrokken worden. Bovendien moet het begrip stakeholder ruim opgevat worden. Dat betekent dat ook partijen als de provincie Fryslân, Rijkswaterstaat en Wetterskip Fryslân opgenomen moeten worden in een vragenronde. Als laatste moet er gekeken worden naar grondposities. Op die manier kan een compleet beeld geschapen worden van de posities in het gebied en welke partijen er belangen en ideeën over hebben.

De definitie van het begrip stakeholders kan uitgebreid worden naar iedereen die gebruiker is van het gebied. Dan is iedereen die wel eens in het gebied is, onderdeel van het onderzoek. In het geval van het waterfront van Harlingen kunnen in dat opzicht ook de meeste inwoners van de stad en vele toeristen in het onderzoek worden opgenomen.

Deze uitbreidingen van het onderzoek zouden het onderzoek een stuk representatiever maken. Bovendien ontstaat een goed beeld van de wensen ten aanzien van de ruimtelijke ordening in het gebied. Des te groter de groep stakeholders is, des beter zijn de conclusies die uit het onderzoek getrokken worden. Bovendien kunnen verschillen geanalyseerd worden tussen de organisaties, inwoners en toeristen. Dergelijke analyses maken inzichtelijk of er tegenstrijdige belangen zijn en hoe een gebied zo goed mogelijk naar de wensen van de gebruiker bestemd kan worden.

8.5 Standaard methode burgerparticipatie ruimtelijke ordening

Dit onderzoek in Harlingen kan nog flink worden uitgebreid zoals in de vorige paragraaf is beschreven. Verder kan het onderzoek ook nog uitgebreid worden buiten Harlingen. Dit type analyse leent zich goed voor het ontwikkelen van een generieke methode voor het analyseren van de voorwaarden voor het bereiken van een goede ruimtelijke kwaliteit. Op die manier kan het onderzoek ook toegepast worden in andere gemeenten.

8.5.1 Betrokken burger

Er zijn goede redenen om een dergelijk standaardmethode te ontwikkelen. Ten eerste is burgerparticipatie een opkomend fenomeen binnen de Nederlandse gemeenten. Burgers worden mondiger en willen een transparante bestuursstijl waarop ze zelf invloed uit kunnen oefenen. In de huidige samenleving heerst het gevoel dat de overheid de mening of inbreng van de burger niet serieus neemt of niet gebruikt. Als gemeenten effectief gebruik willen maken van de mening van de burger, moet dat gevoel bijdraaien. De burger moet er van overtuigd raken dat zijn mening telt. Burgerparticipatie moet daarom standaard opgenomen in processen die zich daarvoor lenen. Als dat op een goede manier wordt aangepakt, ontstaat er een positief beeld bij de inwoners over de gemeente en haar bestuur. Bovendien wordt het zeggenschap van inwoners vergroot en krijgen zij meer verantwoordelijkheid. Inwoners worden op die manier uitgedaagd om zelf oplossingen te vinden voor zaken die in hun woonomgeving spelen.

Andere voordelen van burgerparticipatie die ook in dit onderzoek naar voren kwamen zijn het verhogen van de kwaliteit van het beleid en de plannen van de gemeente en verder wordt het draagvlak voor het beleid en de plannen verhoogd (Gemeente Bergeijk; 2010). Daarmee zorgt burgerparticipatie voor een efficiëntieslag. De wensen en voorkeuren van de burger worden inzichtelijk gemaakt en kunnen worden meegenomen in beleid en planvorming. Daardoor zal het op langere termijn op minder weerstand stuiten.

8.5.2 Kostenbesparing

Een tweede reden voor het standaardiseren van dit onderzoek is dat er een flinke kostenbesparing behaald kan worden door gemeenten. Burgerparticipatie is een langdurig en arbeidsintensief proces. Voordat er met de participatie van start kan worden gegaan, moet de gemeente een procesplan opstellen. Er moet nagedacht worden over hoe het proces vorm krijgt, hoe de gewenste inbreng wordt verkregen en hoe de ingewonnen informatie verwerkt wordt. Iedere gemeente doet dit opnieuw en zo wordt veel geld en tijd verspild. Als dit onderzoek verder wordt ontwikkeld voor burgerparticipatie op het gebied van ruimtelijke ordening, hoeven gemeentes niet na te denken over het te volgen proces. Deze methode biedt dan het raamwerk voor het gehele proces. Het proces is uitgestippeld, de methode voor het verkrijgen van de informatie is bekend en er ligt een gestructureerde methode om de veelheid aan informatie te verwerken tot een overzichtelijk plan van eisen voor de voorgestane bestemmingsplanwijziging. Dat brengt een flinke kostenbesparing met zich mee doordat de gemeente geen tijd hoeft te steken in het ontwikkelen van dit proces. Ambtenaren kunnen juist direct van start gaan met het invullen van raamwerk dat deze methode

biedt. Het is dan in iedere gemeente te implementeren die de openbare ruimte wil aanpassen of een bestemmingsplan wil wijzigen en geïnformeerd wil zijn over de wensen van haar burgers.

