

Masterplan Stavoren

Hanzestad: zien — benutten — beleven



titelpagina
Masterplan Stavoren

De Hanzestad
zien - benutten - beleven

versie 4a

datum juli 2012

projectteam:

Pieterneel Heeres, gemeente Súdwest-Fryslân
Judith Porsius, provincie Fryslân
Marno van de Wiel, Interra
Eric Schrauwen, Interra



Voorwoord

Sfeer in Stavoren

Samen met betrokken inwoners en enthousiaste ondernemers is het Masterplan Stavoren ontwikkeld. Masterplannen moeten de aantrekkelijkheid, toegankelijkheid en inkomsten verhogen van de toegangspoorten en watersportplaatsen in Fryslân. Dit Masterplan laat zien hoe we deze doelen willen bereiken in Stavoren in de komende 10 tot 15 jaar.

Toeristen waarderen het karakteristieke landschap van Fryslân. Stavoren is één van de historische parels van onze provincie. Daarom krijgt de stad met uitvoering van de plannen meer authenticiteit en identiteit. Een belangrijk project in Stavoren is de uitbreiding van de capaciteit van de Johan Frisosluis. Hierdoor zal de sluis een ware blikvanger worden voor bezoekers. Wanneer onze gasten Stavoren binnen varen, hoeven ze niet te wachten, krijgen ze op het water betere faciliteiten om gemakkelijk aan te leggen en kunnen ze de gezelligheid van de stad beleven.

Het Friese Merenproject wil Fryslân als watersportgebied nog aantrekkelijker maken. Het project is in 2000 gestart en loopt af in 2015. Met het Masterplan Stavoren willen de gemeente Súdwest-Fryslân en het Friese Merenproject de Friese economie stimuleren. Door het opknappen en verbeteren van de voorzieningen aan de openbare havens wordt Stavoren een uitnodigende waterpoort voor toeristen. De projecten van het Masterplan Stavoren bieden de stad veel kansen. Wij kijken uit naar nog meer sfeer in Stavoren!

*Jannewietske de Vries
Gedeputeerde
Provincie Fryslân*

*Maarten Offinga
Wethouder
gemeente Súdwest-Fryslân*

Werkwijze:

Interactieve planvorming met:

- Stavers Belang
- Bewoners
- Ondernemers
- Intensieve gesprekken met initiatiefnemers en ondernemers
- Spreekuren

Begeleiding en inspiratie:

- Klankbordgroep Stavoren:

Geeske Visser	Ide Vos
Jaap Proemstra	Andries Visser
Han IJzendoorn	Carina de Boer
Gerda van der Pol	Piet Blaauw
- Werkgroep gemeente en provincie (permanente leden)

Trynke Schuurmans	Sandra van Assen
Aalze Kuperus	Marina Fermo
Dorien Haagsma	Anne van Dijk
Hein Woltjer	Jaap Wittemans
- Bestuurlijk overleg:
Gemeente Súdwest Fryslân
Fries Merenproject

Met dank aan:

Stavers Belang voor de inspirerende en stimulerende samenwerking de ARK-Fryslân en De Kaap voor de gastvrijheid de werkgroep van gemeente en provincie voor de inhoudelijke discussies, de inspirerende voorstellen en de afstemming van/op het vigerende beleid en vooral: alle bewoners en ondernemers die ons gevraagd en ongevraagd met aansporingen, goede ideeën en adviezen hebben overladen.

Inhoud

1. Inleiding

- betekenis
- leeswijzer

2. De geschiedenis van Stavoren

- het ontstaan
- het Odulfusklooster
- stadsrechten en handel: de Hanze
- de visserij
- het verval
- het blokhuis
- een tweede bloeiperiode
- Stavoren na 1700

3. Stavoren Hanzestad: Ambities

Herkenbare en beleefbare geschiedenis en toekomst

- de contouren van de historische stad
- het blokhuis
- de oude havens en omgeving
- de visserij

Benutten van knooppunten in routes

- de sluisen
- de havens
- de cruise- en rondvaart
- de treinverbinding en veerdienst
- wandel- en fietsroutes

Verbinding met andere Hanzesteden

- samenwerking
- promotie

4. Stavoren Hanzestad: Visie op Hoofdlijnen

Stavoren in ruimer verband

- visie van provincie en gemeente
- de bereikbaarheid over de weg

Integrale visie Masterplan

- uitgangspunten en bouwstenen
- integrale visie
- uitwerking in recreatiemogelijkheden

5. Stavoren Hanzestad: Uitwerking

- gemeentelijke uitwerking
- lokale uitwerking
- deelprojecten 1 t/m 14
- overige zaken

6. Stavoren Hanzestad: Uitvoeringsprogramma

Prioritering

- korte termijn: 2012 – 2015
- middellange termijn: 2015 – 2022
- lange termijn: na 2022

Projectorganisatie uitvoeringsfase

- projecteigenaar (provincie, gemeente of particulier) per onderdeel
- planning met tijdspad
- aanbevelingen voor samenwerking

7. Bronnen

1. INLEIDING

Context

Dit Masterplan is in opdracht van de besturen van de provincie Fryslân en de gemeente Súdwest Fryslân opgesteld als onderdeel van het Friese Merenplan fase 2. In de gemeente Súdwest Fryslân zijn er binnen dezelfde kaders Masterplannen opgesteld voor Workum en Makkum (evenals Stavoren toegangspoorten in de terminologie van het Friese Merenproject) en voor Bolsward, IJlst, Woudsend en Heeg. In de projectopdracht voor deze Masterplannen stonden drie thema's centraal:

- de economische betekenis (werkgelegenheid en bestedingen)
- de ruimtelijke kwaliteit
- de duurzaamheid

Essentieel in de voorbereiding van dit Masterplan was de grote invloed van de lokale bevolking en het toeristische bedrijfsleven in en rond Stavoren. Door een intensieve samenspraak en samenwerking mag dit Masterplan op een breed draagvlak rekenen.

Betekenis

Het Masterplan is allereerst een gedeelde visie van provincie en gemeente over de toeristisch recreatieve ontwikkeling van Stavoren voor een periode van 10 tot 15 jaar. Deze concrete en gedeelde uitspraak is van groot belang voor ondernemers en investeerders omdat zij daarmee met zekerheid en vertrouwen hun visies en plannen verder kunnen uitwerken en de noodzakelijke investeringen in de toekomst kunnen opnemen in hun ondernemingsplan.

Het Masterplan is vervolgens het concrete en samenhangende beleidsplan voor Stavoren in het kader van het Friese Merenproject op basis waarvan voor de uitvoeringsperiode 2012 t/m 2015 door beide overheden financiële middelen beschikbaar worden gesteld voor concrete projecten. In dit Masterplan zijn deze projecten benoemd, met de voor de uitwerking relevante uitgangspunten en randvoorwaarden. Voor zover de eerste verantwoordelijkheid voor de uitvoering ligt bij private partijen, houdt de betrokkenheid van provincie en gemeente met dit Masterplan niet op. Ook bij de uitwerking stellen beide overheden hun expertise beschikbaar met als doel om samen het gewenste resultaat vóór 2016 te bereiken.

Onderhoud en beheer

In het Masterplan verplicht de gemeente zich ook tot het uitvoeren van een aantal grote onderhoudswerken binnen de komende vier jaar:

- het baggeren van het water in de Stadsgracht;
- het herstel van de oevers langs de Schans;
- de renovatie en bediening van de Koebrug.

Deze werken komen budgettair niet ten laste van de middelen voor het Masterplan. Wel worden de werken waar mogelijk gecombineerd om zo efficiënt mogelijk om te gaan met de beperkte financiële ruimte.

Ook zijn er een aantal zaken met betrekking tot beheer en onderhoud geagendeerd:

- ondergrondse glas- en afvalcontainers;
- harmonisatie van het parkeerregiem.

Aanvullende afspraken

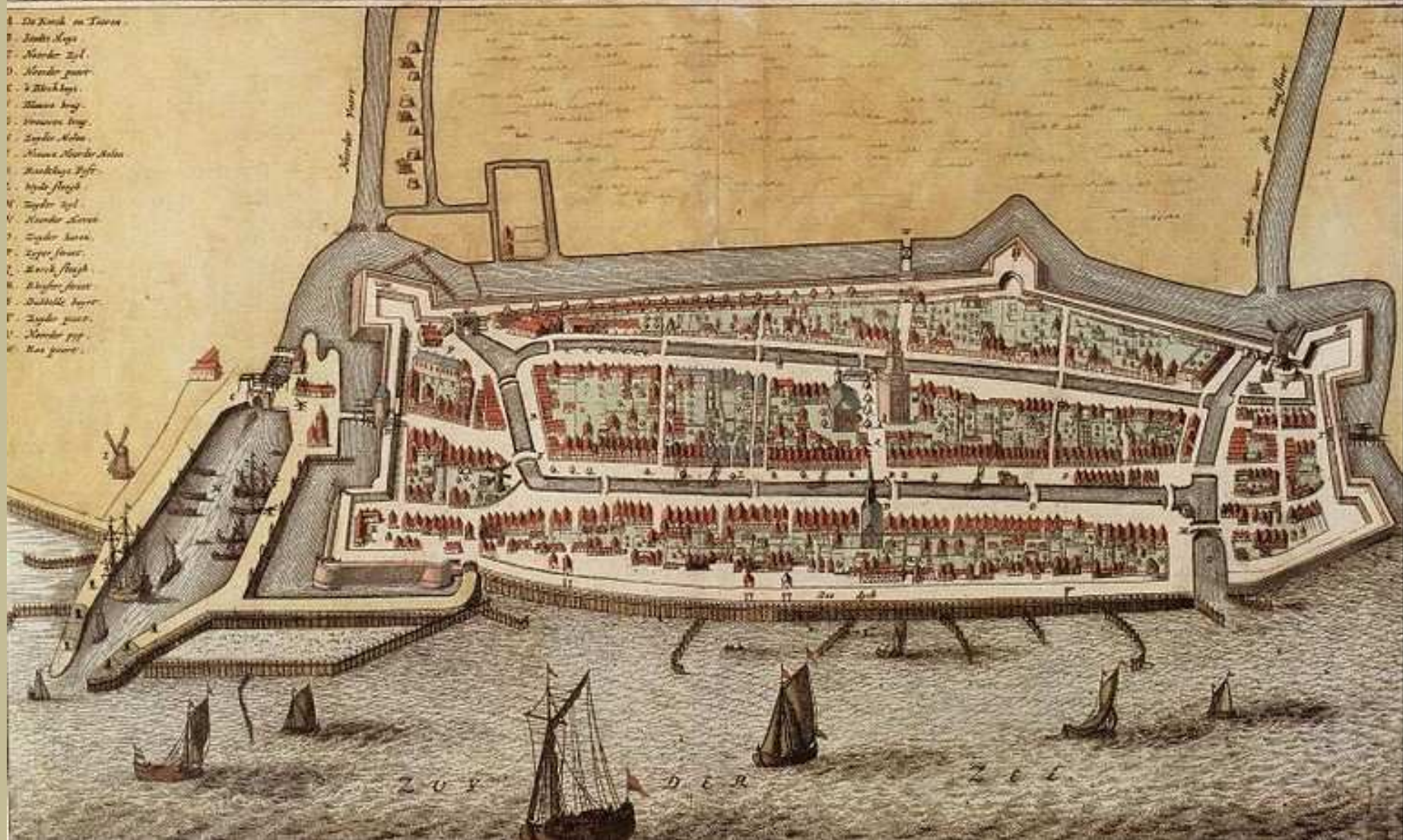
Tenslotte wordt naar aanleiding van de vaststelling van het Masterplan tussen de beide overheden, de recreatieondernemers in Stavoren en Stavoren Belang een afspraak uitgewerkt over:

- de openstelling van winkels en horeca in het winter halfjaar;
- de jaarlijkse organisatie van evenementen;
- de realisatie van arrangementen.

Leeswijzer

Dit rapport bestaat uit een aantal zelfstandige hoofdstukken. Centraal staat de Visie in Hoofdpijnen, het vierde hoofdstuk. Deze visie geeft het perspectief voor de lange termijn en is de onderlegger voor procedures die nieuwe ontwikkelingen mogelijk moeten maken.

In het vijfde hoofdstuk: de uitwerking, worden de projecten benoemd met bijbehorende uitgangspunten en randvoorwaarden. Voor zover deze projecten moeten worden gerealiseerd vóór 2016 met financiële ondersteuning van Het Friese Merenproject, zullen ze in de komende twee jaar gezamenlijk worden uitgewerkt tot concrete uitvoeringsplannen.



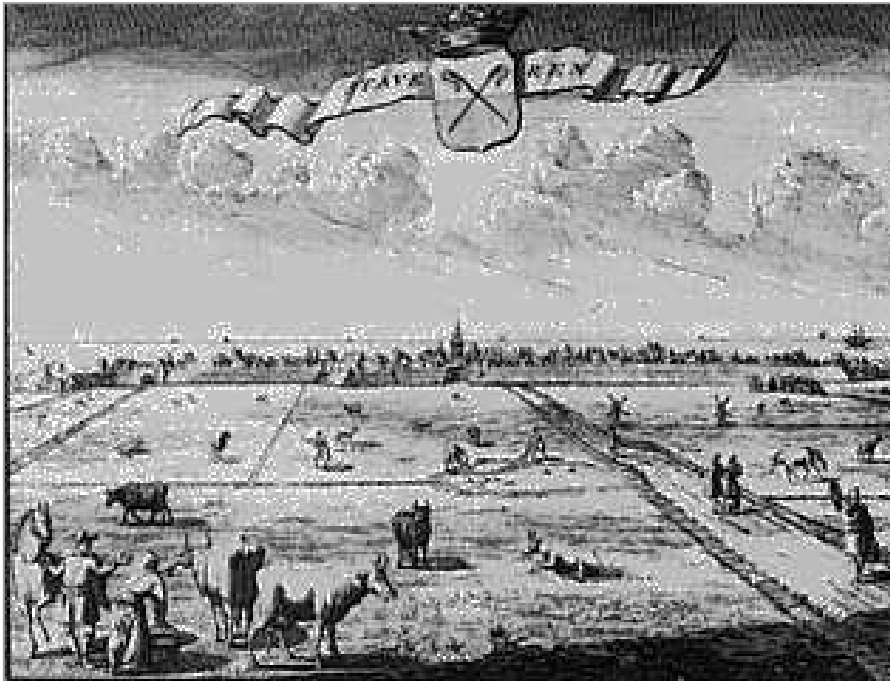
2. DE GESCHIEDENIS VAN STAVOREN

ontleend aan www.stavoren.nl

Stavoren is de oudste van de Friese elf steden. In 2011 kon zelfs gevierd worden dat 950 jaar geleden Stavoren als eerste stad in Nederland stadsrechten kreeg. Daarom nu eerst in het kort de geschiedenis

het ontstaan

Het oude Stavoren, toen Staveren genoemd, is ontstaan op een knooppunt van water- en landwegen. Het lag langs een riviertje, dat in het Vlie uitmondde. Het Vlie, was een brede geul, die de verbinding vormde tussen het Flevomeer en de Noordzee. Eén van de oudste landwegen van het Duitse Rijk liep via



Coevorden en Steenwijk naar Staveren en vandaar verder over het water naar Medemblik. Wie langs deze weg reisde, moest bij Staveren dus over het Vlie worden gezet. Schepen uit Utrecht voeren door de Vecht, via het Flevomeer en het Vlie naar de Noordzee en kwamen ook langs Staveren. Zij konden hier ook Friesland invaren. Dit is waarschijnlijk ook de route geweest, die Bonifatius in 754 na Chr. vanuit Utrecht naar Dokkum heeft gevolgd.

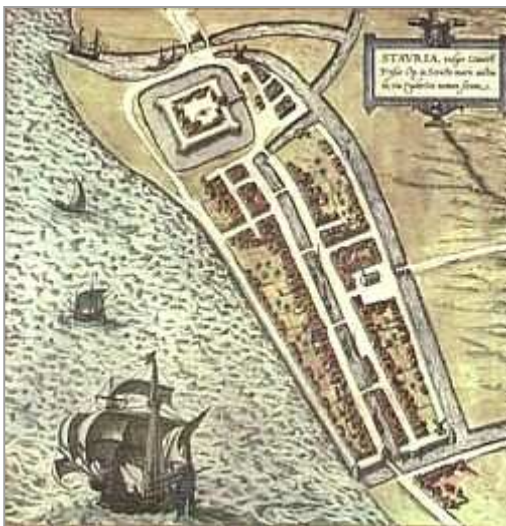
het Odulfusklooster

Vanwege het drukke verkeer is het geen wonder dat de monnik Odulfus hier een klooster stichtte. Hij was door de bisschop van Utrecht gestuurd om de afvallige Friezen opnieuw te bekeren en kwam via de Vecht, het Flevomeer en het Vlie in Friesland aan en voer daarna de rivier op waaraan het oude Staveren lag. Aan de mond van deze rivier, niet ver van het Vlie, stichtte hij in 837 zijn hoofdkwartier om van hieruit de Friezen terug te brengen tot het christelijk geloof. Dit hoofdkwartier groeide later uit tot het Odulfusklooster, genoemd naar zijn stichter. Verder is uit de tijd van vóór het jaar 1000 heel weinig bekend, alleen dat de Noormannen in 991 Staveren plunderden en in brand staken. Staveren moet ook toen al een belangrijke plaats zijn geweest, want de Noormannen kwamen alleen als er iets te halen viel.



Stadsrechten en handel

In de tweede helft van de elfde eeuw regeerde een Duitse gravenfamilie in Friesland. Ze kregen de naam Brunonen naar hun stamvader, die Bruno heette.



Graaf Egbert, ook een telg uit deze familie der Brunonen verleende Stavereen al in 1061 stadsrechten, die de Duitse keizer Hendrik V in 1118 bekrachtigde. Deze graaf en zijn opvolgers lieten o.a. in Stavereen munten slaan. Van deze kleine zilveren munten - niet groter dan een dubbeltje - zijn in Friesland niet veel teruggevonden, maar wel in Scandinavië, Polen en Rusland. Bij opgravingen in 1963 en 1964 op de Stadsfenne en 1996 op het terrein van het Blokhuis zijn

sporen gevonden van houten huizen, pakhuizen en boerderijen uit de tijd tussen 1150 en 1250. Deze stonden langs een water, waarvan de huidige Voordelft het laatste stuk is. De Staversen handelden met steden langs de Rijn, maar ook met plaatsen in Vlaanderen, Engeland en gebieden rond de Oostzee. De schippers vervoerden o.a. wijn, bier, natuursteen, hout, zuivelproducten, vis en Fries laken.

Het Hanzeverbond

Door de ontwikkeling van het koggeschip, na 1100, groeide de handel enorm. Het koggeschip was het eerste vrachtschip, dat geschikt was voor massavervoer. Op de stadszegels van Stavereen en andere Hanzesteden staat vaak zo'n kogge afgebeeld. Met deze schepen durfden de schippers in de 13e eeuw om Jutland te varen. Dit heette de Ommelandsvaart. Bij de ontwikkeling van deze Ommelandsvaart speelde Stavereen een voorname

rol, want Stavereen was in deze periode de belangrijkste stad van Friesland. De stad kreeg speciale privileges van de Deense koning. Zo kregen Stavereense schepen voorrang bij de Sonttol. De zuidelijke punt van Zweden hoorde in deze tijd bij Denemarken. De Sont de verbinding tussen de Oostzee en de Noordzee, liep dus door Denemarken en de Deense koning liet alle schepen die van dit water gebruik maakten tol betalen. Schepen uit andere steden moesten soms dagen wachten; maar de Stavereensen werden als eerste geholpen. Voor dit speciale privilege moest ieder jaar de eerste Stavereense schipper die in Denemarken aankwam, een rol Leids laken aan de tolbeambten geven. Dit gebeurde nog tot 1800. Stavereen was lid van de Duitse Hanze, een machtig verbond van handelssteden, dat namens de verschillende lidsteden onderhandelde met de koningen van Noorwegen, Zweden en Denemarken en probeerde ervoor te zorgen, dat deze heren hun afspraken nakwamen.