8.5.3 Financiering

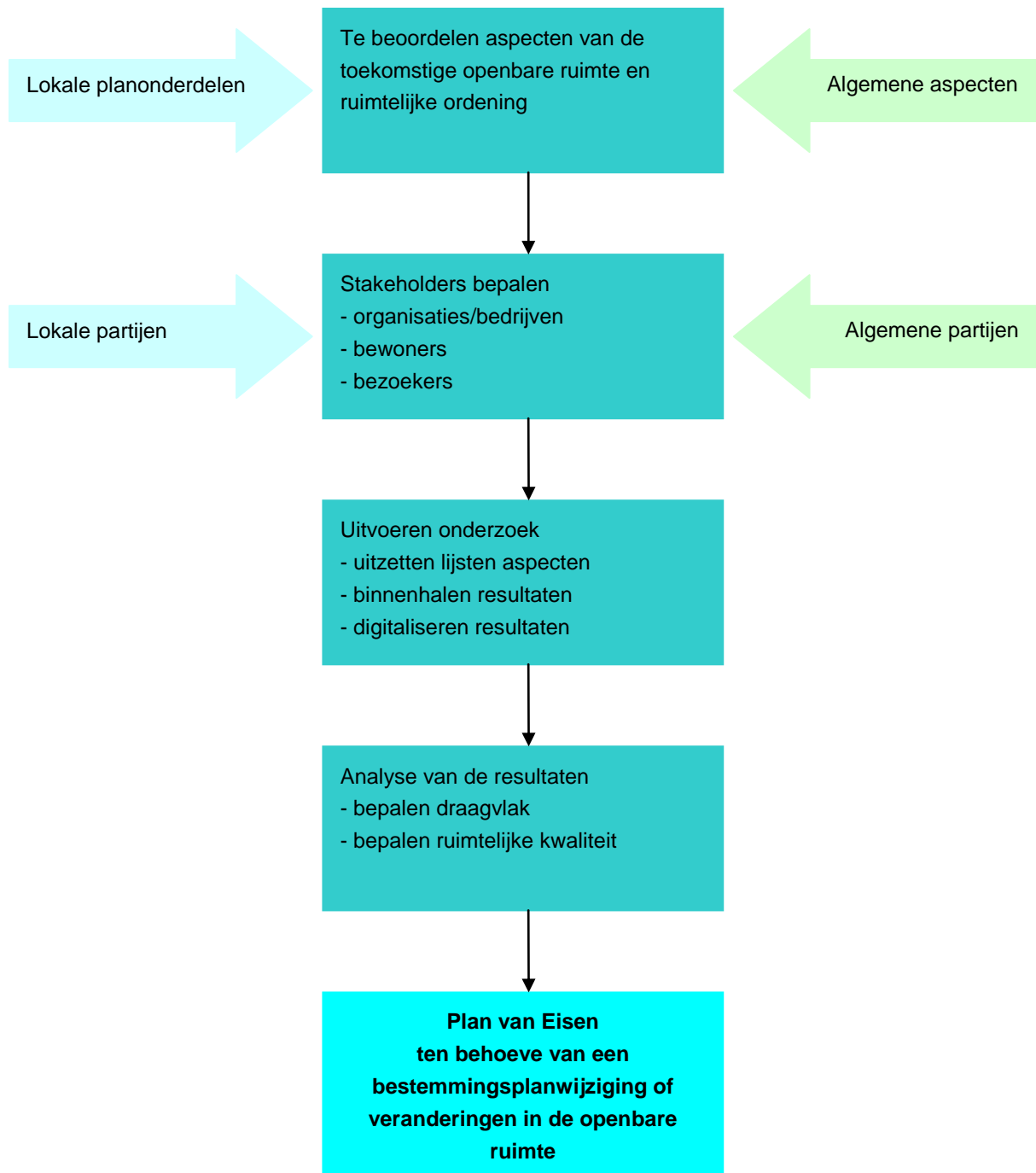
De te ontwikkelen methode is een generieke methode die iedere gemeente kan gebruiken. Het is niet rendabel om de methode te ontwikkelen voor één gemeente. Daarom moet je financiering gezocht worden bij overkoepelende organisaties. Daarvoor zijn provincies de aangewezen partijen, maar ook de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) kan aangemerkt worden als mogelijke financierende partij. Er zijn bovendien acht provincies die op provinciaal niveau een vereniging van gemeenten hebben. Deze partijen overkoepelen gemeenten en kunnen bijdragen aan de financiering van de methode.

De VNG biedt al wel handreikingen voor gemeenten die zich bezig gaan houden met burgerparticipatie. Ze verzamelen ook de ervaringen en kennis van gemeenten. Een generieke methode om het participatieproces te stroomlijnen past hier zeer goed bij.

8.6 Methode schematisch

In figuur 8.1 is de generieke methode schematisch weergegeven. Voor iedere gemeente geldt dat er zowel lokale als algemene input is voor het onderzoek. Zo worden bij het eerste onderdeel zowel algemene aspecten ingebracht als aspecten die voortkomen uit beleidsdocumenten van de gemeente zelf. Bij het tweede onderdeel wordt een schema aangeleverd waarbij enkele vaste partijen zoals provincie en waterschap worden aangedragen. Verder moet er in de lokale situatie gekeken worden welke organisaties verder betrokken moeten worden. Er moet bepaald worden welke organisaties en bedrijven belangen in het gebied hebben. Bovendien moet bepaald worden in welke mate inwoners betrokken worden en of het relevant is om ook bezoekers te bevragen. Vervolgens wordt het onderzoek uitgerold en kan op basis van de analyse van de resultaten uiteindelijk een plan van eisen worden geleverd voor een bestemmingsplanwijziging of verandering van de openbare ruimte.

Met deze methode kan het complexe en arbeidsintensieve proces van burgerparticipatie op een gestroomlijnde en efficiënte manier worden ingezet. Zo worden de nadelen van burgerparticipatie geminimaliseerd en kan er optimaal gebruik gemaakt worden van de resultaten en voordelen.



Figuur 8.1 Schematische weergave van een generieke methode voor het gestroomlijnd en efficiënt inzetten van burgerparticipatie in de ruimtelijke ordening

9 Literatuur

Belton, V., T.J. Stewart (2002) *Multiple Criteria Decision Analysis: an integrated approach* Kluwer Academic Publishers, Boston

Berg, A.E. van den (1999) *Effecten van bebouwing en water op de beleving van fietsroutes door het landelijk gebied*, in Berg, A.E. van den, Bloemmen, M.H.I., Boer, T.A. de, Roos-Klein Lankhorst, J. (2002) *De beleving van watertypen. Literatuuroverzicht van validatie van de indicator 'water' uit het BelevingsGIS*, Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte, Wageningen

Boedeltje, M., Graaf, L. de (2004) *Draagvlak nader bekeken. Een verkenning van het begrip draagvlak binnen interactief beleid op lokaal niveau vanuit een normatief en instrumenteel perspectief* Paper voor het politicologenmaal, 26 en 27 mei 2004, Antwerpen. Enschede/Utrecht

Breen, A., A. Rigby (1996) *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*, Thames and Hudson, Londen

Bruttomesso, R. ed. (1993) *Waterfronts, A new frontier for cities on water*, Venice: International Center Cities on Water.

BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling (2008) *Houtskoolschets. Voortvarend veelzijdig: Harlingen koerst op 2025* Gemeente Harlingen, Rotterdam

CBS (2011) *Beroepsbevolking; gemeenten* Beschikbaar op <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=71883ned&D1=0,6-7,13,26,54&D2=l&D3=27&D4=0,4,l&VW=T> Bezoekt op 28-09-2011

Daamen, T. (2005) *De kost gaat voor de baat uit: Markt, middelen en ruimtelijke kwaliteit bij stedelijke gebiedsontwikkeling*, Uitgeverij SUN, Amsterdam

Gemeente Bergeijk (2010) *Leidraad voor Burgerparticipatie in de gemeente Bergeijk* Gemeente Bergeijk, Bergeijk

Gemeente Harlingen (2010a) *Coalitieprogramma 2010-2014, de gemeente Harlingen op een nieuwe koers naar de toekomst*, Gemeente Harlingen, Harlingen

Gemeente Harlingen (2010b) *Masterplan Toegangspoort Harlingen* Gemeente Harlingen, Groningen

Gemeente Harlingen (2012) *Projectplan uitwerking waterfront* Gemeente Harlingen, Harlingen

Gemeente Harlingen (2011) *Strategische visie Zeehaven Harlingen* Gemeente Harlingen, Harlingen

Geschiedenis (geen datum) Beschikbaar op: http://www.harlingen.nl/over-stad-en-dorpen/geschiedenis_3627/ Bezoekt op 09-09-2011

Goodwin, P., G. Wright (1998) *Decision Analysis for Management Judgment* Wiley, Chichester

Groot, C. de, (2006) *Beleidsplan Recreatie en Toerisme 2006-2016* Gemeente Harlingen, Harlingen

Harbers, A. Pols, L. (2010) *Menging van wonen en werken* in Ruimte & Maatschappij, jaargang 2 nummer 1 pp. 52-65

Hayuth, Y. (1988) *Change on the waterfront: A model-base approach* in B.S. Hoyle, D.A. Pinder, & M.S. Husain (Eds.) *Revitalizing the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment* Belhaven Press, London, pp. 52 - 64

Hellendoorn, J.C. (2001) *Evaluatiemethoden ex ante: een introductie* Sdu Uitgevers, Den Haag

Het Friese Merenproject (2008) *Fryslân vanaf het water, beleving van ruimtelijke kwaliteit van het Friese landschap door waterrecreanten* Het Friese Merenproject, Leeuwarden

Het Friese Merenproject (2012) *Plannen voor een sterke toekomst* Beschikbaar op: www.friesemer.nl. Bezocht op 17-01-2012

Hooimeijer, P., H. Kroon, J. Luttik (2001) *Kwaliteit in meervoud, Conceptualisering en operationalisering van ruimtelijke kwaliteiten voor meervoudig ruimtegebruik* Gouda: Habiforum, Expertisenetwerk Meervoudig Ruimtegebruik

Hoyle, B.S., et. al. (1988) *Revitalising the waterfront : international dimensions of dockland redevelopment*, Belhaven Press, Londen

I&O Research (2011) *Gemeente Harlingen; Kerngetallen* Beschikbaar op <http://ioresearch.nl/harlingen/> Bezocht op 01-11-2011

Knaap, B. van der, A.D. Pinder, (1992) *Revitalising the European waterfront: policy evolution and planning issues* in Hoyle, S.B., A.D. Pinder, ed. (1992) *European Port Cities in Transition*, Belhaven Press, London pp. 155 - 175

Marshall, R. (2001) *Waterfronts in post-industrial cities*, SPON Press, Londen

Mattijssen, T. (2010) *Het benoemen van ruimtelijke kwaliteit. Een onderzoek naar de invulling van de matrix ruimtelijke kwaliteit door gebruikers*. Wing. Beschikbaar op: www.wing.nl. Bezocht op: 7-11-2011

McCann, P. (2001) *Urban and Regional Economics* Oxford University Press Inc., New York

McCarthy, J. (2004) *Tourism-related waterfront development in historic cities: Malta's Cottonera Project*, *International Planning Studies*, 9: 1, 43 — 64

Millsbaugh, M.L. *Waterfronts as catalysts for city renewal* in Marshall, R. ed. (2001) *Waterfronts in post-industrial cities* Spon Press, Londen

Nijdam, M., Lugt, L van der, Bakker, D. (2011) *Havenmonitor 2009 De economische betekenis van Nederlandse zeehavens* Erasmus Universiteit, Rotterdam

Oude fotos (geen datum) Beschikbaar op: <http://www.oud-harlingen.nl/> Bezocht op 14-09-2011

Pomerol, J., S. Barba-Romero (2000) *Multicriterion decision in management: principles and practice* Kluwer Academic Publishers, Boston

Provinciale Staten van Fryslân (2002) *Verrassend Fryslân, gastvrij voor toerist en recreant Beleidsnota Recreatie en Toerisme 2002-2010* Provinciale Staten van Fryslân, Leeuwarden

Recreatie (geen datum) Beschikbaar op: http://www.harlingen.nl/werken-en-ondernemen/recreatie_3677/
Bezocht op: 02-11-2011

Roberts, P., H. Sykes (2000) *Urban regeneration: a handbook* Sage, Londen

Roo, G. de, H. Voogd (2004) *Methodologie van planning* Uitgeverij Coutinho, Bussum

Spit, T., P. Zoete (2003) *Gepland Nederland* Sde Uitgevers, Den Haag

Tauw B.V. (2009) *De koers van het Harlinger water. Watervisie Harlingen* Tauw B.V., Assen

Trussell, B. (2010) *The Bid Rent Gradient Theory In Eugene, Oregon. An Empirical Investigation* University of Oregon, Eugene

UNESCO (2012) *The Wadden Sea*, Beschikbaar op: <http://whc.unesco.org/en/list/1314/>. Bezocht op: 16-01-2012

Vakantie Harlingen (geen datum) Beschikbaar op <http://www.zoover.nl/nederland/friesland/harlingen>
Bezocht op: 11-08-2011

Veldman, J.W. (2009) *Raamwerk ruimtelijke kwaliteit Oranjewoud*

WeRKpartners (2011) *Ruimtelijke kwaliteit van huis tot horizon* Beschikbaar op:
<http://www.werkpartners.net/index.php?page=wat-is-het> Bezocht op 7-11-2011

Werksma, H. (2002) *Kwaliteit(s)lagen*, in Stichting Planologische Diskussiedagen (Ed.) *De Steden Begrensd Plandag 2002* Stichting Planologische Diskussiedagen, Amsterdam

Wang, C. (2003) *Waterfront Regeneration*, Beschikbaar op: website Cardiff University

Winsemius, P. (2006) *Wet van 20 oktober 2006, houdende nieuwe regels omtrent de ruimtelijke ordening (Wet ruimtelijke ordening)* Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 's Gravenhage