De visserij

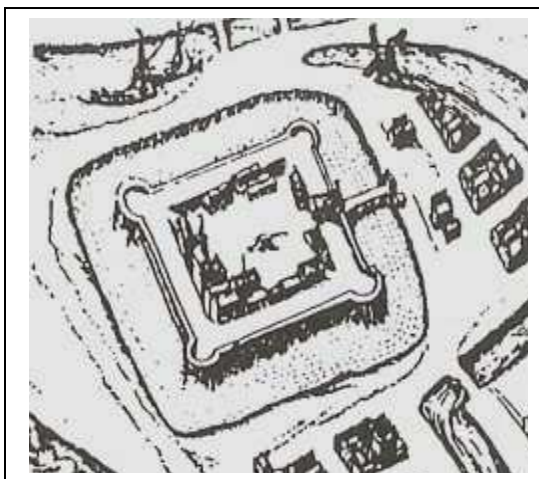
In de Middeleeuwen trok de haring naar de Oostzee om kuit te schieten. Toen de vissers eenmaal wisten hoe haring kon worden bewaard - kaken en zouten - trokken ze iedere zomer massaal naar de Sont. De vissers kwamen uit Denemarken en Duitsland, maar ook uit veel Nederlandse steden, zoals Kampen en Stavereen. De Deense koning gaf de vissers toestemming om, zolang de haringtrek duurde, hutten op de vaste wal te bouwen bij Skanör. De Stavereensen hadden hier ook een Vitte (dorpje) waar ze bij elkaar woonden en werden bestuurd door hun eigen oldermannen. Deze visserij hield op toen de haringtrek na 1400 van richting veranderde. De haring zwom niet meer naar de Oostzee, maar over de Noordzee in de richting van het Kanaal.

Het verval

In 1400 was de grote bloei van Stavereen al lang voorbij. De belangrijkste oorzaak waren overstromingen in de 12^e en de 13^e eeuw. De zeegaten tussen de eilanden werden steeds groter en veel land tussen Harlingen en Texel, maar ook voor Stavereen verdween in zee. Al in 1238 werd het St. Odulfusklooster door de zee bedreigd en in 1415 stond van het oude klooster alleen nog een kapel op een heuveltje in zee. De monniken verhuisden daarom naar Hemelum. Bovendien werd Stavereen slachtoffer van de oorlogen tussen de graven van Holland en de Friezen en van de

ruzies tussen Schieringers en Vetkopers in Friesland zelf. Stavoren werd in 1414 door de Schieringers veroverd en het volgende jaar door de Vetkopers heroverd. In 1420 gingen bij een belegering honderden huizen in vlammen op. Stavoren was een vestingstadje geworden; regelmatig wisselend van bezetter. De sage van het Vrouwtje van Stavoren gaat hierover; het is een romantisch verhaal over de ondergang van het oude, rijke en machtige Stavoren.

Het Blokhuis



Na 1525, maakte Friesland deel uit van het rijk van keizer Karel V. Om de Friezen in bedwang te houden liet Karel V een groot blokhuis bij de Staverse haven bouwen, dat er tot 1580 heeft gestaan. Daarna werd het gedeeltelijk afgebroken en verder in de stadswallen opgenomen. Bij opgravingen in 1996 zijn stukken van de muren en torens en veel kanonskogels gevonden.

Een tweede bloeiperiode

Na 1600 begon een tweede bloeiperiode. De stad werd te klein en moest groter gemaakt (uitgelegd) worden. Er werd een nieuwe stadsgracht gegraven en er werden nieuwe muren, wallen en poorten gebouwd. Adam Westerman, die van 1602 tot 1616 dominee in Stavoren was, heeft een korte geschiedenis van de stad geschreven. Hij gebruikt hierin steeds de naam Stavoren en vertelt dat er 70 grootschippers woonden. Deze schippers voeren vooral naar de Oostzeelanden, maar ook naar Frankrijk en verder naar het zuiden.

Voor de vaart op Indië leverde Stavoren geen schepen maar wel matrozen. Jacob Binkes en Adriaan Korf waren kapitein in dienst van een

Amsterdamse reder. Adriaan Korf vocht als kapitein op een oorlogsschip onder Michiel de Ruyter. Stavoren deed ook mee aan de walvisvaart. De bekendste walvisvaarder uit Stavoren was Gale Hamkes, naar wie een baai op Groenland is genoemd. Verder voeren uit Stavoren iedere dag veerscheepen op Enkhuizen en Amsterdam. De scheepvaart bracht veel nijverheid mee. Veel nieuwe schepen, galjoten, koffen of smakken werden in Stavoren gebouwd. De stad had vier scheepswerven en verder zeilmakerijen, touwslagerijen, een blok- en mastenmaker, maar ook zoutziederijen.

Stavoren na 1700

Na 1700 ging het opnieuw bergafwaarts met Stavoren. Een groot probleem was de haven. Deze verzandde telkens en moest regelmatig worden uitgediept.



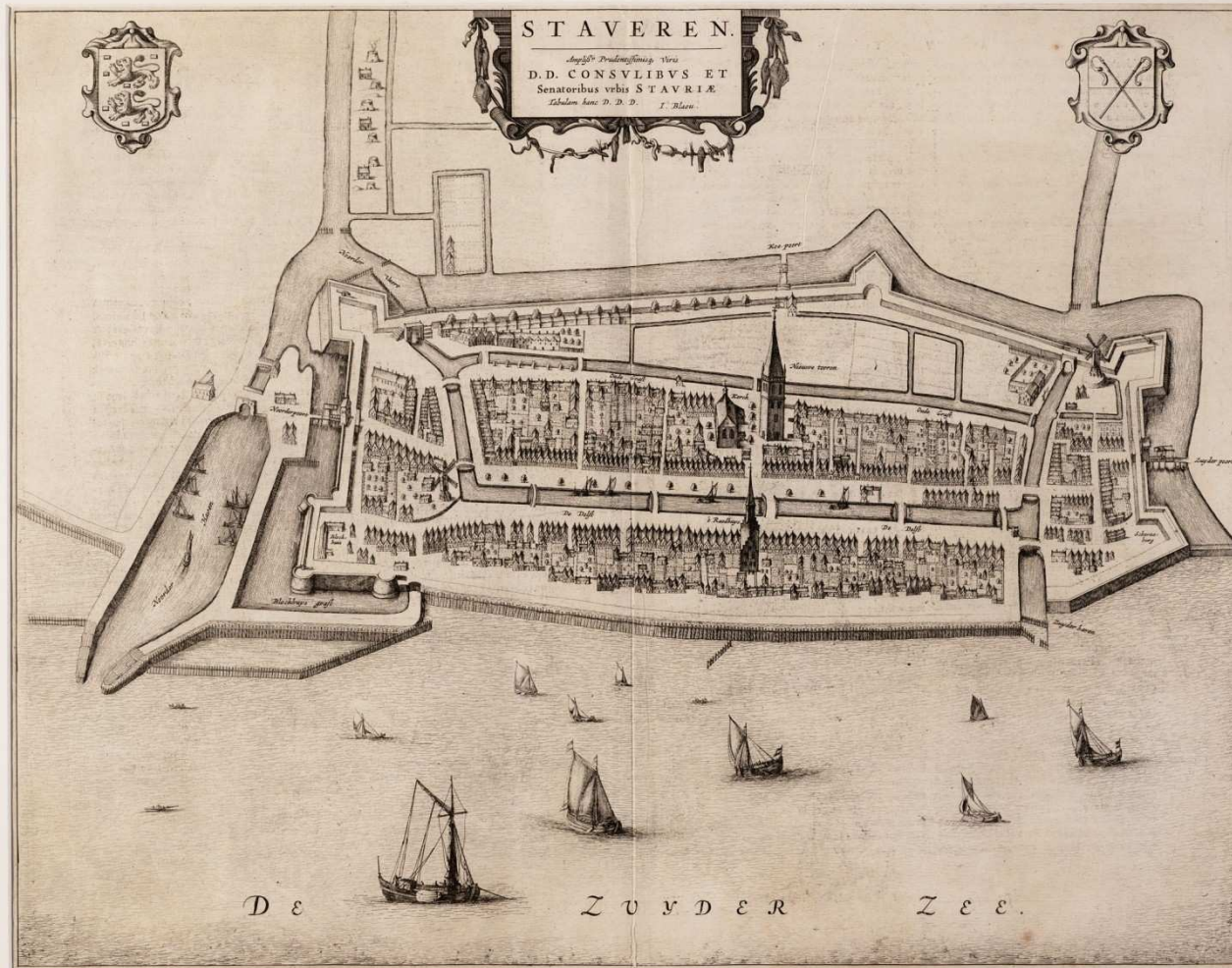
Verschillende Staverse schippersfamilies zochten daarom een andere thuishaven. De vierde Engelse oorlog, tussen 1780 en 1784, bracht de scheepvaart een nieuwe slag toe. Door de oorlog lag de scheepvaart vier jaar stil. De Franse tijd

was de genadeslag voor Stavoren. Deze achteruitgang goed zien aan het aantal inwoners dat Stavoren telde: In 1704 1604 inwoners, in 1795 nog 1235 en in 1815 nog maar 574.

Toen was Stavoren van een handelsstad met wallen en poorten in een vissersdorpje veranderd. Alleen de grachten waren nog over. In de 19e eeuw ging het heel geleidelijk weer iets beter. Vooral de aanleg van de spoorlijn Leeuwarden - Stavoren en de daarop aansluitende veerdienst naar Enkhuizen in 1886 was een enorme opsteker en bracht veel bedrijvigheid mee. Door de aanleg van de Afsluitdijk in 1932 verdween de noodzaak om een veerdienst te onderhouden. De Afsluitdijk was een regelrechte ramp voor de visserij. De visserij was in deze tijd de belangrijkste bron van bestaan in Stavoren en daarnaast werkte een flink

aantal mensen bij de veerboot en de trein. Veel inwoners moesten opnieuw ander werk zoeken. De aanleg van het Johan Frisokanaal en de bouw van de nieuwe sluis in 1966 waren vooral voor het toerisme van groot belang. Dit is nu één van de belangrijkste bestaansbronnen van de Staversen. Gelukkig is de spoorlijn tot nu toe blijven bestaan, mede dankzij herhaalde protesten van de Staverse bevolking en vaart de veerboot voor dagtoeristen vanaf 1 april tot 1 november iedere dag 3 keer heen en terug van Enkhuizen naar Stavoren.





De sage van het Vrouwtje van Stavoren

De sage vertelt van een rijke koopmansweduwe uit Stavoren die woonde in een huis met gouden vloeren en zilveren wanden. Ze bezat meer schepen dan alle kooplieden van de stad tezamen en werd met de dag rijker. Ondanks haar enorme rijkdom was ze niet tevreden. Ze wilde het kostbaarste bezit dat er te vinden was en stuurde een schipper er opuit om dat te halen. Deze kwam na lang zoeken thuis met een lading graan uit Danzig, dat hem waardevoller dan goud leek. Het vrouwtje zag het niet als het waardevolste dat er bestond. Woedend vroeg ze: "Aan welke zijde heb je het graan ontvangen?", "Aan stuurboordzijde.", "Gooi het dan aan bakboordzijde in zee!"

Een voorbijganger die dat hoorde zei haar dat niet te doen; zou ze ooit zelf in de bedelstand vervallen, dan zou haar het graan wel goud toeschijnen. Hierop haalde zij de gouden ring van haar vinger en gooide hem met een grote boog in zee. Zij voegde hieraan toe, "Net zo min dat ik deze gouden ring ooit nog terug zal zien, zal ik in de bedelstand vervallen." Op een dag kwam een van haar dienaren naar haar toe met een gevangen vis, met in de maag van die vis haar eigen gouden ring. Vanaf dat moment keerde haar lot en eindigde zij in grote armoede.

Stavoren in 1649 door cartograaf J. Blaeu



Havenweester

HAVENMEESTER

WILDE WIL

HOTEL

P

3. STAVOREN HANZESTAD: AMBITIES

Dit Masterplan kreeg als thema “Stavoren – Hanzestad: zien – benutten – beleven” mee. Het idee om de historische identiteit van de stad Stavoren die voor een aanzienlijk deel verloren is gegaan weer uitgangspunt te maken voor de toekomst, geniet een zeer breed draagvlak. Er zijn drie speerpunten binnen dit thema:

- de rijke geschiedenis van Stavoren weer herkenbaar en beleefbaar maken waardoor Stavoren een eigen, onderscheidende identiteit krijgt;
- de ligging op een knooppunt van routes op water, land en spoor benutten en beter uitdragen;
- de verbinding met andere steden met een vergelijkbare geschiedenis of een vergelijkbaar toekomstperspectief versterken.

Herkenbare en beleefbare geschiedenis en toekomst

de contouren van de historische stad

De contouren van de historische stad zijn door de eeuwen heen goed bewaard gebleven. Dat geldt ook voor de stadsplattegrond in de vorm van wegen en binnengrachten.

Ambitie:

- *herkenbaar maken van de begrenzing van de historische stad en de entree's;*
- *behoud van de historische stedenbouwkundige structuur;*
- *behoud en versterking van het contrast tussen de historische stad en de daarbuiten gelegen gebieden.*

het historische blokhuis

Binnen de grenzen van de historische stad ligt het terrein waar in de 16^e eeuw het blokhuis heeft gestaan. Bij opgravingen in 1996 zijn in de bodem veel restanten van dit blokhuis aangetroffen waardoor nog een uniek deel van de geschiedenis van de stad letterlijk kan worden blootgelegd.

Ambitie:

- *zichtbaar maken van de contouren van het historische blokhuis in combinatie met het zichtbaar en beleefbaar maken van een deel van de fundamenteën van dit gebouwencomplex;*
- *kansen benutten om de inrichting van de omgeving van dit terrein af te stemmen op de beoogde toekomstige inrichting.*



De opgravingen in 1996 (bron: Tresoar, Frysk Fotoargyf)

de oude havens en omgeving

De Hanzegeschiedenis verwijst naar handel en overslag. De haven van Stavoren stond daarin centraal. Hoewel de huidige havens van recentere datum zijn, kan in sfeer en activiteit de huidige en toekomstige bedrijvigheid meer bepalend zijn. In tegenstelling tot Makkum en Workum heeft Stavoren een echte stadshaven, niet met het industriële karakter van Lemmer en ook niet met de kleinschalige pittoreske sfeer van Hindeloopen. Door een verbinding tussen de historie en de toekomst, tot uitdrukking komend in activiteiten, bebouwing, inrichting en sfeer kan Stavoren, meer dan nu, een duidelijke eigen identiteit krijgen.

Ambitie:

- *rondom de Oude Haven en de Spoorhaven worden, waar mogelijk, bedrijven en ondernemingen gevestigd die gebonden zijn aan de havenkant en die door hun bezigheden, bezoekers of anderszins drukte en gezelligheid genereren (havencafé, watersportwinkel, VVV, zeilvaart Stavoren e.d.); hoewel deze havens met elkaar een eenheid vormen, wordt de Oude Haven meer de haven voor de plezierjachten en de Spoorhaven de haven voor de grotere charters en cruiseschepen.*
- *centraal in het havengebied lag ooit het station, daar vertrok en vertrekt nog de veerboot naar Enkhuizen; het terug bouwen van het station, min of meer op zijn oorspronkelijke plaats met daarbij de stoomtrein, de originele stoomveerboten, in combinatie met andere arrangementen die deze sfeer uit de eerste helft van de vorige eeuw terug brengen, levert een grote bijdrage aan de gewenste sfeer van dit deel van Stavoren;*
- *de bruine vloot in zijn huidige vorm vond deels zijn oorsprong in Stavoren; de stad zal daarom ook in de toekomst een belangrijke thuisbasis blijven voor deze vloot van historische schepen.*

de visserij

Naast de handelshistorie heeft Stavoren een rijke geschiedenis in de visserij. En nog steeds zijn er Staverse schepen actief op Waddenzee en IJsselmeer. Het meest westelijke deel van de Oude Haven is nog steeds vissershaven, met veel elementen uit het verleden.

Ambitie:

- *de vissershaven wordt uitnodigend voor bezoekers; de schepen, netten en fuiken zijn allereerst het middel van bestaan voor de mensen die in de visserij hun brood moeten verdienen; maar behalve dat vormen zij een historische entourage en dragen zij bij aan de beleving van de stad;*
- *in en rond de haven zijn nog veel elementen uit de geschiedenis van de visserij, soms hebben zij nog een functie, soms niet meer; door deze elementen herkenbaar en beleefbaar te maken, soms ook door restauratie, vormen zij samen met de haven een attractie voor bezoekers;*



- de visserij vanuit Stavoren heeft in het begin van de vorige eeuw een geheel eigen scheepstype voortgebracht: de Staverse Jol; dit aanknopingspunt van de historische scheepsbouwtraditie heeft nog steeds doorlopende lijnen in de hedendaagse jachtbouw in Stavoren; behoud van de bouw, de reparatie en het onderhoud van jachten dient daarom gefaciliteerd te worden.

Benutten van knooppunten in routes

De sluisen

De oude sluis in Stavoren was al in de zeventiende eeuw een belangrijke voorziening in de handelsroutes. In 1962 werd deze functie overgenomen door de Johan Frisosluis.



De Johan Frisosluis anno 2010



Het plan voor de verdubbeling van de Johan Frisosluis

In 2013 wordt naast de Johan Frisosluis een nieuwe sluis geopend, speciaal vormgegeven voor jachten en op een duurzame manier ontworpen. Drie sluisen in drie tijdperken vertellen in Stavoren het verhaal van de toegangspoort.

De Johan Frisosluis is nu de belangrijkste toegangspoort voor het Friese Merengebied. Ruim 42.000 boten passeerden in 2010 deze sluis. In 2013 zal deze sluis zijn verdubbeld, waardoor de capaciteitsproblemen en de wachttijden tot het verleden behoren. Binnen het uur is iedereen geschut.

Het ontwerp van de nieuwe sluis staat geheel in het teken van een gastvrije ontvangst in Fryslân. Een ruime groene sluiscolk en drijvende aanlegvoorzieningen maken deze sluis, ook voor minder ervaren schippers, vriendelijk in het gebruik. Naar verwachting zal het aantal vaarbewegingen door het sluisencomplex in de toekomst verder toenemen.

Ambitie:

- *door het oplossen van de capaciteitsproblemen (en wachttijden) en door de groene, gebruiksvriendelijke inrichting zal een toenemend aantal jachten door Stavoren van het IJsselmeer naar het Friese Merengebied varen en omgekeerd; het moet aantrekkelijk zijn voor deze passanten om in Stavoren te overnachten en daar een dagje te blijven; passantenhavens binnen en buiten de sluis zullen daarop worden ingericht en qua capaciteit en voorzieningen voldoen aan de hoge eisen die de watersporter stelt.*

De havens



Stavoren is ook een belangrijk doel voor watersporters op het IJsselmeer of op de Friese meren. Aan het IJsselmeer ligt Stavoren zeer centraal en is met een niet al te lange dagtocht vanuit elke IJsselmeerhaven te bereiken. De stad heeft een hoogwaardige goed uitgeruste Marina aan de zuidzijde en de Oude Haven aan de noordzijde. Beide havens hebben concrete plannen voor capaciteitsuitbreiding. De voorzieningen in de Oude Haven dienen verbeterd te worden.

Vanuit de Friese meren is Stavoren het meest zuidwestelijke doel. Veel toervaarders maken de keuze om de Fluessen en de Morra af te varen

met een overnachting in Stavoren. De jachthavens liggen op enige afstand van de stad en bieden de gasten alle vereiste comfort. De Stadsgracht, over de volle lengte grenzend aan de historische stad, is voor veel toeristen een gewilde aanlegplaats. De capaciteit is niet altijd voldoende en de kwaliteit van de aanlegvoorzieningen laat te wensen over.

Binnen Stavoren zijn er steeds meer mogelijkheden om met kleinere, vooral lage boten tochtjes te maken over de kleine schilderachtige vaarten waar zeilboten en grotere motorboten niet kunnen komen. Zowel binnen de stad als daarbuiten kunnen bestaande vaarten beter benut worden na onderhoud van deze oude routes en na een enkele ingreep om de doorvaart te verbeteren.

Ambitie:

- *de capaciteit van de beide Marina's worden geleidelijk vergroot, gelijke tred houdend met de toenemende aantrekkingskracht van Stavoren als thuishaven en bestemming;*
- *de informele passantenvoorzieningen in de stad en in de Oude Haven worden uitgebreid en te voldoen aan het kwaliteitsniveau dat het Friese Merenproject beoogt.*

De cruise- en rondvaart



Behalve de eerder genoemde bruine vloot zijn ook rondvaartboten en cruiseschepen van toenemend belang voor Stavoren. Stavoren is voor rondvaartbedrijven een aantrekkelijk doel, mits er een adequate voorziening voor aanleggen en manoeuvreren is.

Cruiseschepen, ook al zijn ze bestemd voor binnenwater, zijn grote schepen met veel passagiers. De doelgroepen zijn zeer gevarieerd waardoor er luxe hotelschepen zijn, schepen speciaal ingericht voor senioren of mensen met een beperking, evenals moederschepen voor mensen op sportieve vakantie. Stavoren ligt zeer gunstig voor deze schepen en heeft daarnaast een robuuste haven geschikt voor schepen van deze afmeting.



een cruiseschip in Stavoren

Ambitie:

- *Stavoren wordt één van de vaste havens voor rondvarende cruiseschepen. In de haven wordt daarvoor goede accommodatie gerealiseerd, tevens wordt er programmatisch op ingespeeld om deze gasten gastvrij te ontvangen en ze in Stavoren en omgeving een interessante dagtrip (of langer arrangement) te bieden.*

De treinverbinding en veerdienst



De treinverbinding van Leeuwarden naar Stavoren en aansluitend de veerboot naar Enkhuzen vormde jarenlang één van de belangrijkste verbindingen tussen het noorden en het westen van het land. En nog steeds zijn de verbindingen belangrijk. De spoorlijn heeft een belangrijke functie als regionale verbinding in de zuidwesthoek van Fryslân. Daarnaast is de betekenis van de spoorlijn en de veerdienst voor toeristen groot. Tientallen en vaak honderden toeristen en recreanten maken gebruik van deze faciliteiten en doen daarmee in het zomerseizoen Stavoren aan.

Ambitie:

- *het behoud van zowel de treinverbinding als de veerboot heeft altijd een hoge prioriteit gehad en dat zal niet veranderen; de kwaliteit van het stationsgebied in Stavoren vraagt aandacht en dient evenals de sluis het gastvrij onthaal in Fryslân en Stavoren uit te stralen;*
- *gasten die met de trein of de veerboot in Stavoren aankomen moeten daar ook kunnen overnachten; het is daarom gewenst dat er in de nabijheid van het station overnachtingsmogelijkheden zijn, passend bij reizigers die gebruik maken van deze vorm van transport.*

Fiets- en wandelroutes



Stavoren ligt ook aan een knooppunt van fiets- en wandelroutes. De veerboot biedt een uitstekende verbinding met Noord Holland en de trein met het Friese achterland. Voor mensen die lange afstanden willen afleggen ligt Stavoren aan de “Hanzefietsroute” . Deze route is volledig gefietst 300 km lang en loopt in Nederland vanuit Zaltbommel langs een groot aantal oorspronkelijke Hanzesteden, waaronder Stavoren. Daarna kan doorgefietst worden langs de Duitse steden tot Frankfurt an der Oder en weer terug. Voor de geofende wandelaars ligt Stavoren aan twee wandelroutes: het Friese Kustpad (152 km) en de Zuiderzeeroute (400 km). Beide routes zijn in trek bij mensen van binnen en buiten Fryslân.

En niet te vergeten de Elfstedenroute, soms schaatsend maar elk jaar, georganiseerd of ongeorganiseerd, een belangrijke uitdaging voor mensen uit alle delen van het land.

Daarnaast biedt Stavoren voor kortere fiets- en wandeltochten langs het IJsselmeer, naar Gaasterland of richting Friese meren veel mogelijkheden.

Ambitie:

- *verbeteren van de wandel- en fietsmogelijkheden in de omgeving door het oplossen van eventuele knelpunten daarin en bij de aanleg van utilitaire voorzieningen tevens aandacht te schenken aan de recreatieve betekenis (bijvoorbeeld toekomstig fietspad richting Warms);*
- *het bieden van faciliteiten voor mensen met een fiets- en wandelvakantie (hotel, pension, bed&brochje, camping);*
- *ruimte bieden voor gemengde arrangementen voor fietsen, wandelen en varen.*



Hanzestad Rostock Dtsl.

Verbinding met andere Hanzesteden

Het Hanzeverbond is historisch gezien een belangrijke gebeurtenis, die eeuwen lang invloed heeft gehad op de handel, de cultuur en de contacten van de stad en zijn bewoners.

Zowel binnen Nederland als daarbuiten is de belangstelling groot voor dit Middeleeuwse verbond dat ook in de eeuwen daarna zijn invloed heeft gehad. Stavoren wil ter ondersteuning van zijn identiteit weer oude banden aanhalen en daarmee zijn oriëntatie op binnen – en buitenland vergroten. Het Hanzeverbond wordt ook gezien als een onderscheidend thema en een kans voor een nieuwe marketingstrategie.

Ambitie:

- *Stavoren gaat actief verbanden aan met steden uit het oude Hanzeverbond die voor de toekomst een vergelijkbare ambitie hebben. Binnen Fryslân zijn Bolsward, Hindeloopen en Harlingen logische partners, buiten de provincie zijn er in Nederland (bijvoorbeeld de IJsselsteden) en daarbuiten veel steden die werk (willen) maken van hun historische band;*
- *recreatie en toerisme kan een belangrijk thema zijn in deze uitwisseling en dat geldt ook voor andere economische activiteiten en cultuur.*





ATELIER
HASALT

WAMIEK

FRANCOIS

4. Stavoren Hanzestad: Visie op Hoofdlijnen

Stavoren in ruimer verband

Zowel in het provinciale als gemeentelijke toeristische beleid neemt Stavoren een belangrijke plaats in, omdat Stavoren de belangrijkste toegangspoort tot het Friese Merengebied is.

Het fysiek verbeteren van deze toegangspoort door de capaciteitsvergroting van de Johan-Frisosluis, in combinatie met de verbetering van de achterliggende vaarwegen door bagger- en oeverwerkzaamheden en door de realisatie van aquaducten, had daarom in de afgelopen periode de hoogste prioriteit in het Friese Merenproject.

Nu ligt de nadruk op het “gastvrij onthaal” van de watersporters en andere toeristen die om de kwaliteiten van de Friese IJsselmeerkust en het merengebied naar deze provincie komen. Daarvoor worden in gezamenlijke inspanning Masterplannen opgesteld, waaronder dit plan voor Stavoren, met als hoofddoelen:

- meer mensen via de toegangspoorten naar Fryslân trekken;
- mensen langer in de toegangspoorten en watersportkernen laten verblijven;
- toeristen meer laten besteden in Fryslân.



De blauwe as van Stavoren naar Sneek, met een vervolg richting Grou en verder, ziet de gemeente als drager voor de aan de watersport verbonden ontwikkelingen. Dat onderstreept de betekenis die aan Stavoren wordt toegekend. Maar vervolgens is voor de watersporter het onderliggende

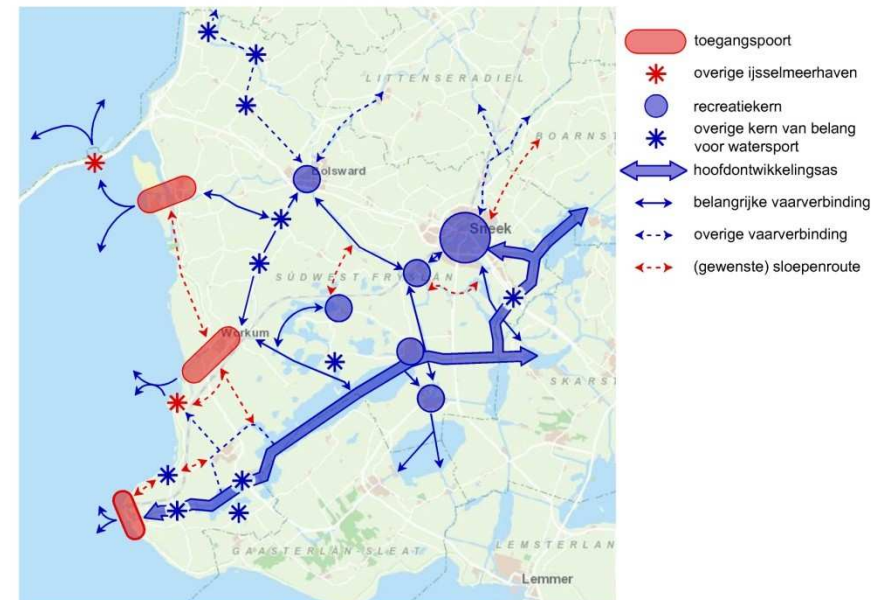
Resultaten van het Friese Merenproject tot nu toe

- 36 bruggen vernieuwd, verhoogd of beweegbaar gemaakt en 5 nieuwe van aquaducten
- 164 km vaarroute verdiept
- 146 km vaarweg opgewaardeerd
- 462 km vaarweg gebaggerd
- 31 km fiets- en wandelpaden aangelegd
- 6 watersportkernen verbeterd
- 15 nieuwe of verbeterde jachthavens (nu in totaal 219)
- 1.600 extra aanlegplaatsen gerealiseerd

netwerk van meren, grote en kleine vaarten van belang, een uniek

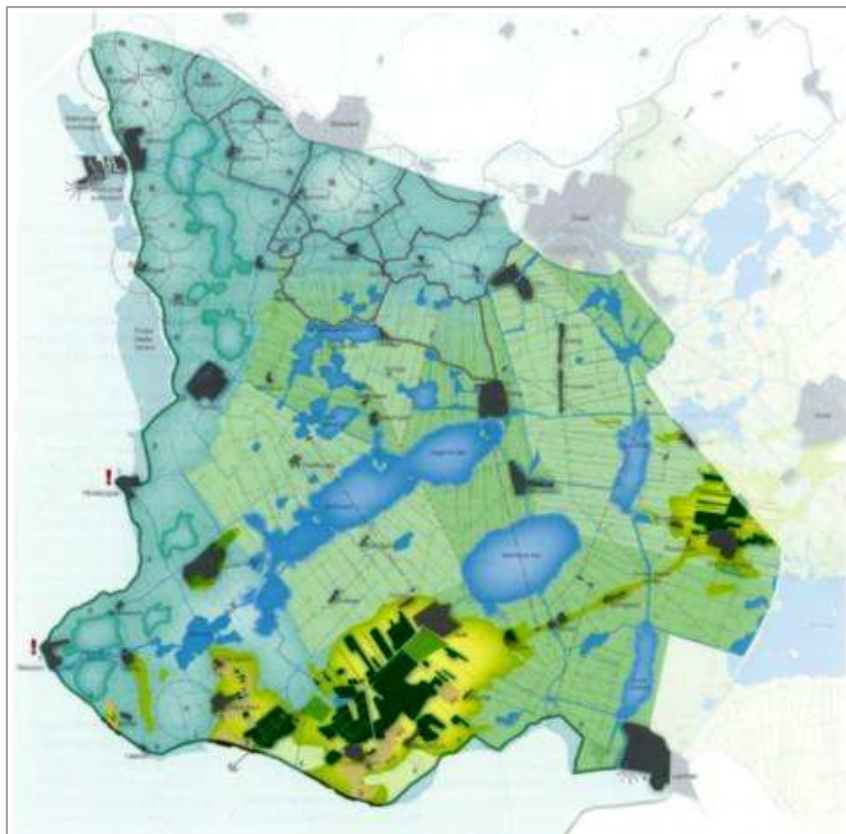
systeem van vaarmogelijkheden zonder scheiding door sluzen als gevolg van verschillen in waterstand.

Een derde laag, waarvoor in toenemende mate belangstelling bestaat, zijn de kleinste vaarwegen, alleen bevaarbaar voor (elektrische) sloepjes, visbootjes en kano's.



Eveneens van groot belang is de gedeelde visie van gemeente en provincie over de ruimtelijke kwaliteit van het zuidwestelijke deel van de provincie. De status van Nationaal Landschap wordt door beide overheden van harte onderschreven, mede vanuit het besef dat de ruimtelijke kwaliteit van de stadjes, de dorpen en het landschap één van de belangrijkste, zo niet de belangrijkste reden is dat Fryslân in trek is bij toeristen van buiten de provincie en het buitenland. Voor het Masterplan van Stavoren betekent

dit dat het behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit een belangrijk criterium voor de gemaakte keuzes is.

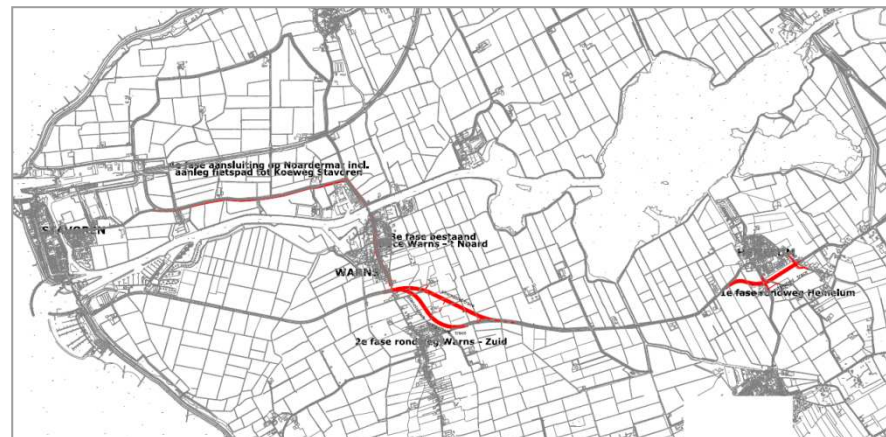


het nationaal landschap zuidwest Friesland

De bereikbaarheid over de weg

Waar in het kader van Het Friese Merenproject de bereikbaarheid van Stavoren over water geoptimaliseerd is, waar door acties van bewoners en gemeenten de spoorlijn tussen Stavoren en Sneek behouden kon blijven,

laat de ontsluiting over de weg zeer te wensen over. De capaciteit van de weg tussen de N359 en Stavoren is te klein en behalve dat loopt de verbinding midden door Hemelum en Warns en is daar een grote



bedreiging voor de leefbaarheid van deze dorpen.

De verbetering van de wegverbinding tussen de N359 en Stavoren is daarom opgenomen in de gemeenschappelijke strategische agenda van de provincie en de gemeente. De voorgestelde verbeteringen bestaan uit:

- een rondweg Hemelum;
- een rondweg Warns – Zuid;
- verbetering van het bestaande tracé Warns – 't Noard;
- een aansluiting op de Noardermar incl. aanleg fietspad tot de Koeweg in Stavoren.

De uitwerking van deze ontsluiting is geen onderdeel van dit Masterplan maar in apart project in de samenwerking tussen gemeente en provincie.

Uitgangspunten:

- De breed gedragen visie van bewoners en ondernemers in Stavoren

Deze visie voor de toeristisch recreatieve ontwikkeling van Stavoren en voor de versterking van de ruimtelijke kwaliteit is het initiatief van de provincie en de gemeente en wordt breed gedragen door de inwoners en de ondernemers van Stavoren. Onder leiding van Stavoren Belang is binnen de stad en tussen het bestuur en de voormalige gemeente Nijefurd gedurende een ruime periode de visie op de ontwikkeling van de stad onderwerp van gesprek geweest. Het is daarom logisch dat de visie van Stavoren Belang het vertrekpunt van het planproces was. Goed bezochte bijeenkomsten, overleg met initiatiefnemers en zittende ondernemers, een goed bezocht spreekuur en andere initiatieven hebben geleid tot een interactief planproces waarvan de voorliggende visie het resultaat is.

Maar ook gemeente en provincie zijn actief betrokken in het planproces in de vorm van een intensieve werkgroep en regelmatige terugkoppeling naar beleidsafdelingen en projecten met gemeenschappelijke raakvlakken.

- “Wolkom yn Fryslân – Wolkom yn Stavoren”

Alle betrokkenen realiseerden zich dat dit thema centraal moest staan in de planvorming, in de overtuiging dat recreatie en toerisme in zijn algemeenheid en de watersport in het bijzonder, de belangrijkste economische drager van de regio zal zijn. De visie is daarom meer dan een visie op ruimtelijke ontwikkelingen. Ook de in dit Masterplan beschreven gezamenlijke inspanning van ondernemers en exploitanten in gastvrijheid vormt uiteindelijk een belangrijke sleutel voor succes.

Bouwstenen:

De provincie heeft in het voortraject een functionele analyse en SWOT (zie bijlage) laten uitvoeren. Ook zijn er bouwstenen opgesteld voor de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid. Deze paragraaf is van beide een uitwerking.

Functioneel:

- Inhalen achterstallig onderhoud;
- behoud en versterking van de bestaande jachthavens met eventueel uitbreiding van de winterstallingcapaciteit;
- verbeteren en verruimen van de passantenvoorzieningen;
- behoud van de traditionele chartervaart en verbetering van de voorzieningen voor riviercruiseschepen;
- zo mogelijk versterking van het beperkte voorzieningenniveau (detailhandel, cultuur) in de stad.

De Friese IJsselmeerkust telt 48 jachthavens met ruim 6000 ligplaatsen. De gemiddelde bezettingsgraad ligt iets onder de 90% terwijl het gemiddelde aantal schepen op een wachtlijst bijna 200 bedraagt. Het aandeel zeilboten is ca. 85%.

Opvallend is dat de boten aan de Friese kust gemiddeld (veel) groter zijn dan in de rest van het IJsselmeergebied.

Ongeveer de helft van de ligplaatshouders komt uit Nederland. Van de buitenlanders is het overgrote deel Duits. Dit aantal daalt de laatste jaren elk jaar licht en wordt vooralsnog gecompenseerd door boten van Nederlanders.