Wood, M. (2009) *Multi-Criteria Decision Analysis* Beschikbaar op:
http://s3.amazonaws.com/zanran_storage/userweb.port.ac.uk/ContentPages/18001049.pdf Bezocht op: 20-03-2012

10 Bijlagen

10.1 Bijlage 1: Harlinger economie in cijfers

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Werkgelegenheid							

Werkzame bevolking ≥ 15 uur							
per week	4786	4611	4705	4774	4995	5179	5098
Totaal werkzame personen	6105	5869	5949	5978	6236	6490	6407

Totaal werkzame beroepsbevolking (CBS)	-	-	7600	7600	7900	7900	7900

Werkgelegenheid recreatie en toerisme	612	624	637	715	786	-	-

Directe werkgelegenheid							
zeehaven	896	862	874	962	1064	1053	-

Indirecte werkgelegenheid							
zeehaven	618	637	708	865	646	702	-

Netto arbeidsparticipatie %							

Harlingen	59,3	60,6	63,3	65,7	65,8	62,7	-
Fryslân	60,6	62,1	62,3	65,2	67,7	67,7	65,5
Nederland	63,5	63,7	64,8	66,6	68,2	67,8	67,1

Tabel 2.3 Werkgelegenheid en arbeidsparticipatie. [Bron: www.ioeresearch.nl/Harlingen, www.cbs.nl en Havenmonitor (2009)]

10.2 Bijlage 2: Verklarende woordenlijst aspecten

Plan	Aspect	Verwoording	
Houtskoolschets	stimuleren werkgelegenheid laagopgeleiden in de toeristische sector	Sociale duurzaamheid	
	op peil houden voorzieningenniveau	Voorzieningenniveau	
	binnenstad sterk en bruisend centrum	Bruisend centrum	
	gezicht naar de zee richten	Smoel aan zee	
	binnenstad: poort naar Friese Meren voor watersporter	Binnenstad als poort naar de Friese Meren	
	het nieuwe waterfront wordt het visitekaartje van Harlingen	Waterfront als visitekaartje	
	integratie kustverdediging en ruimtelijke ontwikkeling	Integrale benadering kustverdediging	
	clustering detailhandel in binnenstad, niet ergens anders behalve grootschalig (meubel, tuin)	Geen detailhandel buiten binnenstad	
	parkeergarage ten behoeve van de bereikbaarheid van de binnenstad	Parkeergarage	
	binnenstad: richt op toeristische (motor)vaart op Friese binnenwateren	Binnenstad richt op watersport	
	binnenstad: kwaliteitsverhoging voorzieningen watersporters	Voorzieningen voor watersport verbeteren	
	Willems haven: jachthaven grote schepen, winkels, horeca, haltes wadexcursies		Commerciële bestemming Willems haven
			Jachthaven Nieuwe Willems haven
			Activiteiten Willems haven richten op watersport
	Willems haven: qua schaal, sfeer en maat aansluiten bij het bestaande centrum	Inrichting Willems haven aansluiten bij binnenstad	
	Westerzeedijk: verwerven centrale positie op het gebied van kennisontwikkeling, monitoring en educatie rond het ecosysteem van de Wadden. Op dat gebied kan een publiekstrekker opgezet worden om de Waddenzee actief te beleven	WaddenDoeCentrum	
	Westerzeedijk: ligging uitbuiten op gebied van wonen	Woonfunctie Westerzeedijk	
Westerzeedijk: cluster toeristisch-recreatieve activiteiten, ruimte voor groeiende behoefte aan sport en ontspanning	Recreatieve bestemming Westerzeedijk		
Westerzeedijk: integrale benadering kustverdediging	Integrale benadering kustverdediging		
Westerzeedijk: geen dijkverhoging maar bijvoorbeeld zeewaartse kustverdediging	Integrale benadering kustverdediging		

Coalitieprogramma	stimuleren duurzame economische activiteiten rondom toerisme: watersporten, alternatieve energiebronnen, natuur, horeca, detailhandel, betere sanitaire voorzieningen in de singels en binnenhavens en duurzaam verantwoorde havengerelateerde activiteiten	Stimuleren economische activiteiten rondom toerisme
	de gemeente wil een vooruitstrevende en coördinerende rol spelen bij de ontwikkeling van het werelderfgoed Waddenzee, zowel op het gebied van natuur en milieu als op het gebied van toerisme	Ontwikkeling Waddenzee op gebied van milieu en toerisme
	er vindt geen woningbouw plaats aan de zee kant van de zee wering	Geen woningbouw aan de zee kant van de zee wering
	binnenstad, inclusief de Nieuwe Willemshaven blijft voorbehouden aan kleinschalige detailhandel. Buiten de binnenstad wordt dat zoveel mogelijk voorkomen, ter versterking van het centrum	Kleinschalige detailhandel
		Geen detailhandel buiten binnenstad
	openbare sanitaire voorzieningen voor bezoekers op goede locaties	Sanitaire voorzieningen
	voorzieningenniveau in stand houden	Voorzieningenniveau
	aanleg jachthaven in de Nieuwe Willemshaven	Jachthaven Nieuwe Willemshaven
	zelfstandige ondernemers stimuleren, omdat juist die ondernemers goed bij de schaal van Harlingen passen	Inpassen nieuwe ontwikkelingen
Structuurvisie	behouden van authenticiteit van de stad	Authenticiteit behouden
	nieuwe ontwikkelingen passen bij maat, schaal en identiteit van de binnenstad	Inpassing nieuwe ontwikkelingen
	promoten van kansen op recreatief en toeristisch gebied die de gemeente biedt	Stimuleren economische activiteiten rondom toerisme
	binnenstad moet dynamisch en vitaal blijven zonder afbreuk te doen aan bestaande kwaliteiten	Kleinschalige detailhandel
	stimuleren toeristische economie	Stimuleren economische activiteiten rondom toerisme
	watersportfaciliteiten in Noorderhaven en Zuiderhaven verbeteren	Voorzieningen voor watersport verbeteren
	waterfront vormt entree voor watersport vanaf de Waddenzee	Waterfront als visitekaartje
	concentratie winkelveorziening in de binnenstad met uitzondering van nautische detailhandel	Geen detailhandel buiten binnenstad
	bebouwing zodanig positioneren dat er zicht vanuit de stad naar de Waddenzee blijft	Zichtlijnen stad-zee