Het aantal passanten daalt in het IJsselmeergebied ondanks een toename van het aantal passantenplaatsen. Deze trend is al enige jaren aan de gang, maar omdat de gemiddelde verblijfstijd in een haven toeneemt (tot 1,31) is het effect beperkt. Het gemiddeld aantal personen per boot bedraagt 2,5. De eisen die passanten aan de accommodatie stellen worden steeds hoger. Goed sanitair, elektra, water en voorzieningen voor afval zijn basisvoorzieningen en het zelfde geldt eigenlijk ook al voor WiFi en digitale informatie.

Een duidelijke groei is waarneembaar in het aantal winterstallingen aan de Friese kust, absoluut maar ook relatief. Het aantal bedraagt nu ca. 5.500. De groei heeft met name betrekking op het aantal schepen in een overdekte stalling.

Uit de SWOT analyse die door Waterrecreatieadvies in opdracht van de provincie is uitgevoerd blijkt een groot aantal positieve aspecten en kansen voor Stavoren. Met name de ligging, de bereikbaarheid over water en met de trein en de accommodatie van de Marina's scoren positief.

De nieuwe sluis is een fantastische kans, evenals de ruimte in de Spoorhaven na een eventuele herindeling.

De belangrijkste bedreiging is het beperkte voorzieningenniveau, dat door het geringe aantal inwoners van Stavoren onder druk staat. In Stavoren is al weinig te doen en het perspectief is niet goed. Ondernemers zullen met de overheid de handen ineen moeten slaan om hierop een antwoord te vinden. Dit besef is wel degelijk aanwezig en hopelijk is dit Masterplan de definitieve aanleiding om door samenwerking deze trend te keren.

De traditionele chartervaart, ofwel bruine vloot, is uitgegroeid tot een volwassen bedrijfstak die kwalitatief goede voorzieningen biedt. Ongeveer 25% van deze vloot heeft de Friese kust als thuishaven. Stavoren is daar vanaf het begin van de chartervaart één van en is de vestigingsplaats van zeilvaart Stavoren, één van de grote charterorganisaties.

Ook voor rondvaartboten is Stavoren een aantrekkelijke bestemming. In de dagtochten over het binnenwater doen zij Stavoren regelmatig aan. De ondernemers willen Stavoren graag in hun pakket houden.

Een ontwikkeling die steeds meer aandacht vraagt is de van oorsprong riviercruisevaart. Oorspronkelijk waren het vooral reisjes op de Rijn maar in toenemende mate staan tochten over het IJsselmeer in de belangstelling. Amsterdam is een belangrijke thuishaven en er wordt veel gevaren met buitenlandse gasten. Stavoren is nu al regelmatig doel van deze schepen, maar het bezoek kan geïntensiveerd worden met betere afmeermogelijkheden en goede arrangementen voor dagtochten op de wal.

Landschap en stedenbouw:

- het landschap: onderlegger, zichtrelaties en silhouet
- contrast binnen - buiten met aandacht voor de toegangspoorten
- de historie van de stad
- stedenbouwkundige menging en samenhang tussen de onderdelen

Het Masterplan is gebaseerd op het ruimtelijk uitgangspunt om de historische stad beter herkenbaar te maken, allereerst door de begrenzing,

waar ooit de muren en wallen waren, weer voor een ieder zichtbaar te laten zijn, in combinatie met het versterken van het contrast tussen de oorspronkelijke stad, het gebied dat daar in de loop der tijd eraan is gegroeid en het landschap daar omheen.

Binnen de stad worden stedenbouwkundige structuren, bijna 1000 jaar oud, gerespecteerd en op kleine onderdelen hersteld of versterkt. Het betreft zowel de begrenzing van de stad als het patroon van wegen, stegen, kleine grachtjes en onverwacht groene plekken achter de hoofdbebouwing.

De binnenkomst van Stavoren is zowel aan de noord- als aan de zuidzijde zwak. Het zijn rommelige entrees die op geen enkele wijze verwijzen naar de binnenkomst van een van de oudste steden van ons land. De aanpak hiervan is noodzakelijk.

Het landschap rondom de stad kenmerkt zich door zijn grote schaal en leegte. Dat geldt uiteraard voor het IJsselmeer, maar ook voor het binnenland waarin de twee droogmakerijen (de Noardermar en de Sûdermar) bijzondere en goed herkenbare landschapselementen zijn.

De herkenbaarheid van de historische stad wordt vervolgens ook nagestreefd door in het gebied rondom de oude havens aan de noordzijde van de stad een samenhangend beeld te laten ontstaan van verschillende functies die elkaar ruimtelijk ondersteunen en met elkaar een sterk en herkenbaar ensemble vormen. Daarvoor zal niet één periode uit de rijke geschiedenis van de stad richtinggevend zijn maar juist de loop der tijd met aaneensluitende en in elkaar overlopende periodes. Gewaakt wordt voor eenzijdigheid, variatie aan functies gericht op levendigheid staat centraal.

Routes

- logische routes voor bezoekers
- netwerk van wandel- en fietspaden
- netwerk voor kleinschalig varen

De routes voor de bezoekers in Stavoren dienen verbeterd te worden.

Zowel bij de noordelijke als bij de zuidelijke entree van de stad worden parkeerterreinen voor lang – parkeren ingericht. Het inrichtingsniveau en daarmee de sfeer zijn in de toekomst gastvrij. Op deze terreinen is ruimte voor een kleine kiosk waar informatie over de stad kan worden verkregen en kleine versnaperingen kunnen worden gekocht. De beide parkeerterreinen worden met aantrekkelijke looproutes verbonden met de stad.

Het rondje Stavoren voor wandelaars is het rondje over de dijk en de Schans. Aan de inrichting van deze wandelroute wordt veel aandacht geschonken. Meer dan tot nu toe krijgen ook de dwarsverbindingen aandacht.

Een ambitie van het Masterplan is om de routes binnen de stad aantrekkelijker te maken door aanpassing van de openbare ruimte, door de vestiging en heropening van winkels te stimuleren en door het met regelmaat organiseren van kleine en grotere evenementen in de stad. Ook is er in het Masterplan en de daaruit voortkomende projecten aandacht voor de verbinding met het gebied ten oosten van de Schans.

Binnen de stad worden de vaarmogelijkheden met kleine lage bootjes verbeterd door de nieuwe overkluizing bij het “gele plein” en de waterverbinding met het Hanzekwartier. Buiten Stavoren krijgt de kleine vaarweg naar Molkwerum en Hindeloopen aandacht. De mogelijkheden worden onderzocht om deze vaarweg in een bredere context te zetten.

Inrichting

- historie van de plek
- openbare oevers
- aandacht voor water en groen

Deze drie bouwstenen zijn volop van toepassing in Stavoren. Inwoners, ondernemers en overheid stellen eensgezind dat elke ruimtelijke ingreep in Stavoren dient bij te dragen aan de historische identiteit van de stad. Alle deelprojecten worden bij de definitie en bij de uitwerking daaraan getoetst.

Een belangrijke kwaliteit in Stavoren is dat een groot deel van de oevers, zowel langs het grote als langs het kleine water openbaar zijn. Deze bestaande kwaliteit wordt bewaakt. Ook bij de realisatie van nieuw water

dient een fors deel van de oevers openbaar te worden, zodat de beleving van Stavoren als stad te midden van water behouden blijft.

De groenstructuur in Stavoren ondersteunt de waterstructuur en is daarom van betekenis voor de ruimtelijke kwaliteit. Dit heeft betrekking op de opgaande beplanting en ook op de inrichting van de brede groene bermen in de stad en aan de rand daarvan.

Duurzaamheid

- zorgvuldig omgaan met de waarden van de natuur
- duurzame en schone energie
- duurzaam waterbeheer
- duurzame bedrijfsvoering en exploitatie

Duurzaamheid is een gemeenschappelijk doel van de gemeente Súdwest Fryslân en de provincie, waarbij het begrip in brede zin wordt uitgelegd, dus zowel aandacht voor energie, water en materialen die het milieu zo weinig mogelijk belasten als in de zin van keuzes met een breed draagvlak en een duurzame exploitatie.

Dit uitgangspunt heeft erin geresulteerd dat vrijwel alle projecten zijn gebaseerd op een vorm van samenwerking tussen de beide overheden en lokale ondernemers, initiatiefnemers of de Staverse bevolking want alleen op die manier is zowel een breed draagvlak te realiseren als een duurzame exploitatie. De overheid kan in het kader van dit Masterplan zorgen voor het oplossen van achterstallig onderhoud en voor de subsidiëring van onrendabele onderdelen van projecten. Maar uiteindelijk zijn het de mensen uit Stavoren zelf die er de schouders onder zetten. Zij zijn het die de winkels, de horeca en de watersportbedrijven draaiend houden en zij zijn de ultieme gastheren en –vrouwen die er voor zorgen dat toeristen graag in Stavoren blijven en daar een volgende keer weer terugkomen.

De duurzaamheid staat ook centraal bij Interra, het adviesbureau dat door de provincie en de gemeente is geselecteerd om met hen dit Masterplan op te stellen. Dat geldt niet alleen voor de kennis en de advisering maar ook voor het dagelijks handelen, de omgang met energie en de MVO projecten die regelmatig op de agenda staan.



Visie op Hoofdlijnen: Stavoren – Hanzestad: zien – benutten - beleven

Dit centrale thema van dit Masterplan is in de komende jaren leidend voor de ruimtelijke ontwikkeling van Stavoren. Het herstellen en het versterken van de historische identiteit en het benutten van de ligging van de stad, in combinatie met de potenties van deze historische identiteit, zijn de drager van deze visie op hoofdlijnen. Hoewel de historisch ruimtelijke structuren goed behouden zijn gebleven, is van de zichtbaarheid en beleefbaarheid zo weinig over, dat alle betrokkenen, inwoners, ondernemers, gemeente en provincie de gemeenschappelijke overtuiging hebben dat alleen een stevige inzet tot het gewenste resultaat leidt.

Een belangrijk onderdeel van deze visie is het beter herkenbaar maken van de contouren van de historische stad door:

- de oostelijke stadsgrens langs de Schans en Stadsgracht weer herkenbaar te maken
- de samenhang in het negentiende eeuwse havengebied aan de noordkant te versterken
- de entrees van de stad, zowel aan de noordkant als aan de zuidkant meer herkenbaar en beleefbaar te maken
- het contrast tussen de oude stad en de nieuwe stad in stand te houden en waar mogelijk te versterken.

In samenhang met het voorgaande vraagt de overgang van stad naar landschap aandacht:

- aan de westzijde is de duidelijke en herkenbare overgang naar het IJsselmeer, gevormd door de stevige dijk. De wandelroute over de dijk is een belangrijke attractie en dient in goede kwaliteit gehandhaafd te worden;
- aan de noordzijde grenst de bedrijfsbebouwing van de spoorhaven aan het fraaie open landschap. De Molkwarder Feart is hier een scherpe grens die niet mag worden overschreden; bij herontwikkeling vraagt het silhouet hier om aandacht, zowel het silhouet vanuit het landelijke gebied, als het silhouet (over de dijk) vanaf het IJsselmeer.

- aan de oostzijde wordt Stavoren begrensd door de sportvelden en meer naar het zuiden door de bestaande woonwijk. Er is geen enkele aanleiding om deze grenzen die passen in de ruimtelijke opbouw van het landschap te overschrijden;
- aan de zuidzijde grenst de stad nauwelijks aan het landschap; grote recreatiegebieden vormen daar de overgang tussen het open landschap van de Sûdermar en de stad; de inzet aan de zuidrand is om de relatie stad en landschap te verbeteren door de visuele verbinding tussen beiden te herstellen en gelijktijdig de contouren van de recreatierreinen te verstevigen en te linken aan cultuurhistorische en landschappelijke lijnen in het landschap.

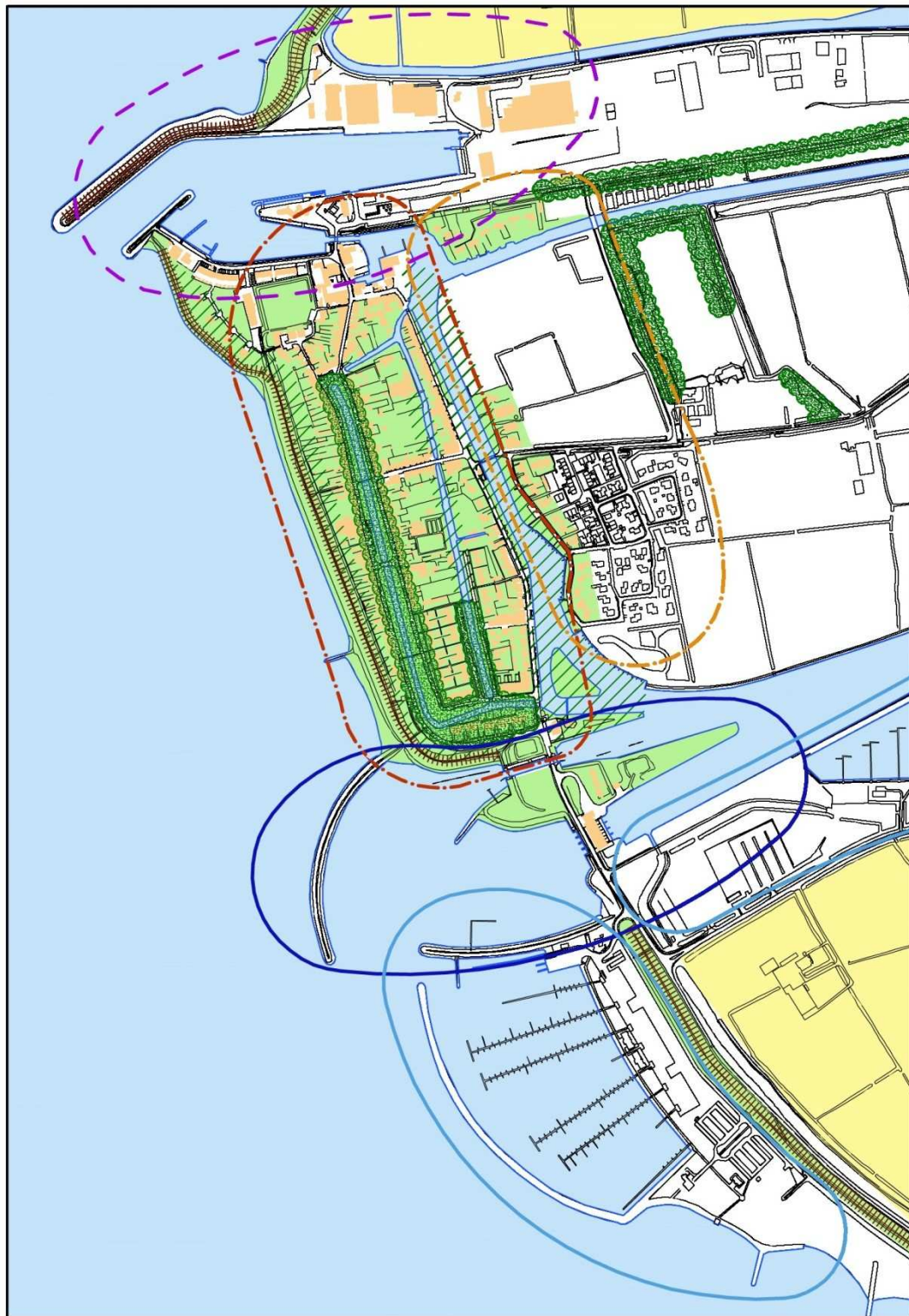
Binnen de stad zal in een geleidelijk proces de identiteit van de historische stad versterkt worden door veel aandacht voor de beeldkwaliteit van de bebouwing en de openbare ruimte. Als eerste gaat de aandacht uit naar het behoud van de hoofdstructuren (patroon van wegen, water en groen) en de daarop gesitueerde bebouwing.

Het midden en zuidelijke deel van de oude stad zal daarbij zijn rustige, wat landelijke karakter behouden en overwegend een woonfunctie behouden. Het noordelijke deel met het havengebied en de Smidstraat (t/m het Gele Plein) is het deel met winkels, horeca en andere voorzieningen voor toeristen.

Als grote bijzonderheid binnen de stad is het Hanzekwartier benoemd, het terrein met de restanten van het zestiende eeuwse blokhuis, waar de geschiedenis weer letterlijk zichtbaar en beleefbaar zal worden gemaakt.

Het laatste onderdeel van de visie betreft het uitlegggebied Middenmeer. Dit gebied zal in de komende jaren benut worden voor uitbreiding en verplaatsing van stedelijke functies waarvoor binnen de bestaande stadsgrenzen geen ruimte meer is. De functiemenging dient gecombineerd te worden met een zekere kleinschaligheid die bij Stavoren past, met een afwisseling van water, groen en bebouwing.

De beeldkwaliteit van de bebouwing (van alle functies daarbinnen) dient op elkaar te zijn afgestemd. Hedendaags en toch zich voegend bij de kleine stad in het weidse Friese landschap zijn de thema's die in een beeldkwaliteitplan worden uitgewerkt.








Stedenbouwkundige analyse

verklaring ruimtelijke structuur

-  bebouwingstructuur
-  waterstructuur
-  groenstructuur met opgaande beplanting
-  groenstructuur met lage beplanting
-  groene ruimte
-  dijk
-  open landschap

verklaring samenhangende sferen

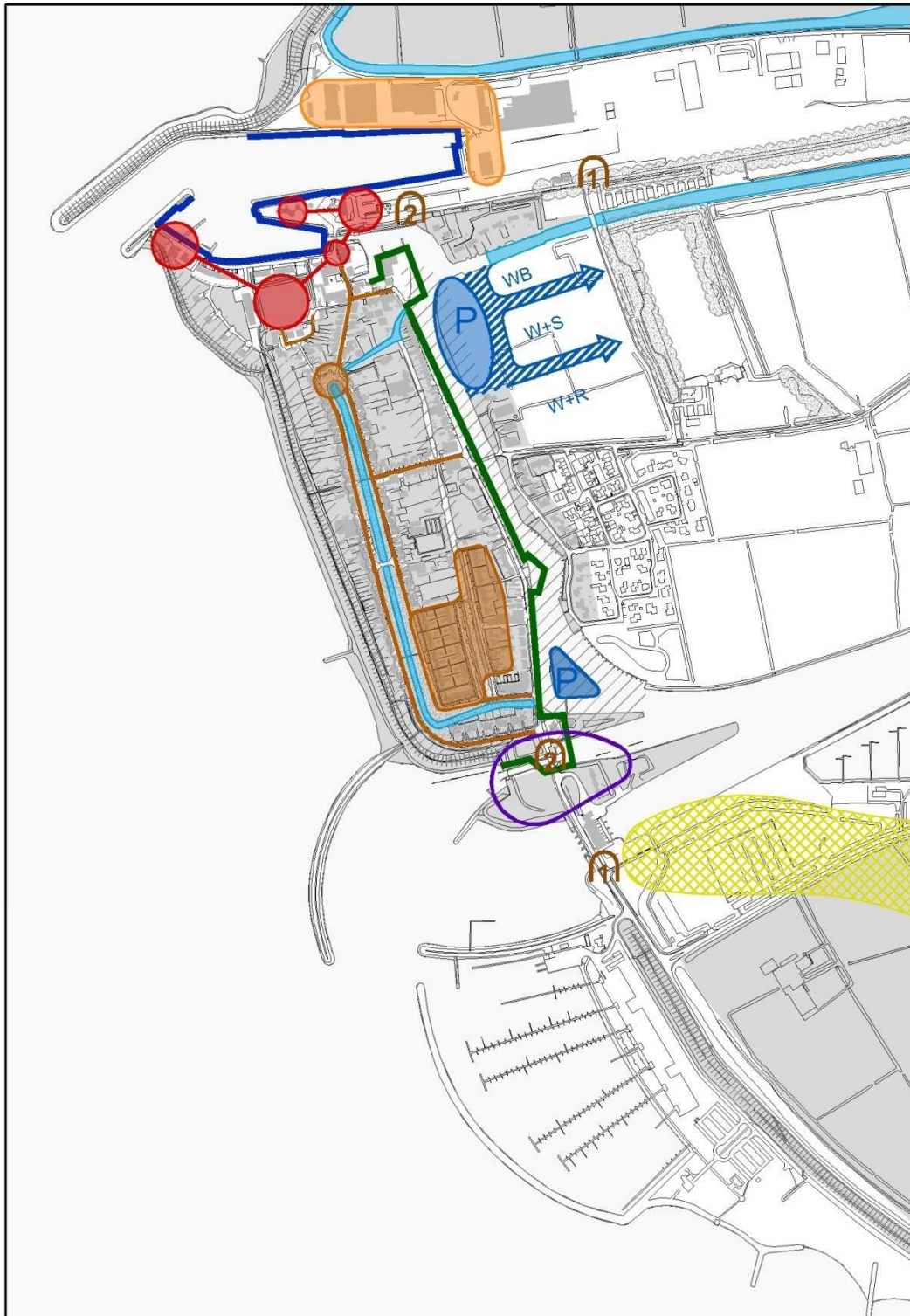
-  historische stad
-  noordelijke havens
-  gemaal en sluisen
-  recreatiegebieden
-  stedelijk uitbreidingsgebied

De hiernaast afgebeelde kaart met stedenbouwkundige analyse maakt duidelijk dat ruimtelijke ontwikkelingen in Stavoren vanuit twee invalshoeken beoordeeld dienen te worden:

- a. Past de ontwikkeling in de kenmerkende historisch gegroeide structuur van de stad, de uitbreiding daarvan en/of rekening houdend met de waardevolle overgangen naar het landschap;
- b. Is de ontwikkeling gezien in onderlinge samenhang met de kenmerken van en de ambities voor de op de kaart aangeduide sferen?

Beide criteria zijn van gelijk belang en zijn van toepassing voor zowel kleinschalige ingrepen als voor grootschalige projecten zoals onder andere beschreven in de hierna volgende hoofdstukken.

Omdat door Het Friese Merenproject in de komende jaren een aantal forse ruimtelijke ontwikkelingen zullen plaatsvinden, ontwikkelingen die veelal uitgewerkt worden in samenwerkingsvormen tussen overheid (gemeente en provincie) en marktpartijen, is de kaart op de volgende bladzijde uitgewerkt. Deze kaart geeft in een samenhangend beeld de belangrijkste ruimtelijke randvoorwaarden voor de te verwachte ontwikkelingen. Gemeente en provincie willen hiermee duidelijkheid geven aan de marktpartijen die partner zijn in een van de gedefinieerde projecten en tevens voor alle betrokkenen en belanghebbenden vastleggen wat de condities zijn voor deze ontwikkelingen. Een beschrijving daarvan staat op de bladzijden volgend op de kaart.



Stedenbouwkundige ontwikkeling

verklaring ontwikkelingsvisie

-  versterking stadsrand
-  samenhang in havengebied
-  versterking historische identiteit rondom oude haven
-  versterking ruimtelijke kwaliteit spoorhaven
-  vernieuwing en/of herstructurering
-  uitbreiding en verbetering passantenvoorziening
-  binnenkomst Stavoren met voorzieningen langparkeren
-  herkenbare binnenkomst historische stad
-  water met zichtlijnen
-  watersportbedrijven
-  wonen en supermarkt
-  wonen en recreatief wonen
-  sloepenroute
-  versterking relatie stad-landschap
-  nieuw sluisencomplex

De contouren van de historische stad

Stedenbouwkundige kwaliteit:

Behoud van de stedenbouwkundige structuur bestaande uit:

- de rand van de (historische) stad, tevens de belangrijke wandelroute rondje Stavoren. Dit geldt voor de IJsselmeerzijde en voor de zijde van de Stadsgracht;
- het contrast van de twee oevers van de Stadsgracht: aan de stadskant een straat, groene berm en kade, met de bebouwing dicht op de weg en aan de overzijde een oeverwegend groene kade met afstand tot de bebouwing, weg en bebouwing zijn minder gerelateerd aan het water;
- het beloop van de oevers, grotendeels de grenzen op de historische stadsplattegrond volgend.

Stedenbouwkundige ingrepen:

Hoewel de stedenbouwkundige onderlegger van de historische stad nog vrijwel gaaf is, dient deze voor de bezoeker weer herkenbaar te worden door:

- de symbolische reconstructie van de twee hoekbastions op de plaats van het huidige Nautische Kwartier en de huidige Kruitmolen en een kleiner bolwerk in de Schans, zorgvuldig op de historische grenzen;
- het herinrichten van de kade langs de Schans in materialisatie passend bij deze thematiek en aansluitend op deze twee symbolische bolwerken.

Functie:

- de Schans is een woonstraat, tevens interne ontsluiting in Stavoren; er wordt geparkeerd door de bewoners en voor een kort bezoek;
- de op de straat georiënteerde bebouwing is overwegend woonbebouwing, afgewisseld met enige horeca
- de kade is een belangrijke passantenvoorziening, de benzine- en dieselpomp zijn daarvan onderdeel.

Inrichting:

De inrichting van de openbare ruimte van de straat is gedateerd. Afhankelijk van de daarvoor beschikbaar komende middelen en waarschijnlijk gerelateerd aan groot onderhoud zal op termijn een herinrichtingsplan worden opgesteld in overleg met Stavers Belang en de aanwonenden.

De Oude Haven en omgeving

Stedenbouwkundige kwaliteit:

Behoud van de stedenbouwkundige structuur bestaande uit:

- het beloop van de huidige kaden, de robuustheid daarvan en de hoogte als primaire waterkering;
- de openbaarheid van de kaden en de ontmoetingsplek op de kop van de haven;
- de herkenbare indeling met enerzijds de vissershaven en anderzijds het resterende deel beschikbaar voor passanten;
- de historische sluis met bijbehorende ophaalbrug;
- bebouwing met een duidelijke oriëntatie op de kaden met voldoende hoogte (overwegend twee bouwlagen met kap) om de relatief grootschalige ruimte te begrenzen.

Stedenbouwkundige ingrepen:

De bebouwingsstructuur aan de noordzijde van de Oude Haven wordt versterkt, enerzijds door reconstructie van het oorspronkelijke station in samenhang met de wens dat de stoomtrein ooit weer gaat rijden en de te verwachten terugkerende stoomveerboten, anderzijds door sloop en herbouw van de havenpunt tussen beide havens met stevige beeldbepalende bebouwing passend in de schaal van het havengebied (3 bouwlagen incidenteel 4).

De beleving van de historische stad wordt versterkt door een samenhangende aanpak van de directe omgeving aan de zuidzijde van de Oude Haven. De elementen aan deze haven vertellen elk letterlijk of symbolisch een deel van de rijke historie van de Hanzestad maar hebben te weinig onderling verband:

- de vissershaven e.o.
- het blokhuissterrein inclusief omgeving
- het visrestaurant en hotel "Vrouwe van Stavoren"

Functie:

- behalve het deel visserijhaven wordt de volledige Oude Haven passantenhaven voor plezierjachten, met behoud van het robuuste authentieke karakter;
- de kades zijn openbaar en hebben qua ontsluiting alleen een functie voor de aanliggende bebouwing. Parkeren is niet toegestaan;
- de omringende bebouwing heeft voldoende publieksgerichte functies, waardoor de gewenste gezellige drukte die bij een stadshaven hoort ontstaat. Bij nieuwbouw is het een eis dat het grootste deel van de begane grond voorziet in publiek gerichte functies;
- aan de haven is een goede sanitaire voorziening aanwezig en zijn in het beeld passende voorzieningen voor het afgeven van afval.

Inrichting:

De sfeer van de Oude Haven behoudt de robuuste sfeer van een in oorsprong zeehaven. In inrichting van de aangrenzende kaden vraagt om verbetering, waarbij de samenhang in de onderdelen van groot belang is. Opgaand groen speelt slechts een ondergeschikte rol in dit beeld. Storende elementen zoals de bovengrondse containers moeten worden verwijderd.

De Spoorhaven

Stedenbouwkundige kwaliteit:

Behoud van de stedenbouwkundige structuur bestaande uit:

- de weidsheid en de grote schaal van de haven;
- het beloop van de huidige kaden, de robuustheid daarvan en de hoogte als primaire waterkering;
- de openbaarheid van de kaden en het oorspronkelijke aanlandingspunt van de spoorponton op de kop van de haven;

Stedenbouwkundige ingrepen:

- de noordelijke kade wordt geschikt gemaakt als ligplaats voor charterschepen, de inrichting moet daarop worden afgestemd in samenhang met de inrichting van de andere kades;
- in de haven wordt een voorziening gebouwd voor de ontvangst van cruiseschepen; de kop van de haven wordt een terminal waar passagierende gasten zich welkom voelen in Stavoren en waar een variatie aan dagprogramma's een startpunt vinden;
- de terreinen aan de kop van de haven zullen op termijn in functie en inrichting worden afgestemd op het nog steeds gewenste stoomtreinproject;
- de terreinen met winterstallingen aan de noordzijde van de haven krijgen op termijn een recreatieve bestemming met een daarbij passende bebouwing; deze bebouwing dient aan de achterzijde de grens van stad en landschap te respecteren en te reageren op de daar lopende Molkwarder Feart, aan de voorzijde reageert de nieuwe bouwmassa op de schaal en de karakteristiek van de robuuste spoorhaven.

Functie:

- de spoorhaven wordt een haven hoofdzakelijk voor de chartervaart, de veerboot en cruiseschepen.
- op één plaats dient een voorziening te blijven om schepen te takelen ten behoeve van het achterliggende bedrijfsterrein;
- de bestaande scheepswerf de Volharding kan op deze plaats behouden blijven en enige ontwikkelingsruimte krijgen;
- het bestaande bunkerstation moet in overleg verplaatst worden naar een locatie bij de binnenvaart, bijvoorbeeld aan de noordzijde van de haven;

Inrichting:

- de samenhang van alle kades dient door de inrichting ondersteunt te worden;
- aan de zuidzijde krijgt de overgang naar het nieuwe station vorm en aan de oostzijde de terminal en de overgang naar een eventueel toekomstige stoomdepot;
- voor de noordzijde dient een integraal heerontwikkelingsplan te worden opgesteld in samenhang met de hiervoor genoemde functieverandering. Uitgangspunt blijft het openbaar houden van de kaden.

Het overige deel van de oude stad

Stedenbouwkundige kwaliteit:

Behoud van de stedenbouwkundige structuur bestaande uit:

- de randen van de stad, inclusief de IJsselmeerdijk, openbaar toegankelijk;
- het wegen- en padenpatroon,
- de grachten: Voorstraat en Achterdelft,
- de groenstructuur met opgaande bomen als begeleider van de waterstructuur;
- de groenstructuur met opgaande bomen als accentuering van de historische stadsrand,
- de informele open ruimten aan de achterzijde van de bebouwing, zowel aan de Achterdelft als aan de IJsselmeerdijk

Stedenbouwkundige ingrepen:

- herstellen van de doorvaart door de binnengracht voor lage sloepen, vis- en bijbootjes, te beginnen in het Gele Plein;
- verbetering van de beide entree's van de stad, aan de noordzijde bij het station en aan de zuidzijde bij de Kruitmolen;
- herstructurering van de naoorlogse woonbuurt aan het zuidelijke deel van de Voorstraat en Achterdelft, waardoor bebouwing en openbare ruimte zich beter voegen in de historisch stedenbouwkundige structuur.

Functie:

- de wandelroute over de dijk en langs de Schans dient als ronde Stavoren zorgvuldig in stand te worden gehouden;
- het bestaande strandje is een belangrijke lokale voorziening, een nieuwe zwempier is een welkome aanvulling;
- het parkeerregiem binnen de oude stad dient te worden geharmoniseerd, in de openbare ruimte is in het zomerhalfjaar geen ruimte beschikbaar voor gasten om lang te parkeren;
- te behoeve van bezoekers wordt het parkeerterrein aan de noordzijde aantrekkelijker gemaakt en komt een nieuw parkeerterrein voor lang parkeren aan de zuidzijde van de stad;
- de voetgangersverbindingen tussen de hiervoor genoemde parkeervoorzieningen en de stad dienen aantrekkelijk en uitnodigend te zijn;
- het Gele Plein wordt ingericht als klein manifestatieplein.

Inrichting:

- de inrichting van de openbare ruimte in Stavoren is gedateerd en dient geleidelijk te worden vervangen door een inrichting die past bij de ambities van dit Masterplan; een koppeling met concrete projecten en in het andere geval met groot onderhoud ligt voor de hand;
- als uitwerking van dit Masterplan wordt een plan voor beeldkwaliteit en beeldregie opgesteld.

Middenmeer

Stedenbouwkundige functies en uitgangspunten:

Middenmeer is het gebied dat al geruime tijd is gereserveerd voor woningbouw. Nu de woningmarkt ingrijpend is veranderd, de vraag naar nieuwbouw structureel is afgenomen, is in overleg met alle betrokken partijen besloten om het plangebied te ontwikkelen voor:

- woningbouw voor de regionale markt, maar dan afgestemd op een beperkte vraag;
- te verplaatsen supermark uit de oude stad en de uitbreiding het Nautisch Kwartier waardoor deze bedrijven betere ontwikkelingsmogelijkheden krijgen en in de oude stad ruimte ontstaat voor herstructurering;
- nieuwbouw voor de boven regionale markt ten behoeve van permanente bewoning en/of gebruik als tweede woning;
- passantenvoorzieningen.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden:

- de waterranden van het gebied blijven herkenbaar, groen en openbaar en ook in de binnenruimte zal een substantieel deel van het te realiseren water een openbare oever krijgen;
- het gebied grenst nergens aan het (open) landschap) en maakt daarmee geen deel uit van de stadsrand; de randen van het plangebied dienen daarom ruimtelijk te reageren op de daaromheen gelegen functies;
- de ontsluiting voor het autoverkeer is vanaf de Meerweg
- er wordt met bebouwing voldoende afstand gehouden tot de oude stad, de nieuwe bebouwingsgrens ligt in ieder geval substantieel achter de rooilijn van de bestaande bebouwing bij de Koebrug;
- met het oog op de kleinschaligheid van Stavoren komt er voldoende ruimte tussen de onderdelen binnen het plangebied, deze ruimte dient vanuit de oude stad ervaren te worden waardoor het contrast tussen de gesloten bebouwingwand van de Schans en een nieuwe open wand op de Middenmeer herkenbaar aanwezig is.

- de bouwhoogte van de woningen blijft beperkt tot twee bouwlagen met kap, de hoogte van bedrijfsgebouwen is daarmee in verhouding en is met uitzondering van een accent niet hoger dan 10 meter.

Inrichting:

Het inrichtingsplan is nauwkeurig afgestemd met de supermarkt en het Nautisch Kwartier en voldoet aan alle functionele en logistieke eisen van deze bedrijven;

Uit oogpunt van de beeldkwaliteit wordt een plan opgesteld met richtlijnen voor bebouwing en openbare ruimte.

Speciale aandacht krijgt de samenhang van de verschijningsvorm van de bedrijfsmatige onderdelen van het plan en de woonbebouwing

Stavoren Zuid

Ten zuiden van het Johan Frisokanaal liggen een aantal grote recreatieve voorzieningen die voor het grootste deel tot één bedrijf: SkipsMaritiem behoren. Het betreft twee moderne, goed geoutilleerde jachthavens, een camping, een gebied met voor recreatie bestemde woningen en een strand met bijbehorende voorzieningen.

Alle onderdelen van dit bedrijf hebben in potentie de mogelijkheid voor verdere groei. Voor een deel liggen de groeimogelijkheden vast in het vigerende bestemmingsplan Stavoren Zuid. Zo zal de uitbreiding van de ligplaatsencapaciteit in de Buiten Marina op korte termijn gerealiseerd worden.

Voor een verdere groei zullen op termijn aanvullende afspraken worden gemaakt tussen de provincie, de gemeente en het bedrijf. Een belangrijke reden om dat nu niet te doen is de wens om eerst de gevolgen van de capaciteitsuitbreiding van de Johan Frisosluis, die in 2013 ter beschikking komt te evalueren.

Stedenbouwkundige uitgangspunten:

Voor de toekomstige ontwikkeling van Stavoren Zuid wordt een gemeenschappelijke visie uitgewerkt die gebaseerd is op de volgende uitgangspunten:

- de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de entree van Stavoren door zicht op het Hooglandgemaal en sluisencomplex;
- den ruimtelijke samenhang van de onderdelen van het bedrijf SkipsMaritiem, zowel de onderdelen gegroepeerd rondom de Binnen Marina als rondom de Buiten Marina;
- een goede landschappelijke inpassing van de voornoemde recreatiebedrijven reagerend op de landschappelijke structuur en de gewenste zichtlijnen.

Stedenbouwkundige ingrepen (korte termijn):

- de verbetering van de voetgangersverbinding tussen het complex rond de Binnen Marina en de sluis.



Marina Stavoren

De omgeving van sluis en gemaal

Dit gebied is de belangrijkste toegangspoort voor het Friese Merengebied. In opdracht van de provincie Fryslân en in samenwerking met de gemeente Súdwest Fryslân is de bouw van een tweede sluis voorbereid die in de periode 2012 – 2013 gerealiseerd zal worden. Ook de directe omgeving van het sluisencomplex vormt onderdeel van deze opgave.

Afgezien van de gekozen oplossing voor de stadsrand bevat dit Masterplan geen aanvullende voorstellen of keuzes voor de functies en de inrichting van dit gebied.

Vaarmogelijkheden buiten Stavoren

De vaarmogelijkheden buiten Stavoren behoren niet tot het aandachtsgebied van dit Masterplan. Desondanks wordt er na het opwaarderen van de hoofdvaarroutes in Fryslân door de inwoners en ondernemers uit Stavoren aandacht gevraagd voor eenvoudige sloepenroutes aansluitend op het bestaande stelsel van vaarwegen.

Meer specifiek vraagt de route naar Molkwerum – Hindeloopen om aandacht. Met een zeer beperkt aantal ingrepen kan deze route, die in strenge winters deel uitmaakt van de elfstedenroute, geschikt worden voor kleine sloepen en elektrische bootjes. Ook door rondvaarten met historische pramen kunnen gasten dan kennis maken met het prachtige ongerepte Friese landschap direct achter het IJsselmeer.

Kleinschalige ontwikkelingen binnen de stad

In het proces van het Masterplan is het projectteam door een aantal ondernemers benaderd met voorstellen voor kleinschalige ontwikkelingen gerelateerd aan recreatie en toeristische ontwikkeling. De voorstellen variëren van fietsenverhuur en verhuur van elektrische bootjes, kiosken, stadswandelingen en toeristische arrangementen. De in de vooraf gaande bladzijden beschreven visie wil lokale initiatieven bewust mogelijk maken, mits ze passen binnen de beschreven ruimtelijke structuur en voldoen aan de beoogde ruimtelijke kwaliteit. Als toetsingskader zal een nieuw bestemmingsplan en een nieuw beeldkwaliteitplan voor Stavoren gaan functioneren.