	'nieuwe silhouet' moet van toegevoegde waarde zijn en respect hebben voor het historische, maar ook een nieuw hoofdstuk schrijven aan Harlingen	Inpassen nieuwe ontwikkelingen
	verhogen voorzieningenniveau	Voorzieningenniveau
	kweldervorming zou plaats kunnen vinden in plaats van alleen dijkverhoging	Integrale benadering kustverdediging
	ontwikkelingen in de Willemshaven moeten de binnenstad versterken en omgekeerd	Willemshaven en binnenstad versterken elkaar
	woningbouw wordt niet uitgesloten in Nieuwe Willemshaven	Woningbouw Willemshaven
	realiseren van een slechtweervoorziening zodat toeristen ook bij slecht weer Harlingen kunnen bezoeken	WaddenDoeCentrum
	de binnenstad moet een sterk en bruisend centrum blijven, dat comfortabel en aantrekkelijk is voor inwoners, voor de regio en toeristen	Bruisend centrum
	in de Nieuwe Willemshaven wordt een jachthaven gerealiseerd en nautische detailhandel	Activiteiten Willemshaven richten op watersport
		Jachthaven Nieuwe Willemshaven
	qua maat en schaal moet de ontwikkeling van de Nieuwe Willemshaven aansluiten bij die van de binnenstad	Inrichting Willemshaven aansluiten bij binnenstad
Masterplan	noodzaak dijkverhoging en daarmee reserveringszone afvangen door kweldervorming	Integrale benadering kustverdediging
	zorgen voor afname van de wind op de Waddenpromenade	Afvangen wind
	zorgen voor een goede informatievoorziening en bewegwijzering	Informatievoorziening en bewegwijzering
	Openbare sanitaire voorzieningen voor bezoekers op goede locaties	Sanitaire voorzieningen
	Het waterfront vormt het visitekaartje van Harlingen	Waterfront als visitekaartje
	geen woningbouw aan de zee kant van de zeewering	geen woningbouw aan de zee kant van de zeewering
	ruimtelijke kwaliteit Waddenpromenade verbeteren en potenties benutten	Waddenpromenade verbeteren
	horeca en detailhandel op de Waddenpromenade	Horeca en detailhandel op Waddenpromenade

	parkeerfaciliteiten Waddenpromenade niet uitbreiden	Niet parkeren op Waddenpromenade
	geen parkeergarage op de Waddenpromenade	Niet parkeren op Waddenpromenade
	benutten plein Plankenpad	Benutten Plankenpad
	op Nieuwe Willemshaven van specifieke doelgroepen (noord, watersport) naar brede/recreatieve doelgroep (zuid, toerisme)	Commerciële bestemming Willemshaven
		Activiteiten Willemshaven richten op watersport
	aanleg jachthaven die fysiek zo goed mogelijk verbonden is met het centrum en qua sfeer, schaal en maat aansluit bij het bestaande centrum	Jachthaven Nieuwe Willemshaven
		Inrichting Willemshaven aansluiten bij binnenstad
	recreatief karakter Westerzeedijk inclusief natuur en sportvoorzieningen	Recreatieve bestemming Westerzeedijk
	parkeerfaciliteiten en horecafunctie op Westerzeedijk	Parkeren en horeca Westerzeedijk
	stadswallen als sfeerbeeld hanteren in het schakelgebied	Stadswallen hanteren
	parkeervoorzieningen in schakelgebied	Parkeren schakelgebied
	het verbeteren van voorzieningen voor watersporters; aanleggen, stroomaansluiting	Voorzieningen voor watersport verbeteren

10.3 Bijlage 3: Aspecten van Mattijssen

Maatschappelijk belang	Waarde	Criterium	Verklaring	
Economisch belang	Gebruikswaarde	Bereikbaarheid	Het gebied is goed bereikbaar voor gebruikers, klanten en toeleverders	
		Gecombineerd gebruik	Het is handig als je veel zaken op één plek kunt afhandelen. Gecombineerd gebruik levert (tijd)winst op voor gebruikers en bedrijven	
		Ondernemende omgeving	Activiteiten en bedrijvigheid hebben een stimulerend effect op de omgeving	
		Veelvormigheid	Een diversiteit aan economische activiteiten en afwisseling van economische milieus heeft een meerwaarde voor het gebied	
		Meerwaarde locatie	Secundaire vestigingsfactoren en een juiste locatiekeuze geven een stimulans aan economische activiteiten in de omgeving en zorgen dat activiteiten goed gedijen	
	Belevingswaarde	Imago	Het imago van een gebied is een belangrijk visitekaartje en draagt bij aan het 'verkopende' ervan	
		Aantrekkelijkheid	Mooie plekken zijn schaars en daardoor duur. Ze trekken veel gebruikers aan en betalen zichzelf daardoor terug	
		Uitstraling	Zichtbare aspecten die bepalend zijn voor de beeldvorming van een gebied dragen bij aan het imago en de aantrekkelijkheid	
	Toekomstwaarde	Stabiliteit	Bestaande kwaliteiten blijven op een duurzame manier behouden	
		Flexibiliteit	Er is en blijft ruimte voor ontwikkeling en om in te spelen op veranderingen in de omgeving	
		Bundeling	Een bundeling van gelijksoortige en verschillende activiteiten in de omgeving zorgt voor meer aantrekkelijkheid voor gebruikers en ondernemers	
		Groei	Ontwikkeling, investering en versterking van de omgeving zorgen ervoor dat economische groei ook op de lange termijn kan worden gewaarborgd	
		Innovatie en differentiatie	Door zich te blijven vernieuwen en onderscheiden kan een gebied ook in de toekomst aantrekkelijk blijven voor economische activiteiten	
	Ecologisch belang	Gebruikswaarde	Externe veiligheid	Mensen worden zo weinig mogelijk blootgesteld aan risico's. Denk aan gevaarlijke stoffen, overstromingen, vlieg- of andere rampen
			Schoon milieu	Een schone omgeving is een voorwaarde voor veel gebruiksvormen. Je kunt bijvoorbeeld geen drinkwater meer winnen, niet meer wonen en spelen als het milieu vervuild is
Water in balans			De wijze van inrichting en beheer van de ruimte draagt bij aan het voorkomen van verdroging en wateroverlast	
Ecologische structuur			De inrichting van het gebied versterkt de leefruimte van planten en dieren. Onderlinge verbinding van groene ruimten is daarvoor een voorwaarde	
Belevingswaarde		Rust en ruimte	Het gebied biedt de mogelijkheid ongestoord te genieten van rust en ruimte	
		Schoonheid der natuur	De natuurlijke schoonheid en zuiverheid van de omgeving dragen bij aan het welzijn	
		Gezonde leefomgeving	Niet alleen het meetbare effect telt. Het gevoel in een gezonde omgeving te zijn is net zo belangrijk	
Toekomstwaarde		Ecologische voorraden	De ruimte is onze provisiekast, met voorraden water, natuur, bodem en grondstoffen. Die natuurlijke hulpbronnen moeten we koesteren, ook in dit gebied	
		Gezonde ecosystemen	Gezonde en duurzame ecosystemen zijn noodzakelijk voor het voortbestaan van de voorraden	