Uitwerking in recreatiemogelijkheden

De hiervoor geschetste visie in hoofdlijnen biedt een ruimtelijk perspectief waardoor Stavoren aantrekkelijker wordt voor een kort of langduriger bezoek. Daarnaast is de fysieke ruimte gecreëerd om te investeren in een capaciteitstoename, zowel in de watersport als in de verblijfsrecreatie.

Havenfaciliteiten:

Jachthavens:

- uitbreiding capaciteit Buiten Marina Stavoren (gefaseerd van ca. 50 tot 150 ligplaatsen)
- beperkte capaciteitsverkleining Binnen Marina Stavoren (20 tot 70 ligplaatsen)
- Nautisch Kwartier (nieuw 30 – 40 ligplaatsen)
- handhaving capaciteit jachthaven Roggebroek

Passantenligplaatsen:

- uitbreiding van ligplaatsen in Oude Haven: (120 meter kadelenkte = maximaal 24 ligplaatsen)
- uitbreiding ligplaatsen langs het noordelijke deel van de Schans: (500 meter oeverlengte = 40 tot 50 ligplaatsen)

Overig:

- Ligplaatsen traditionele chartervaart en cruisschepen binnenvaart
- Aanlegplaats voor rondvaartboot

Verblijfsrecreatie

De uitbreiding van de capaciteit voor de verblijfsrecreatie is van groot belang voor het niveau van bestedingen in Stavoren en vooral voor de verlenging van het seizoen.

Hotel en pension:

- uitbreiding hotel Vrouwe van Stavoren: (uitbreiding met ca.10 kamers)
- Stationshotel: (nieuwbouw met ca.15 kamers)

Appartementen:

- havenhoofd Oude Haven: (nieuwbouw met 6 – 10 luxe appartementen)
- Spoorhaven: (nieuwbouw met 30 – 50 appartementen)
- Buiten Marina Stavoren: (nieuwbouw nader onderzoek)

Recreatiewoningen, grondgebonden

- Roggebroek: (nieuwbouw 24 woningen)
- Middenmeer : (nieuwbouw met 21 woningen, permanent of recreatief)

Kamperen:

- uitbreiding camping Stavoren Zuid; (capaciteit uitbreiding 20 tot 50 plaatsen)
- uitbreiding camperplaatsen buitendijks bij strand: (capaciteit: nader onderzoek)



5. STAVOREN HANZESTAD: UITWERKING

Masterplan, bestemmingsplan en beeldkwaliteit

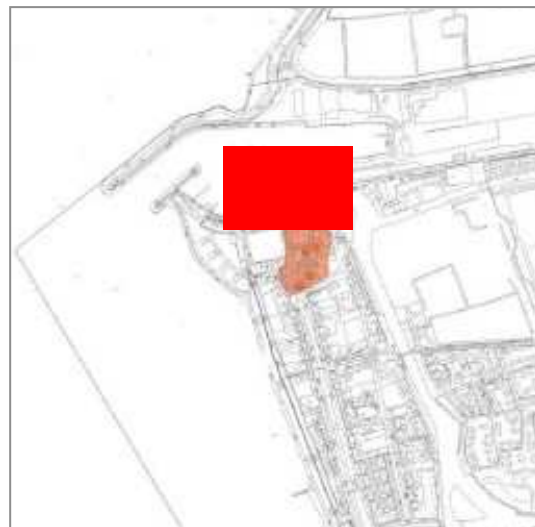
Woonbeleid (woonplan Nijefurd 2005 en de herziening daarvan in 2012)

Het oude woonplan voorziet in de bouw van 51 woningen tot 2016 met (afhankelijk van de woningmarkt) nog 29 in de periode daarna. In de lijn van dat beleid voorzag het bestemmingsplan in een nieuwe woonbuurt de Middenmeer waarin ook de te verplaatsen supermarkt was opgenomen. Inmiddels is de situatie in de woningmarkt ingrijpend veranderd en is de regio veranderd van een voorzichtige groeiregio in een beperkte krimpregio. Een nieuwe oriëntatie van het gemeentelijk woningbouwbeleid was daarom noodzakelijk. In juni 2012 is deze nieuwe beleidsvisie gepubliceerd.

Parrallel lopend aan dit nieuwe beleid heeft een heroriëntatie tussen de gemeente en de ontwikkelaar van de gronden: Vestia/Kruse plaatsgevonden. Zij zijn gezamenlijk tot de conclusie gekomen dat een beperkter woningbouwprogramma meer in overeenstemming is met de huidige en de te verwachten woningmarktsituatie. Daarom is gezamenlijk voor dit plangebied een gevarieerder programma ontwikkeld. Naast de in omvang beperkte mogelijkheid voor woningbouw (in het goedkope en in het duurdere segment) wordt het gebied tevens ontwikkeld voor de supermarkt en het Nautisch Kwartier en voor (tweede) woningen.

Detailhandel- en horecabeleid (gemeente Nijefurd 1998)

In het voorontwerp bestemmingsplan is het centrumgebied ingetekend rondom de Smidstraat en de kop van het Gele plein. In dit gebied is een vrije wisseling van wonen en detailhandelsfuncties toegestaan. De horeca is aan strenge regels gebonden in het verlengde van het vigerende horecabeleid van vml. Nijefurd (1998):



centrumgebied volgens voorontwerp bestemmingsplan en de aanvulling daarop

Er wordt onderscheid in het horecabeleid een onderscheid gemaakt tussen horecabedrijven op grond van de mate van publieksaantrekkende werking.

- Categorie I: aanloopgerichte horecabedrijven die vooral gericht zijn op het verstrekken van dranken en etenswaren aan bezoekers van centrumvoorzieningen.
- Categorie II: restaurants die met name gericht zijn op het verstrekken van maaltijden.
- Categorie III: logiesbedrijven, waarbij dranken en maaltijden uitsluitend aan logiesgasten worden verstrekt.
- Categorie IV: cafetaria's
- Categorie V: cafés en bars.
- Categorie VI: bar-/dancings en discotheken.

In Stavoren geldt dat de uitwisselbaarheid van horecabedrijven mogelijk is wanneer het qua aard vergelijkbare bedrijven betreft. Nieuwvestiging is uitsluitend middels een vrijstelling mogelijk voor de categorieën I t/m V. Een belangrijk toetsingscriterium is de hinder voor de omgeving. Maar behalve dat dient nieuwvestiging bij te dragen aan een verbreding van het

aanbod. Meer cafetaria's, eetcafe's en eenvoudige restaurants dragen niet bij aan de versterking van de toeristische aantrekkelijkheid van Stavoren en zullen daarom buiten het centrumgebied en het gebied rondom de Oude Haven niet worden toegestaan.

Beleid recreatieve bewoning:

Recreatieve bewoning van woningen en appartementen bestemd voor wonen is niet toegestaan. Hiermee wil de gemeente voorkomen dat door incidenteel gebruikte panden de ruimtelijke en sociale samenhang in de stad verdwijnt en dat de oorspronkelijke bewoners worden weggedrukt door mensen van elders die maar zo nu en dan aanwezig zijn.

Dit uitgangspunt is nog steeds van toepassing, maar omgekeerd zijn de grenzen tussen allerlei vormen van recreatieve bewoning en overwegend permanente bewoning steeds vager. Daarom zullen hierover per project afspraken worden gemaakt.

Bestemmingsplan

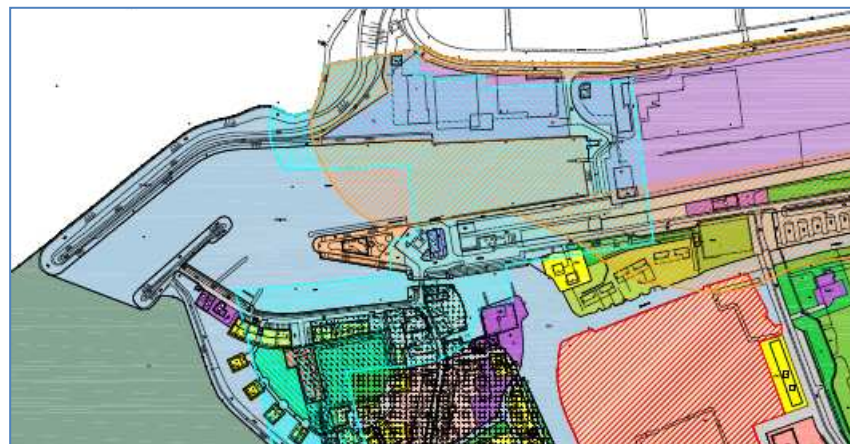
In 2011 is een integraal bestemmingsplan voor Stavoren in inspraak gebracht. In dit plan werd nog geen rekening gehouden met de in dit Masterplan uitgewerkte ontwikkelingsrichtingen. Met de wel hierop afgestemde wijzigingen en aanvullingen zal het bestemmingsplan naar verwachting eind 2012 (in onderdelen) opnieuw in procedure worden gebracht, zodat het eind van dit jaar rechtskracht verkrijgt.

Beeldkwaliteit en beeldregie

Het nieuwe bestemmingsplan gaat vergezeld van een beeldkwaliteitplan voor de hele bebouwde kom van Stavoren. In dit uit te werken beeldkwaliteitplan komen specifiek voor Stavoren vast te stellen richtlijnen voor de beeldkwaliteit en procedureregels voor begeleiding van en advisering over sleutelprojecten uit dit Masterplan.

Eveneens komen er richtlijnen over de groenstructuur van de stad in relatie tot de ruimtelijke ambities en in samenhang met de voorgestelde projecten.

Voor de sleutelprojecten wordt een regieteam samengesteld met een participatie van de provincie. Voor de overige delen van Stavoren komen duidelijke en specifieke richtlijnen voor welstand.



Fragment uit het voortontwerp bestemmingsplan

Masterplan en verkeercirculatie en parkeren

Al lange tijd is er sprake van enige verkeershinder in de oude stad. De historische structuur van de oude stad is uit een heel andere tijd dan die van moderne vrachtauto's en ander verkeer. Door een combinatie van maatregelen mag verwacht worden dat de verkeersoverlast in de stad aanmerkelijk zal worden beperkt:

- De verplaatsing van de supermarkt;
- De verplaatsing van het Nautisch Kwartier;
- De realisatie van een parkeerterrein voor lang parkeren aan de zuidzijde;
- De verbetering van het parkeerterrein voor lang parkeren aan de noordzijde;
- De verbeterde ontsluiting van de stad aan de noordzijde;
- De harmonisatie van het parkeerregiem binnen de stad.

Lokale uitwerkingen:

Toeristische ontwikkeling is meer dan alleen stenen stapelen en het uitvoeren van juridisch beleid. Daarom zullen de provincie, de gemeente en Stavoren in de toekomst nauwer gaan samenwerken op een aantal thema's:

evenementen en arrangementen

In vervolg op de festiviteiten en evenementen in het kader van 950 jaar stadsrechten, wordt een programma uitgewerkt met een aantal jaarlijks terugkerende hoogtepunten rondom het thema Stavoren Hanzestad.

groter verband

Er zijn al contacten met verwante Hanzesteden langs de IJssel en in Duitsland. Provincie, gemeente en Stavoren zullen zich inspannen om deze contacten uit te breiden, structureler te maken en uit te nutten in de toeristische ontwikkeling en marketing.

afspraken horeca

De horecabedrijven binnen Stavoren zullen gezamenlijk en in onderlinge afspraak moeten werken aan een geleidelijke verlenging van het seizoen. De eerste stap is een openingsschema voor het winterseizoen in combinatie met een goede verwijzing. Bezoekers van de stad kunnen daardoor altijd een adres vinden voor een kopje koffie, een lunch of een warme maaltijd.

De deelprojecten

Op de volgende bladzijde staat een overzicht van 12 deelprojecten die tot stand zijn gekomen na overleg met de bevolking en de ondernemers en die voor een groot deel ook uitgevoerd moeten worden in samenwerking tussen overheid, lokale ondernemers en externe ontwikkelaars / financiers. Voor de overzichtelijkheid is bij de beschrijving van de deelprojecten een vaste indeling gevolgd.

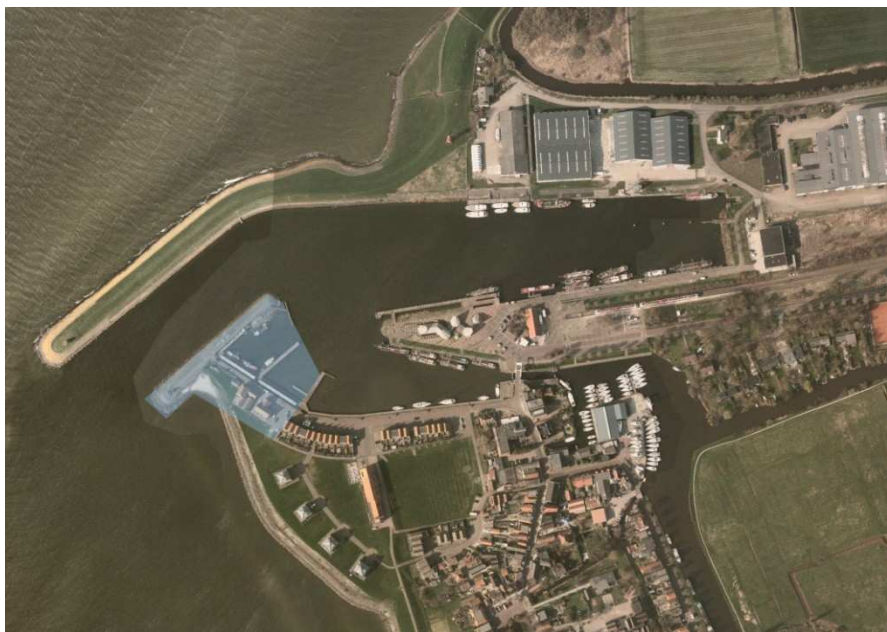
Na het vaststellen van het beschikbare budget en de prioriteit (zie het volgende hoofdstuk) worden deze deelprojecten in een zelfstandig traject uitgewerkt en tot uitvoering gebracht.



een van de horecagelegenheden in Stavoren aan de Oude Haven

Deelproject 1: het visserijkwartier

De locatie:



Ambities:

Het visserijkwartier dient enerzijds een efficiënte plek te zijn voor de beroepsvissers die daar hun thuishaven hebben. Anderzijds kan het visserijkwartier door een verbeterde inrichting en uitstraling een toeristisch onderdeel van de historische haven worden waar de visserijgeschiedenis van Stavoren weer beleefbaar is.

Programma:

- opknappen van de opslaggebouwtjes aan de haven
- opknappen en herkenbaar maken van historische elementen (taanput, rolpaal e.d.)

- afspraken over het gebruik van de openbare ruimte, netten, fuiken, vispalen e.d.
- verkooppunt eigen vis;
- opknappen havenlichten

Samenwerkende partijen en projecteigenaar:

Gemeente, gemeentelijke havenmeester en vissers

Schetsmatige uitwerking / sfeerbeeld



Randvoorwaarden

Nader uit te werken afspraken over samenwerking, inrichting en gebruik van het gebied.
Goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van de wandelroute.



Projectuitwerking:

Organisatie:

werkgroep gemeente, vissers en Stavers Belang;
ondersteuning door projectbureau Plattelânsprojecten in verband met
Europese visserijsubsidies.

Projectresultaat:

- Ruimtelijk plan voor het opknappen / de inrichting van het visserijkwartier met als doel een goed evenwicht tussen de bedrijfsvoering en de toeristische aantrekkelijkheid
- Uitwerking van toeristische productverbreding (varen met toeristen, verkoop van eigen producten, levering van eigen Staverse producten aan plaatselijke horeca) en daarin aansluiting zoeken bij de Ontwikkelingsstrategie voor de Friese Visserijgemeenschappen: de Regionale uitwerking van het As 4 van het Europees Visserijfonds.
- Restauratieplan voor de havenlichten.

Planning:

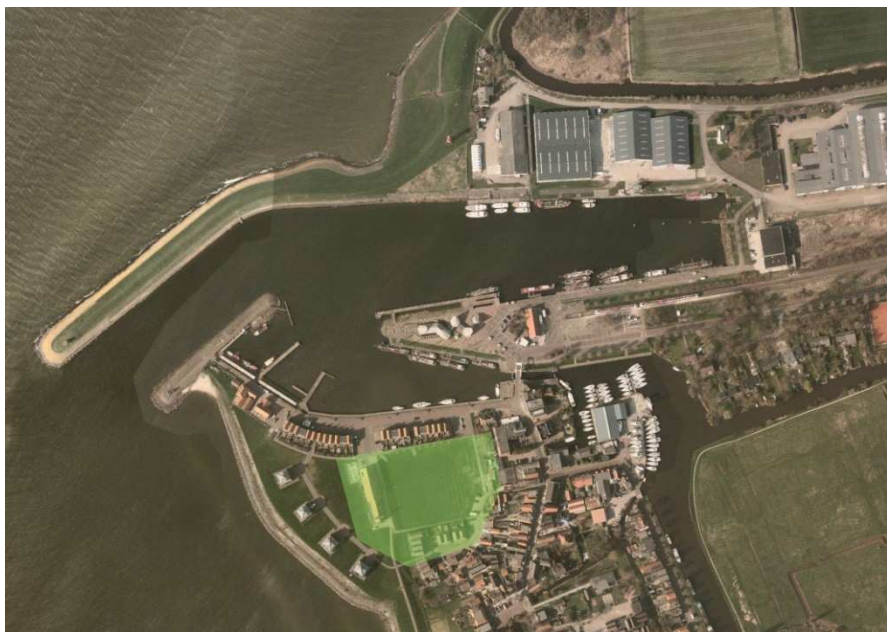
Opstellen inrichtingsplan visserijhaven: oktober 2012 –december 2012

Opstellen restauratieplan havenlichten: oktober 2012 – december 2012

Uitvoering: 2013 - 2014

Deelproject 2: het Hanzekwartier

De locatie:



Ambities:

Herkenbaar en beleefbaar maken van de restanten van het blokhuis uit de zestiende eeuw, met behoud van de archeologische waarde.

Programma:

- herkenbaar maken van de contouren van het oorspronkelijke blokhuis;
- zichtbaar maken van de restanten van het poortgebouw en de bijbehorende muur met de bijbehorende conserverende maatregelen;

- herinrichting van het terrein en de daaraan grenzende achterkanten;
- aanpassingen in de openbare ruimte.

Samenwerkende partijen en projecteigenaar

- De gemeente werkt in dit project samen met de provincie (archeologie en beeldkwaliteit) en met Stavers Belang.
- In de aanvullende archeologische deskundigheid wordt voorzien middels bureau Raap.

Schetsmatige uitwerking / sfeerbeeld



Randvoorwaarden

- conservering van alle archeologische waarden conform de aanbevelingen van bureau Raap;
- nadere afspraken over gebruik en beheer.