Cultureel belang	Gebruikswaarde	Keuzevrijheid	Er moet voor elk wat wils te vinden zijn in de openbare ruimte. Mensen met verschillende leefstijlen moeten er zich thuis voelen en 'de ruimte krijgen'
		Activiteiten	Een plaats biedt ruimte voor uitingen van cultuur en ook voor actieve deelname en beleving
		Culturele verscheidenheid	Verscheidenheid in culturele vormen en uitingen verrijkt de ruimte en levert nieuwe culturele energie
	Belevingswaarde	Eigenheid	Het bijzondere karakter van een plek moet worden behouden en benut. Voortbouwen op de bestaande kenmerken van de eigen omgeving
		Schoonheid der cultuur	Veel mensen worden door de esthetiek van een plek geraakt en gemotiveerd
		Contrastrijke omgeving	Een ruimte zit vol contrasten, bezit schoonheid en eigenheid. Denk aan contrasten tussen bebouwde en groene ruimten, tussen agrarische en natuurlijke gebieden, tussen natte en droge plekken
	Toekomstwaarde	Erfgoed	Cultureel erfgoed is een onvervangbare kwaliteit: een voorraad informatie. Eenmaal verdwenen betekent daarbij: voorgoed verdwenen
		Integratie	Nieuwe cultuuruitingen krijgen een plek in de stad en groene ruimte. Zo ontstaan nieuwe landschappen en broedplaatsen voor cultuur.
		Culturele vernieuwing	Ruimte is in beweging. Door integratie van nieuwe elementen ontstaat een levendige en uitdagende omgeving.
Sociaal belang	Gebruikswaarde	Toegang	Iedereen moet even gemakkelijk gebruik kunnen maken van de voorzieningen en kwaliteiten die de ruimte biedt
		Eerlijke verdeling	De kosten en baten van de inrichting van de ruimte worden eerlijk verdeeld. Dit gaat niet alleen om geld, maar ook om plezier of hinder of benodigde tijd
		Keuzemogelijkheden	De omgeving biedt keuzemogelijkheden voor verschillende sociale groepen en leefstijlen
		Ontspanning en inspanning	De mogelijkheid voor ontspanning en activiteiten draagt bij aan het welzijn van gebruikers van de ruimte
	Belevingswaarde	Veiligheid	Mensen voelen zich veilig in de openbare ruimte. Onveiligheid maakt delen ervan ontoegankelijk
		Verbondenheid	In de beleving van bewoners en gebruikers biedt de plek emotionele en sociale binding. Een plek om van te houden en van te genieten
		Gelijkwaardigheid	Pas als mensen de kwaliteitsverschillen en gebruiksmogelijkheden van de ruimte als rechtvaardig beleven is er sociale waardering
		Aangename leefomgeving	De omgeving draagt bij aan het welzijn van mensen
		Ontmoeting	Het gebied biedt mensen de mogelijkheid om samen te komen
	Toekomstwaarde	Draagvlak	Voldoende draagvlak voor voorzieningen en ruimtelijke inrichting is belangrijk om stabiliteit te kunnen garanderen
		Sociale duurzaamheid	Het creëren en onderhouden van sociale verhoudingen draagt bij aan het toekomstbestendig maken van de gemeenschap. Belangrijk is dat de ruimte ook mogelijkheden biedt voor randgroepen
		Leefbaarheid	Het gebied blijft ook in de toekomst aangenaam voor gebruikers. Kwaliteiten blijven behouden en worden ontwikkeld en versterkt

10.4 Bijlage 4: Relevante aspecten van Mattijssen

Aspect	Verklaring	Plan
Bereikbaarheid over de weg	Het gebied is goed bereikbaar voor gebruikers, klanten en toeleveraars.	CP
Bereikbaarheid over water	Het gebied is goed bereikbaar voor gebruikers, klanten en toeleveraars.	MP
Gecombineerd gebruik	Het is handig als je veel zaken op één plek kunt afhandelen. Gecombineerd gebruik levert (tijd)winst op voor gebruikers en bedrijven	MP
Veelvormigheid	Een diversiteit aan economische activiteiten en afwisseling van economische milieus heeft een meerwaarde voor het gebied	MP
Aantrekkelijkheid	Mooie plekken zijn schaars en daardoor duur. Ze trekken veel gebruikers aan en betalen zichzelf daardoor terug	MP/SV
Stabiliteit	Bestaande kwaliteiten blijven op een duurzame manier behouden	MP
Bundeling	Een bundeling van gelijksoortige en verschillende activiteiten in de omgeving zorgt voor meer aantrekkelijkheid voor gebruikers en ondernemers	MP/SV
Schoon milieu	Een schone omgeving is een voorwaarde voor veel gebruiksvormen. Je kunt bijvoorbeeld geen drinkwater meer winnen, niet meer wonen en spelen als het milieu vervuild is	SV
Rust en ruimte	Het gebied biedt de mogelijkheid ongestoord te genieten van rust en ruimte	
Keuzevrijheid	Er moet voor elk wat wils te vinden zijn in de openbare ruimte. Mensen met verschillende leefstijlen moeten er zich thuis voelen en 'de ruimte krijgen'	
Activiteiten	Een plaats biedt ruimte voor uitingen van cultuur en ook voor actieve deelname en beleving	MP
Eigenheid	Het bijzondere karakter van een plek moet worden behouden en benut. Voortbouwen op de bestaande kenmerken van de eigen omgeving	SV
Contrastrijke omgeving	Een ruimte zit vol contrasten, bezit schoonheid en eigenheid. Denk aan contrasten tussen bebouwde en groene ruimten, tussen agrarische en natuurlijke gebieden, tussen natte en droge plekken	
Toegang	Iedereen moet even gemakkelijk gebruik kunnen maken van de voorzieningen en kwaliteiten die de ruimte biedt	MP
Keuzemogelijkheden	De omgeving biedt keuzemogelijkheden voor verschillende sociale groepen en leefstijlen	
Ontspanning en inspanning	De mogelijkheid voor ontspanning en activiteiten draagt bij aan het welzijn van gebruikers van de ruimte	MP
Veiligheid	Mensen voelen zich veilig in de openbare ruimte. Onveiligheid maakt delen ervan ontoegankelijk	SV
Verbondenheid	In de beleving van bewoners en gebruikers biedt de plek emotionele en sociale binding. Een plek om van te	

	houden en van te genieten	
Aangename leefomgeving	De omgeving draagt bij aan het welzijn van mensen	SV
Ontmoeting	Het gebied biedt mensen de mogelijkheid om samen te komen	
Sociale duurzaamheid	Het creëren en onderhouden van sociale verhoudingen draagt bij aan het toekomstbestendig maken van de gemeenschap. Belangrijk is dat de ruimte ook mogelijkheden biedt voor randgroepen. Daarbij hoort ook dat met de ontwikkelingen de werkgelegenheid voor lageropgeleiden wordt gestimuleerd	HKS

HKS= Houtkoolschets; CP= Coalitieprogramma; SV= Structuurvisie; MP= Masterplan

10.5 Bijlage 5: Complete lijst met aspecten

1	Bereikbaarheid over de weg	30	Activiteiten Willemshaven richten op watersport
2	Bereikbaarheid over water	31	Commerciële bestemming Willemshaven
3	Gecombineerd gebruik	32	Inpassing nieuwe ontwikkelingen
4	Veelvormigheid	33	Recreatieve bestemming Westerzeedijk
5	Aantrekkelijkheid	34	Geen woningbouw aan de zee kant van de zeewering
6	Stabiliteit	35	Kleinschalige detailhandel
7	Bundeling	36	Sanitaire voorzieningen
8	Schoon milieu	37	WaddenDoeCentrum
9	Rust en ruimte	38	Bruisend centrum
10	Keuzevrijheid	39	Smoel aan zee
11	Activiteiten	40	Binnenstad als poort naar de Friese Meren
12	Eigenheid	41	Parkeergarage
13	Contrastrijke omgeving	42	Binnenstad richten op watersport
14	Toegang	43	Sociale duurzaamheid
15	Keuzemogelijkheden	44	Woonfunctie Westerzeedijk
16	Ontspanning en inspanning	45	Ontwikkeling Waddenzee op gebied van milieu en toerisme
17	Veiligheid	46	Authenticiteit behouden
18	Verbondenheid	47	Zichtlijnen stad-zee
19	Aangename leefomgeving	48	Willemshaven en binnenstad versterken elkaar
20	Ontmoeting	49	Woningbouw Willemshaven
21	Sociale duurzaamheid	50	Waddenpromenade verbeteren
22	Jachthaven Nieuwe Willemshaven	51	Horeca en detailhandel op Waddenpromenade
23	Stimuleren economische activiteiten rondom toerisme	52	Niet parkeren op Waddenpromenade
24	Waterfront als visitekaartje	53	Benutten Plankenpad
25	Integrale benadering kustverdediging	54	Parkeren en horeca Westerzeedijk
26	Geen detailhandel buiten binnenstad	55	Stadswallen hanteren
27	Voorzieningenniveau	56	Parkeren schakelgebied
28	Voorzieningen voor watersport verbeteren	57	Afvangen wind
29	Inrichting Willemshaven aansluiten bij binnenstad	58	Informatievoorziening en bewegwijzering