Projectuitwerking:

Organisatie:

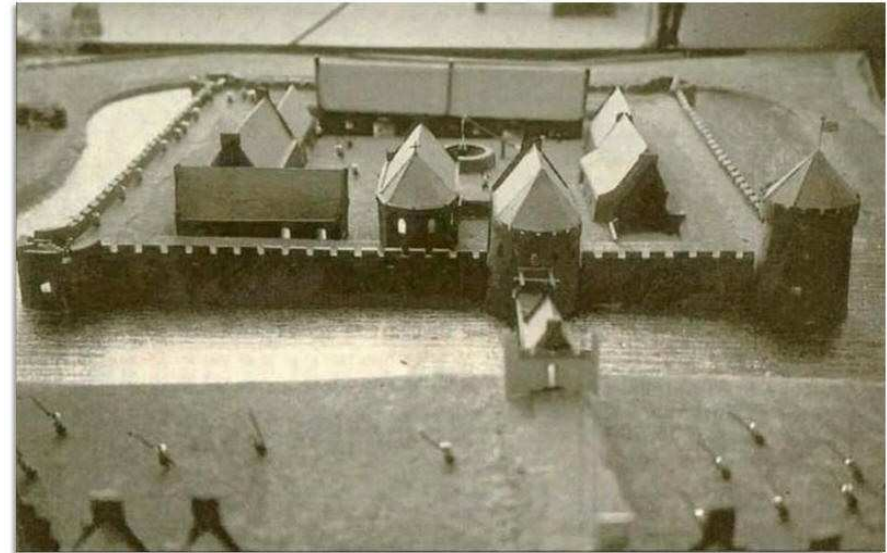
Werkgroep Stavers Belang, gemeente en provincie ondersteunt door archeologische deskundigheid.

Projectresultaat:

Opstellen van een definitief inrichtingsplan binnen het beschikbare budget
Nader onderzoek grondwaterspiegel
Realisatie van het uitvoeringsplan.

Planning

oktober 2012 –maart 2013:	uitvoeringsplan
april 2012 - maart 2014:	procedures en vergunningen
april 2014 –april 2015:	uitvoering



Voorbeeld uit Lemmer hoe een blokhuis er destijds uit zag (www.spanvis.nl)

Deelproject 3: Stationskwartier

De locatie:



Ambities:

Het is de ambitie om de sfeer van dit gebied te versterken door functies, bebouwing en een inrichting die verwijst naar het roemrijke verleden van dit havengebied.

Programma:

- herbouw van het station tot een hotel;
- sloop en herbouw van de bebouwing op de havenpunt met op publiek gerichte voorzieningen (havencafé, watersportwinkel) op maaiveld en daarboven appartementen;

- optimalisatie van de voorzieningen en kades voor de chartervaart en cruiseschepen in de spoorhaven;
- optimalisatie van voorzieningen voor rondvaartboten en watertaxi vóór het station;
- ligplaats(en) voor voormalige stoomveerboten;
- herinrichting van de openbare ruimte tot een samenhangend geheel, afgestemd op de nieuwe bebouwing en functies, tevens een aantrekkelijke entree van stavoren over de weg vanuit het noorden.

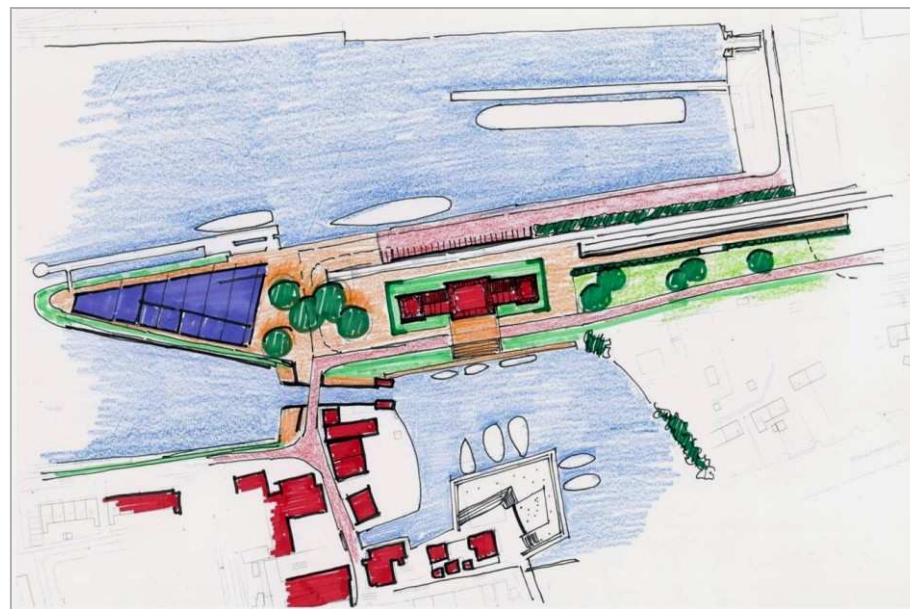
Optioneel:

- de realisatie van een stoomdepot als toeristische attractie

Samenwerkende partijen en projecteigenaar

De gemeente en Ballast-Nedam gaan een samenwerkingsovereenkomst over de herontwikkeling van dit gebied aan.

Schetsmatige uitwerking / sfeerbeeld



Randvoorwaarden

- Uitwerking in een bindende samenwerkingsovereenkomst;
- De herbouw van het station in een bouwvorm en bouwmassa die in grote mate overeenstemt met het historische station;
- De herbouw van de bebouwing op de havenpunt in een bij een haven passende pakhuis-architectuur met een hoogte van drie bouwlagen en kappen min of meer loodrecht op de kaden;
- Afstemming op het stoomtreinproject bij een doorstart daarvan;
- De inrichting van de openbare ruimte rondom het station dient afgestemd te zijn op de historische plek, met toepassing van overwegend gebakken straatmateriaal; aan de zuidzijde dient rekening te worden gehouden met een aanlegplaats voor een rondvaartboot;
- De inrichting van de kaden van de Oude Haven en de Spoorhaven dient voldoende eenheid te zijn; op de kaden dienen voldoende voorzieningen voor jachten (Oude Haven) en charterschepen (Spoorhaven) aanwezig te zijn; hetzelfde geldt voor afvalcontainers die bij voorkeur ondergronds geplaatst dienen te worden.
- Nadere afspraken over de restauratie en exploitatie van één van de voormalige veerboten;
- Een geschikte ligplaats op de wal voor de tweede voormalige veerboot;
- Nadere afspraken met de cruisemaatschappijen over de exploitatie van de terminal.



Projectuitwerking:

Organisatie:

Werkgroep gemeente, Ballast-Nedam in samenspraak met lokale ondernemers zoals de Groot en Riezenbosch, de chartervaart en het VVV op basis van een samenwerkingsovereenkomst.
Beeldregie op basis van het beeldkwaliteitsplan.

Projectresultaat:

Een uitvoeringsplan voor:

- nieuwbouw station;
- nieuwbouw havenpunt;
- herinrichting openbare ruimte;
- realisatie cruiseterminal.

Planning

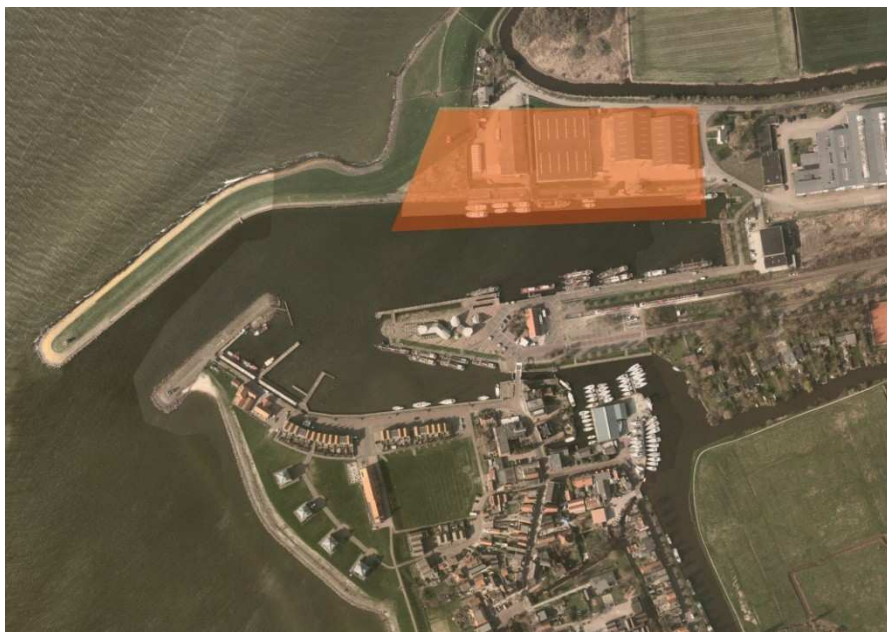
oktober 2012 – september 2013: uitvoeringsplan

oktober 2013 - maart 2014: procedures en vergunningen

april 2014 – november 2015: uitvoering

Deelproject 4: Spoorhaven

De locatie:



Ambities:

Herontwikkeling van de noordelijke havenwand van de Spoorhaven tot een gebied met leisure en passende watersportgerelateerde ambachtelijke bedrijvigheid, waardoor de sfeer in de haven verbeterd wordt.

Daarnaast is het gewenst om het bestaande bunkerstation van de firma de Groot te verplaatsen naar de noordzijde van de spoorhaven en uit te breiden met de inname van vuilwater en bilgewater.

Deze ontwikkelingsplannen kunnen aansluiten bij de uitbreidingsplannen van jachtwerf de Volharding, eveneens aan de noordzijde van de Spoorhaven.

Programma:

De realisatie van de voornoemde ambitie vraagt tijd en is niet binnen vijf jaar te realiseren. Op korte termijn worden de aanpassingen daarom beperkt tot aanlegvoorzieningen voor de chartervaart en de verplaatsing van het bunkerstation.

Voor de lange termijn worden beleidsafspraken gemaakt met SkipsMaritiem.

Daarnaast zal in overleg met de fa. de Groot de verplaatsing van het bunkerstation worden onderzocht, in combinatie met de genoemde inname van vuilwater en bilgewater.

Samenwerkende partijen en projecteigenaar:

De gemeente in overleg met de chartervaart.



Randvoorwaarden:

- inrichting van de kade in samenhang met de andere kaden van de spoorhaven;
- goede begaanbaarheid voor gasten van de chartervaart, inclusief openbare verlichting;
- voorzieningen ten behoeve van de chartervaart:
 - o bolders om de 10 meter
 - o elektriciteit aansluiting volgens specificatie
 - o drinkwater tappunten volgens specificatie
 - o afvalcontainers (gescheiden afval)
- aan de herontwikkeling van de winterstallingen tot een gebied met leisure dient een integraal stedenbouwkundig plan ten grondslag te leggen, recht doend aan de beoogde sfeer in de Spoorhaven en met respect voor de noordelijke stadsrand en overgang naar het landschap.

Projectuitwerking:

Organisatie:

Gemeente maakt in inrichtingsplan in overleg met:

- Wetterskip Fryslân
- SkipsMaritiem
- De Volharding

Gemeente maakt in overleg met de firma de Groot een plan voor verplaatsing en uitbreiding van het bunkerstation.

Beeldregie op basis van het beeldkwaliteitsplan.

Projectresultaat:

Een inrichtings- en uitvoeringsplan voor:

- Herinrichting van de kade
- De verplaatsing en uitbreiding van het bunkerstation

Planning:

oktober 2012 – maart 2012: uitvoeringsplan
april 2013 - maart 2014: procedures en vergunningen
april 2014 – april 2015: uitvoering
herontwikkeling winterstallingen: lange termijn.



het huidige bunkerstation

Deelproject 5: De Schans

De locatie:



Ambities:

De Stadsgracht en de Schans worden weer herkenbaar als rand van de historische stad. En uiteraard blijven zij met het bijbehorende eiland een belangrijke passanten ligplaats.

Programma:

Materialisatie en vorm van het oeverherstel in samenhang met het Nautisch Kwartier en de Kruitmolen.

Toevoeging van een bastion en combinatie met een verkeersremmer.

Samenhang met:

- baggeren stadsgracht
- oeverherstel Schans
- verbetering Koebrug
- verbeteren eiland met speelvoorziening
- WiFi

Samenwerkende partijen en projecteigenaar:

Het project wordt door de gemeente uitgevoerd in samenhang met de voornoemde bagger en oeverwerkzaamheden.

Er vindt afstemming plaats met de watersportvereniging voor wat betreft de bestaande ligplaatsen.

Overleg met de aanwonenden over de vorm en inrichting van het bastion.

Schetsmatige uitwerking / sfeerbeeld:



Randvoorwaarden:

- Samenhang in vorm en inrichting met het Nautisch Kwartier en de Oliemolen

Projectuitwerking:

Organisatie:

De gemeente maakt in overleg met de aanwonenden een inrichtingsplan voor het bastion; beeldregie op basis van het beeldkwaliteitplan;
De gemeente maakt in overleg met de provincie (bediening op afstand) een plan voor de Koebrug;
De gemeente maakt in overleg met de watersportvereniging en Stavers Belang een plan voor het eiland.

Projectresultaat:

een inrichtings- en uitvoeringsplan voor:

- het bastion (gemeente)
- eiland

een renovatieplan voor de Koebrug.

Planning

oktober 2012 – maart 2013:	uitvoeringsplan
april 2013 - maart 2014:	procedures en vergunningen
april 2014 – juni 2014:	uitvoering eiland
september 2014 – mei 2015:	uitvoering bastion



De Schans met passantenplaatsen in de Stadsgracht

Deelproject 7: de Kruitmolen e.o.

De locatie:



Ambities:

Door een integrale en samenhangende herinrichting van dit gebied als onderdeel van de historische stadsrand, zal de oostelijke stadsrand (Schans en Stadsgracht) weer herkenbaar moeten worden. Daarnaast zal de ruimtelijke kwaliteit van de zuidelijke entree van Stavoren door dit project versterkt moeten worden.

Programma:

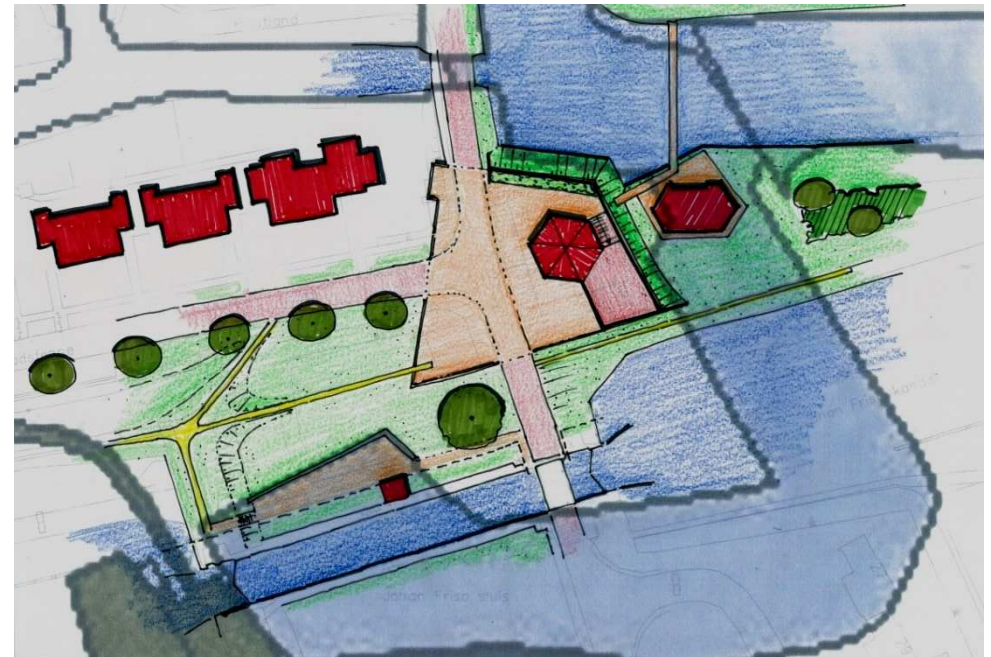
- realisatie van het symbolische bastion;
- herinrichting van de openbare ruimte
- integratie van de bestaande bebouwing in dit ruimtelijke concept.

Samenwerkende partijen en projecteigenaar:

In dit gemeentelijke project werkt de gemeente samen met:

- de provincie en Ballast-Nedam gelet op de aanpassing van het plan voor de sluis;
- de eigenaren en exploitanten van de te integreren bebouwing;
- de bewoners van het betreffende deel van de Stadsfenne

Schetsmatige uitwerking / sfeerbeeld:



Randvoorwaarden:

- de samenhang met de plannen voor het Nautisch Kwartier en de Schans;
- de samenhang met de plannen voor de sluis; afstemming met aanbestedingsteam provincie,
- de herkenbaarheid van enerzijds de historische contour en anderzijds waar die door het graven van de sluis in de jaren zestig ontbreekt.
- afstemming op kadeverbetering of –onderhoud.
- beeldregie met afstemming stadsrand en sluisproject.

Projectuitwerking:

Organisatie:

De uitvoeringsorganisatie voor de capaciteitsverbetering van de sluis, draagt dit project met bijbehorende financiële middelen over aan de gemeente en de provincie samenwerkend in het Friese Merenproject.

Projectresultaat:

Inrichtingsplan voor het bastion en de openbare ruimte;
Een daarop afgestemd herbouwplan voor de Kruitmolen.

Planning:

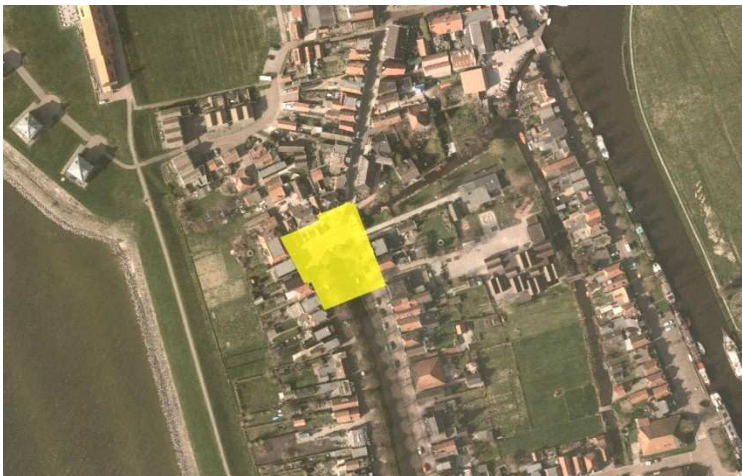
oktober 2012 –juni 2013:	uitvoeringsplan
juni 2013 - maart 2014:	procedures en vergunningen
april 2014 –april 2015:	realisatie



de Kruitmolen met rechts daarvan het toiletgebouw voor de passanten

Deelproject 8: het Gele Plein

De locatie:



Ambities:

Buiten de stadsranden moet de sfeer en intimiteit van Stavoren versterkt worden, niet door grote maar juist door kleine ingrepen in de stedelijke ruimte. Daarnaast moet de doorvaarbaarheid van de stad voor kleine boten vergroot worden.

Programma:

- het herstel van de vaarverbinding door een bevaarbare duiker;
- herinrichting van het pleintje tot een samenhangende verblijfsruimte waar het verkeer ondergeschikt is.
- een inrichting met een eenvoudige tribune en een verwijderbaar podium op het water.

Samenwerkende partijen en projecteigenaar:

De gemeente verzorgt de herinrichting in overleg met de aanwonenden.

Schetsmatige uitwerking / sfeerbeeld:



Randvoorwaarden:

Terughoudende, rustige vorm en materialisatie in harmonie met de gevelwanden;
De doorvaarthoogte afgestemd op de beperkte doorvaarthoogte in deze route.

Projectuitwerking:*Organisatie:*

De gemeente maakt in overleg met de aanwonenden en Stavers Belang een inrichtingsplan voor het Gele Plein;

Projectresultaat:

een inrichtings- en uitvoeringsplan voor het Gele Plein.