10.6 Bijlage 6: Resultaten

Aspect	Beschrijving	Plan(nen)*	Stakeholders												Gemiddeld belang per aspect	Standaard deviatie	Verschil met belangrijkste aspect	Rang
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
1	Bereikbaarheid over de weg	CP	10	10	5,5	5	8,5	2	8	8	8	8	7	7	7,3	2,2	-2,8	42
2	Bereikbaarheid over water	MP	10	7	8	6	8,5	10	6	6	9	8	8	8	7,9	1,6	-1,5	19
3	Gecombineerd gebruik	MP	8	2		7	7	10	5	4		7	8	8	6,6	2,3	-3,5	49
4	Veelvormigheid	MP	10	9	7	7	10	7	8	8		7	7	8	8,0	1,2	-1,0	11
5	Aantrekkelijkheid	MP, SV		9	7	7	10	5	3	8		7	9	8	7,3	2,1	-2,6	39
6	Stabiliteit	MP	10	10	8	7	9	10	8	8		6	7	7	8,2	1,4	-1,0	12
7	Bundeling	MP, SV	8	10	8	6	8,5	5	8	8		6	7	8	7,5	1,4	-1,7	21
8	Schoon milieu	SV	10	7	9	9	10	10	8	8	10	5	6	8	8,3	1,7	-1,1	14
9	Rust en ruimte		10	7	8,5	7	8,5	5	9	3	10	7	6	7	7,3	2,0	-2,5	38
10	Keuzevrijheid		10	7	6,5	8	9,5	5	8	7		6	7	8	7,5	1,5	-1,8	23
11	Activiteiten	MP	10	4	7,5	8	10	5	8	5		5	8	8	7,1	2,1	-2,7	41
12	Eigenheid	SV	10	10	9	8	10	8	8	8		5	9		8,5	1,5	-0,8	8
13	Contrastrijke omgeving		10	2	8	8	10	8	4	8		6	7	7	7,1	2,4	-3,1	46
14	Toegang	MP	10	10	7,5	7	8,5	10	8	7		6	8	7	8,1	1,4	-1,1	13
15	Keuzemogelijkheden		10	7	8	7	10	8	8	6		5	6	7	7,5	1,6	-1,9	25
16	Ontspanning en inspanning	MP	10	7	8	9	10	8	6	7	6	3	9	7	7,5	2,0	-2,3	34
17	Veiligheid	SV	10	10	7	9	10	8	8	8	10	7	8	7	8,5	1,2	-0,5	4
18	Verbondenheid		10	3	9	7	8,5	10	8	7		8	7	7	7,7	1,9	-2,0	30
19	Aangename leefomgeving	SV	10	5	9,5	8	10	8	8	7		5	8	7	7,8	1,7	-1,7	22
20	Ontmoeting		10	7	5,5	8	10	8	8	7		8		7	7,9	1,4	-1,3	16
21	Sociale duurzaamheid	HKS	10	7	6	8	10	5	7	6		6	7	7	7,2	1,6	-2,2	31
22	Jachthaven Nieuwe Willemshaven	HKS, CP, SV, MP	10	2	8	5	3	2	6	1	2	7	10	7	5,3	3,2	-5,8	55
23	Stimuleren economische activiteiten rondom toerisme	HKS, CP, SV, MP	10	10	9	9	8,5	2	8	8	10	4	10	7	8,0	2,5	-2,4	36
24	Waterfront als visitekaartje	HKS, SV, MP	10	8	5	9	10	2	5	6	7	7	10	7	7,2	2,4	-3,1	45
25	Integrale benadering kustverdediging	HKS, SV, MP	10			8	2	0	8	1		7	7	6	5,4	3,5	-5,9	56
26	Geen detailhandel buiten binnenstad	HKS, CP, SV	6	7	9,5	9	5	10	5	9	8	5	10	6	7,5	2,0	-2,4	35
27	Voorzieningenniveau	HKS, CP, SV	10	7	10	9	9	10	7	9		6	10	8	8,6	1,4	-0,6	5
28	Voorzieningen voor watersport verbeteren	HKS, SV, MP	10	8	6,5	9	8	7	8	8		8	10	7	8,1	1,1	-0,8	7
29	Inrichting Willemshaven aansluiten bij binnenstad	HKS, SV, MP	1	9	10	8	10	2	7	7	8	7	9	7	7,1	2,8	-3,6	50
30	Activiteiten Willemshaven richten op watersport	HKS, SV, MP	10	3	9	9	9	0	6	7	6	7	10	7	6,9	3,0	-3,8	51
31	Commerciële bestemming Willemshaven	HKS, MP	4	6	8	9	9,5	2	6	8	7	8	9	7	7,0	2,2	-3,0	44
32	Inpassing nieuwe ontwikkelingen	CP, SV	10	10	9	9	8	6,5	6	8		8	9	7	8,2	1,3	-0,9	10
33	Recreatieve bestemming Westerzeedijk	HKS, MP	10	7	8,5	9	9,5	10	6	8		7	9	7	8,3	1,4	-0,9	9
34	Geen woningbouw aan de zeekant van de zeewering	CP, MP	10		9,5	10	10	10	8	1	10	8		7	8,4	2,8	-2,3	33
35	Kleinschalige detailhandel	CP, SV	10	8	7	10	9,5	6	6	7	8	6	5	7	7,5	1,7	-2,0	28
36	Sanitaire voorzieningen	CP, MP	10	10	9	10	10	10	5	8		7	6	6	8,3	2,0	-1,5	17
37	WaddenDoeCentrum	HKS, SV	10	6	10	9	10	10	8	8	10	7	10	7	8,8	1,5	-0,5	3
38	Bruisend centrum	HKS, SV	10	5	7	9	7,5	10	6	7	8	5	10	8	7,7	1,8	-1,9	24
39	Smoel aan zee	HKS	10	4	6	9	8,5	8	8	7	8	8	10	7	7,8	1,7	-1,7	20
40	Binnenstad als poort naar de Friese Meren	HKS	10	5	5	8	9	8	5	5	8	7	9	7	7,2	1,8	-2,4	37
41	Parkeergarage	HKS	10	5	7,5	7	7,5	8	5	5	7	9	10	4	7,1	2,0	-2,7	40
42	Binnenstad richten op watersport	HKS	10	6	5,5	9	7,5	10		5		7	10	7	7,7	1,9	-2,0	29
43	Sociale duurzaamheid	HKS	10	8	4,5	9	10	8	6	5	8	7	6	7	7,4	1,8	-2,2	32

* HKS= Houtkoolschets; CP= Coalitieprogramma; SV= Structuurvisie; MP= Masterplan

Aspect	Beschrijving	Plan(nen)*	Stakeholders												Gemiddeld belang per aspect	Standaard deviatie	Verschil met belangrijkste aspect	Rang
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
44	Woonfunctie Westerzeedijk	HKS	1	8	8	9	2,5	6	5	6	0	6	5	7	5,3	2,8	-5,3	53
45	Ontwikkeling Waddenzee op gebied van milieu en toerisme	CP	10	3	8,5	10	9	0	9	6	10	8	10	7	7,5	3,2	-3,4	48
46	Authenticiteit behouden	SV	10	9	9,5	9	9,5	10	7	10	8	8	7	7	8,7	1,2	-0,3	2
47	Zichtlijnen stad-zee	SV	10	10	4	10	10	8	8	7	9	8	9	7	8,3	1,8	-1,2	15
48	Willemshaven en binnenstad versterken elkaar	SV	10	10	5	9	7,5	5	6	7	10	7	10	7	7,8	1,9	-1,9	26
49	Woningbouw Willemshaven	SV	1	5	0	1	0	0	5	10	0	9	7	6	3,7	3,8	-7,9	57
50	Waddenspromenade verbeteren	MP	10	9	9,5	6	9	10	7	8	7	10	10	7	8,5	1,5	-0,7	6
51	Horeca en detailhandel op Waddenspromenade	MP	10	6	10	7	9	10	4	2	6	9	7	8	7,3	2,5	-3,0	43
52	Niet parkeren op Waddenspromenade	MP	10	1	5	10	5	10	8	7	8	0	8	7	6,6	3,3	-4,5	52
53	Benutten Plankenpad	MP	10	1	5	10	9	10	8	6	10	6	8		7,5	2,8	-3,1	47
54	Parkeren en horeca Westerzeedijk	MP	10	7	8	9	6	8	6	6		6	10	6	7,5	1,6	-2,0	27
55	Stadswallen hanteren	MP	10		10	10	8	8	6	7		7	7	6	7,9	1,6	-1,5	18
56	Parkeren schakelgebied	MP	6			7	0		4	6		2	7	6	4,8	2,5	-5,6	54
57	Afvangen wind	MP	1		0,5	7	0	0	4		0	9	7	4	3,3	3,4	-8,0	58
58	Informatievoorziening en bewegwijzering	MP	10	9	10	10	9	10	7	8	10	8	10	7	9,0	1,2	0,0	1

* HKS = Houtskoolschets; CP = Coalitieprogramma; SV = Structuurvisie; MP = Masterplan