Planning

oktober 2012 – maart 2013: uitvoeringsplan
april 2013 - maart 2014: procedures en vergunningen
september 2014 – april 2015: uitvoering

Deelgebied 9: Middenmeer

De locatie:



Ambities:

De Middenmeer was oorspronkelijk bedoeld als een toekomstige woonwijk bij Stavoren. Tevens was hier de nieuwe locatie voor de supermarkt gepland. In overleg met de betrokkenen en met de klankbordgroep is een nieuw plan opgesteld binnen de randvoorwaarden van de stedenbouwkundige visie.

Programma:

- een beperkt aantal woningen voor permanente bewoning (gevarieerd aanbod);
- een supermarkt met uitbreidingsruimte en voldoende parkeervoorzieningen;
- het nieuwe Nautisch Kwartier inclusief servicepunt en kleine jachthaven.
- passantenvoorzieningen;
- een verbindende beweegbare brug naar de Schans;
- een cluster recreatief of permanent te gebruiken woningen aan het water met eigen ligplaats.

Samenwerkende partijen en projecteigenaar:

De gebiedsontwikkeling is in handen van Vestia / Kruse. Voor de nieuwe planopzet wordt een nieuwe (anterieure) exploitatieovereenkomst met de gemeente gesloten.

De gemeente zal de gronden voor de passantenvoorzieningen afnemen. De planopzet maken het baggeren van de Stadsgracht, het aanpassen van de Koebrug en de realisatie van een voetgangersbrug naar de Schans noodzakelijk.

Schetsmatige uitwerking / sfeerbeeld:



Randvoorwaarden:

De randvoorwaarden worden vastgelegd in het bestemmingsplan, dat aangepast verder in procedure wordt gebracht en in een nieuw beeldkwaliteitplan.

In verband met de urgentie van de verplaatsing van de supermarkt is de voorbereiding van de ruimtelijke procedure reeds gestart.

Projectuitwerking:*Organisatie:*

De gemeente brengt een aangepast bestemmingsplan in procedure;

De gemeente sluit een nieuwe exploitatieovereenkomst met Kruse;

Kruse ontwikkelt het plangebied en maakt het bouwrijp op basis van een nieuwe exploitatieovereenkomst met de gemeente, zij verkopen de onderdelen:

- supermarkt;
- Nautisch Kwartier;
- Passantenhaven.

Projectresultaat:

een inrichtings- en uitvoeringsplan met de bouw van de supermarkt en het nieuwe Nautisch Kwartier

Planning

juni 2012 – september 2013: bestemmingsplanprocedure en vergunningen

oktober 2013 - maart 2014: ontsluiten en bouwrijp maken
bouw supermarkt
realisatie passantenvoorziening

april 2014 – oktober 2014: bouw Nautisch Kwartier
begin woningbouw

Deelgebied 10: Achterdelft en Voorstraat

De locatie:



Ambities:

De woonbuurt aan de Achterdelft en een deel van de Voorstraat is in eigendom bij woningcorporatie WoonFriesland. De woningen en openbare ruimte van deze buurt zijn gedateerd, zonder dat zich momenteel grote problemen voordoen. Bij WoonFriesland zijn weinig klachten van de bewoners bekend.

Desondanks is WoonFriesland ingegaan op het voorstel van een aantal ondernemers uit de regio om de herstructurering van de woonbuurt te onderzoeken en daarmee aansluiting te vinden bij de ambities van het Masterplan. Het eerste indicatieve onderzoek heeft aangetoond dat een herstructurering in de komende jaren (i.p.v. over 5 tot 10 jaar) financieel haalbaar is, omdat de financieringslasten opwegen tegen het exploitatievoordeel en de lagere energielasten.

Woningverbetering en herstructurering zijn geen onderdeel van de scope van dit Masterplan. Maar de voorstellen zijn voldoende interessant om ze beleidsmatig in dit Masterplan over te nemen. De gemeente (openbare ruimte), WoonFriesland en de initiatiefgroep Team 5 zullen nader onderzoeken of en wanneer voldoende financiële middelen kunnen worden vrijgemaakt en of additionele middelen kunnen worden verkregen. Daarnaast zal WoonFriesland eerst in overleg met zijn huurders treden om met hen de wenselijkheid en de voorwaarden van de herstructurering te bespreken. Pas daarna kan een definitief besluit worden genomen.

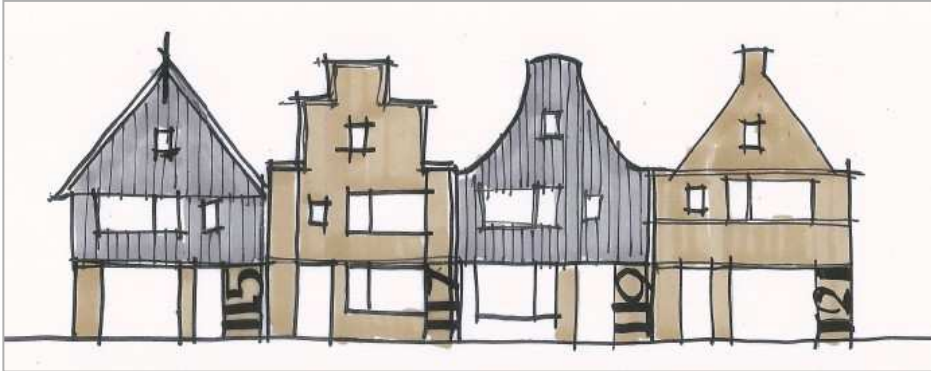
Programma:

- woningverbetering in combinatie met aanpassing van de gevelwanden en dakvorm;
- ingrijpende verbetering van de energiehuishouding van de woningen;
- aanpassing van de openbare ruimte, passend bij het nieuwe bebouwingsbeeld en aansluitend bij de historisch ruimtelijke structuur van de stad.

Samenwerkende partijen en projecteigenaar:

De gemeente en WoonFriesland trekken in dit proces gezamenlijk op.

Schetsmatige uitwerking / sfeerbeeld:



Randvoorwaarden:

De randvoorwaarden dienen door de gemeente samen met WoonFriesland nader te worden uitgewerkt in een concrete samenwerking voor de herstructurering.

Planning:

De gemeente onderzoekt of in de periode 2015 – 2020 voldoende dekkingsmiddelen (bijvoorbeeld ISV) zijn om dit project uit te voeren.



de Achterdelft

Deelgebied 11: Stavoren – zuid

De locatie:



Ambities:

Stavoren Zuid is een overwegend recreatief gebied bestaand uit twee grote jachthavens met bijbehorende voorzieningen, met daartussen een eenvoudige camping met stacaravans en chalets. Grenzend aan de Binnen Marina ligt een gebied met particuliere recreatiewoningen, grenzend aan de Buiten Marina het strand met bijbehorende voorzieningen. Het recreatiegebied wordt geëxploiteerd door SkipsMaritiem.

Op korte termijn zullen door de exploitant binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan een aantal uitbreidingen worden gerealiseerd. De kaders van dit bestemmingsplan bieden voornamelijk voldoende ruimte. Voor de langere termijn en dat zijn de ambities, zullen de ruimtelijke ontwikkelingen in een nieuwe context geplaatst worden. Gemeente en SkipsMaritiem zullen in goede samenwerking een visie voor dit gebied ontwikkelen.

Voor de korte termijn wil de gemeente, direct naast het gemaal een parkeerterrein voor lang-parkeren realiseren. Daarvoor is medewerking

nodig van het Wetterskip Fryslân. Tevens wil de gemeente samen met SkipsMaritiem het huidige voetpad tussen de Binnen Marina en het gemaal verbeteren, waardoor een betere en meer veilige verbinding tussen het recreatieproject en de stad ontstaat.

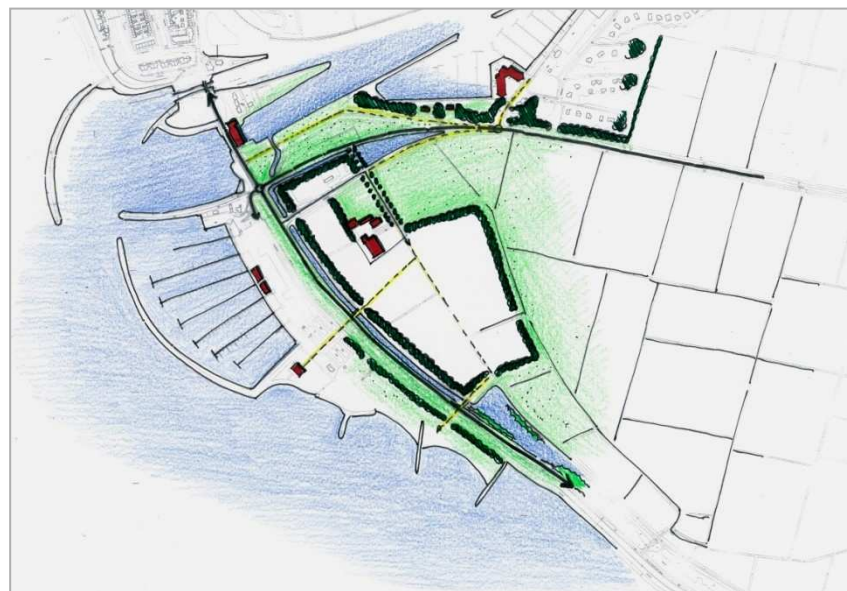
Programma:

- realisatie van een parkeerterrein voor lang parkeren;
- verbetering van het bestaande voetpad;
- gezamenlijke toekomstvisie gemeente en SkipsMaritiem.

Samenwerkende partijen en projecteigenaar:

De verbetering van het voetpad gebeurt door de gemeente, Wetterskip Fryslân en SkipsMaritiem gezamenlijk

Schetsmatige uitwerking



Randvoorwaarden:

Het parkeerterrein ligt op gronden die door het Wetterskip Fryslân zijn gereserveerd voor een eventuele uitbreiding van het gemaal. Deze ruimtelijke claim zal gerespecteerd moeten worden.

Projectuitwerking:*Organisatie:*

Samenwerkingsovereenkomst gemeente, SkipsMaritiem over de voetgangersverbinding.
Toestemming Wetterskip Fryslân over het gebruik van gronden voor parkeerterrein.

Planning

maart 2013 –september 2013: overeenkomsten en uitvoeringsplan
september 2013 - maart 2014: procedures en vergunningen
april 2014 – oktober 2014: uitvoering



Toekomstig parkeerterrein en wandelpad

Slager
Bank
Postkantoor

Supermarkt
Oude Haven
Standbeeld " Vrouwtje "

Tourist info - VVV
Veerboot Enkhuizen
Station Tennisbaan

Strand
MFC De Kaap

Johan Friso Sluis
Strand

Bankstation
pompeker
kastelen

DE
GEZINDE - KERK

6. STAVOREN HANZESTAD: UITVOERINGSPROGRAMMA

Prioritering

De gemeente en de provincie zijn het er over eens dat een ingrijpende herstructurering van Stavoren nodig is omdat:

- Stavoren de belangrijkste recreatieve toegangspoort van Fryslân is en dus ook van het merengebied in de gemeente Súdwest Fryslân;
- Stavoren zeer centraal ligt in het IJsselmeergebied en over water goed bereikbaar is;
- Stavoren een knooppunt is van verbindingen over water en op het land en geschikt is om boten en schepen van alle afmetingen te ontvangen;
- De huidige toeristische kwaliteit, identiteit en ruimtelijke kwaliteit van de stad onvoldoende is om de geografische positie te benutten;
- Een verbetering van incidentele onderdelen niet tot het beoogde resultaat zullen leiden, waardoor een complex van samenhangende maatregelen nodig is;
- De huidige kans tot het nemen van deze maatregelen (door de samenhang met het Friese Merenproject, door de realisatie van de capaciteitsvergroting van de Johan Frisosluis en door de investeringsbereidheid van het bedrijfsleven en andere marktpartijen) benut moet worden;
- Er een groot draagvlak onder de bewoners en de ondernemers in Stavoren is om gezamenlijk de stap naar herstructurering van de stad te zetten.

De gemeente en de provincie constateren wel dat er sprake is van een aanmerkelijke overschrijding van het indicatieve budget van € 2 miljoen. Het terug brengen van de projectenlijst tot deze orde van grote is uitsluitend mogelijk door het op korte termijn schrappen van één van beide projectcombinaties:

De herstructurering van de beide grote havens waaronder: het station met het stationsgebied en havenpunt (in samenhang met de stoomschepen, de stoomtrein en het aantrekkelijk maken van de Spoorhaven voor charters en cruiseschepen.

òf:

De verplaatsing van het Nautisch Kwartier naar de Middenmeer in combinatie met : de stadsrand (Schans), inclusief de Kruitmolen en de Koebrug.

Een keuze tussen deze projecten is niet gewenst.

Voor de kleinere meer zelfstandige projecten geldt de volgende prioriteit:

Korte termijn: 2012 – 2015

1. Het blokhuissterrein:
Financiering is niet afhankelijk van het Friese Merenproject;
2. Het visserijkwartier:
De noodzaak van de restauratie van enige historische elementen (havenlichten en vuurtoren); de relatief geringe kosten in verhouding tot het potentiële resultaat; gedeeltelijke financiering uit externe middelen;
3. De voorziening voor lang parkeren en aansluitend voetpad
Beperkte kosten en van groot belang voor de beperking van de overlast in de oude stad;
4. Het Gele Plein:
Het herstel van de vaarverbinding in de oude stad in combinatie met het door de inwoners verlangde manifestatieplein; tevens de eerste stap in de herinrichting van de openbare ruimte;
Een deel van de financiering uit externe middelen

Middellange termijn: 2015 – 2022

5. De zwempier
Onderzoek naar de gebruiksmogelijkheden en de financiering.
6. De herstructurering Voorstraat en Achterdelft

Onderzoek naar financieringsmogelijkheden uit stads-
vernieuwingsmiddelen;

7. Ontwikkelingsvisie voor Stavoren Zuid.

Lange termijn: na 2022

8. Verplaatsing van de Schiphuizen aan de Spoorhaven en
ontwikkeling van deze locatie met leisure.

Projectorganisatie uitvoeringsfase

Bij de projecten is in hoofdlijnen de organisatie van het project, het gewenste resultaat en de planning beschreven. De gemeente en de provincie realiseren zich dat de realisatie van deze ambitie in de beperkte daarvoor gestelde tijd een grote inspanning vergt. Beide overheden hebben daarom het voornemen om de succesvolle samenwerking tijdens de voorbereiding van dit Masterplan voort te zetten en de noodzakelijke menskracht vrij te maken in de periode 2012 t/m 2015.

Omdat alle projecten worden uitgewerkt en uitgevoerd in goed overleg met Stavoren Belang en vaak met een actieve participatie van één of meer marktpartijen, zal voor elk project een projectleider tevens aanspreekpunt worden aangewezen. Deze projectleider krijgt de gebruikelijke taakopdracht en verantwoordelijkheid.

Voor de samenhang van de projecten blijft een gemeenschappelijke werkgroep van gemeente en provincie functioneren, waarin naast alle betrokken projectleiders ook de relevante inhoudelijke disciplines vertegenwoordigd zijn. De werkgroep rapporteert aan de projectwethouder en aan het Friese Merenproject

Bronnen

algemeen

Nationaal Landschap Zuidwest Fryslân
Landschapsontwikkelingsvisie & kansenkaart
Strootman landschapsarchitecten, NovioConsult
zonder datum

Brancherapport special: watersport
Delta Loyd, 2009

Rabobank, ondernemers update: Jachthavens
Rabobank, juni 2009

Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied 2010
Waterrecreatieadvies, december 2010

Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd 2010/2011
NRIT Onderzoek en NHTV internationaal hoger onderwijs Breda
15 september 2011

Actieplan Nieuwe Markten Zuid West Fryslân
Ondernemersgroep TRO zuid west Fryslân, 15 februari 2011

Friese Merenproject

23 Bouwstenen, aan het werk met de basis voor een masterplan voor
watersportkernen en toegangspoorten
Provincie Fryslân,

Meer met Friese meren, van Stavoren tot Sneek
Provincie Fryslân – het Friese Merenproject, 10 november 2009

SWOT – analyse Stavoren
Waterrecreatie advies, zonder datum

Het Friese Merenproject, uitvoeringsprogramma 2011 – 2015

Provincie Fryslân, 4 oktober 2011

Gemeentelijk beleid

Ontwikkelingsvisie Stavoren
Buro Vijn, 12 augustus 2008

Natuurlijk Gastvrij
Gebiedsplan Nijefurd – Zuidwest Friesland
Ballast Nedam – Interra, 22 januari 2009

Voorontwerp bestemmingsplan Stavoren
Buro Vijn, 25 maart 2011

Historische stad en stadsrand

Stavoren, Hanzekwartier
Provincie Fryslân, september 2009

Herinrichting Hanzekwartier Stavoren
Grontmij, Provincie Fryslân, presentatie 16 februari 2010

Hanzestad Stavoren, poort van Friesland voor de watersport
Stichting passantenhavens Hanzestad Stavoren, 2007

Haalbaarheidsstudie zichtbaar maken archeologische resten Blokhuis te
Stavoren (17606SFTS)
Raap, archeologisch adviesbureau, 31 januari 2012

Studie de Kruitmolen,
Klaas Alberda, 21 januari 2008

Visualisatie uitzicht Stadsfenne 13 – 19, varianten bastion
Tromp partners, Ballast Nedam, Interra, 15 september 2011

Oude Haven – Spoorhaven

De haven, inventarisatie van charterhavens in Nederland
BBZ, vereniging voor chartervaart, 2010

Projectnota Riviercruisevaart Enkhuizen,
Bijlage A
Gemeente Enkhuizen, zonder datum

Stoom – Spoor – Hotel Stavoren Sneek
Ballast Nedam – Interra, 2010

Heropening Spoorwegveerdienst Stavoren – Enkhuizen?
Eduard Haaksman, 10 januari 2011

Projectplan Versterking Steenbekleding – Havendammen Stavoren
Wetterskip Fryslân, Arcadis 18 juli 2011

Uiteenzetting van een enthousiaste en betrokken Starumer
Albert Idzinga / Andries Visser, 12 september 2009

Middenmeer

Stavoren, Middenmeer: een verkennend archeologisch onderzoek,
Rapportnummer:2003-06/3
De Steekproef, juni 2003.

Projectplan woningbouwlocatie Middenmeer Stavoren,
Gemeente Súdwest Fryslân, 20 september 2011

Anterieure exploitatieovereenkomst Middenmeer Stavoren
PurpleBlue, 29 november 2010

Beeldkwaliteitplan Stavoren Middenmeer
Buro Vijn, 29 november 2010

Inrichtingsschetsen Stavoren Middenmeer
Esbi Bouw, van der Pol, 2011

Herstructurering Voorstraat – Achterdelft

Visie herstructurering “Odulphus” Stavoren
Ballast Nedam, WoonFriesland, Andries Visser, Team 5, 2011

Overig

Notitie over de ontsluiting van Stavoren,
Dorpsbelangen Hemelum
Dorpsbelang Warns, Skarl en Laaxum
Stadsbelang Stavoren, september 2011

Een dijk van een sluis
Eindpresentatie aanbesteding Johan Frisosluis Stavoren
Ballast Nedam – Interra, februari 2011

Diverse websites

www.friesemer.nl
www.stavoren.nl
www.tresoar.nl
www.nl.wikipedia.org
www.panoramio.com
www.vestingssteden.nl
www.coehoorn.nl
www.stationsweb.nl

