

VISIE PASSANTENHAVEN NAARDEN

CONCEPT JANUARI 2018





VISIE PASSANTENHAVEN NAARDEN

Inhoud

5	1. Inleiding en opgave
9	2. Analyse
15	3. Vorm en identiteit van de haven
19	4. Visiekaart
25	5. Inrichting van het water
33	6. Inrichting van het land
43	7. Programma van eisen
47	Bijlage: kosten



Energiestraat

Amsterdamsestraatweg

Passantenhaven

Bastion Oud Molen

Arsenaal

Ravelijn
Nieuw Molen - Oud Molen

Amsterdamsestraatweg

1. INLEIDING EN OPGAVE

Nieuwe trots

Ingeklemd tussen het grootste bedrijventerrein van Naarden en de monumentale vesting ligt een wat verloren havenkommetje. Aan de noordzijde bevindt zich bedrijfsbebouwing en op de kade wordt vooral geparkeerd. De gemeente is voornemens de kwaliteit van dit gebied aanzienlijk op te krikken door middel van de realisatie van een passantenhaven. Deze visie beschrijft het toekomstbeeld voor dit gebied met als achterliggende ambitie een plek te creëren waar de Gooise Meren trots op is.

Proces van co-creatie

De visie is in co-creatie met de betrokkenen in de stad tot stand gekomen. De gemeente voerde het projectleiderschap en heeft bureau Urhahn | stedenbouw & strategie en projectbureau Vrolijk ingeschakeld om inhoud en proces te organiseren. Via gesprekken met stakeholders, grote werkbijeenkomsten en een betrokken klankbordgroep welke heeft geleid tot de oprichting van een actieve projectgroep waarin afgevaardigden van de bewoners en ondernemers van Naarden zitting hebben, is de visie tot stand gekomen.

Doel en betekenis van de visie

De passantenhaven heeft een tweeledig doel. Het draagt bij aan de kwaliteitsverbetering van de entree tot de vesting van Naarden én het biedt een gastvrij welkom voor passerende watersporters aan de stad.

De visie op de passantenhaven wordt opgesteld vanuit de opdracht uit het gebiedsprogramma Naarden buiten de Vesting en vormt een gemeentelijke kader waarin de toekomstige aspecten van een passantenhaven worden samengebracht. De visie beschrijft het doel, de vorm en de consequenties van aanleg van de haven. Door middel van ontwerpend onderzoek is verkend welke randvoorwaarden en uitgangspunten voor verdere plan- en besluitvorming gelden.

De planvorming gaat door, ook nadat de visie is vastgesteld. Hierna volgt een proces van uitwerking van de plannen, waarbij uiteindelijk het bestemmingplan een prominent onderdeel vormt. Het is nadrukkelijk de intentie van de gemeente om bij de verdere planvorming de omgeving te blijven betrekken.



Lange voorgeschiedenis

De planvorming rond de passantenhaven in Naarden kent een lange voorgeschiedenis. Al sinds de jaren '90 van de vorige eeuw wordt regelmatig het idee geopperd om de vestingstad aantrekkelijker te maken voor watersporters. Deze ideeën werden nieuw leven ingeblazen tijdens de zogenaamde schetsschuiten in 2011. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het gebiedsprogramma 'Naarden buiten de Vesting' waarin, naast een reeks andere projecten buiten de vesting, het belang en middelen voor de passantenhaven zijn geduid. Dit programma bestaat naast de realisatie van een passantenhaven uit een reeks andere projecten buiten de vesting, zoals de nieuwe vaarverbinding naar het Gooimeer en de natuurcompensatie van de BOBM polder. Als onderdeel van het 'gebiedsprogramma Naarden buiten de vesting' hebben verschillende partners, waaronder de provincie Noord-Holland, in 2015 nut en noodzaak van de passantenhaven benoemd en middelen beschikbaar gesteld voor kwaliteitsverbetering van dit gebied. Destijds is door de stuurgroep Naarden buiten de Vesting de voorkeur uitgesproken voor een kleine variant. Bij het formuleren van de opdracht om tot een visie op de passantenhaven te komen heeft de gemeenteraad in 2015 aangegeven de kleine variant echter niet als uitgangspunt te willen zien, maar formaat en vorm van de haven een onderdeel te laten zijn van het participatieproces.

Leeswijzer

De visie is als volgt opgebouwd. Allereerst wordt ingegaan op de historie, de huidige sfeer, structuur en het functioneren van het gebied. Na deze compacte analyse (2) volgt een uiteenzetting van de toekomstige vorm en identiteit van de haven (3) en de visiekaart (4). Daarna worden de inrichting van het water (5) en het land (6) beschreven. Tot slot biedt het laatste deel een overzicht van de eisen en wensen voor verdere planvorming (7). In de bijlage zijn ook de financiële consequenties van de visie inzichtelijk gemaakt.

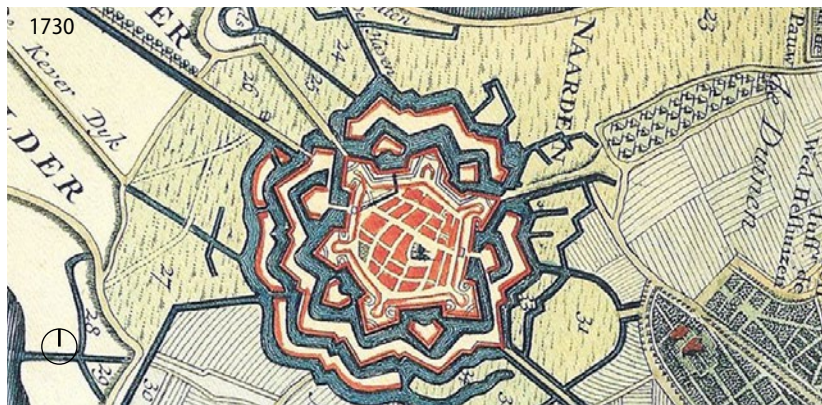
Gebiedsprogramma Naarden buiten de vesting



2.ANALYSE:

SCHATPLICHTIG AAN DE VESTING

Dit deel analyseert de noord-west entree tot Naarden Vesting waarbij de focus ligt op de havenkom en de Amsterdamsestraatweg (tussen de Meerstraat en de Nieuwe Haven). De analyses van cultuurhistorie en beleving van de entree tot Naarden Vesting zijn het fundament voor de visie op de Passantenhaven Naarden.

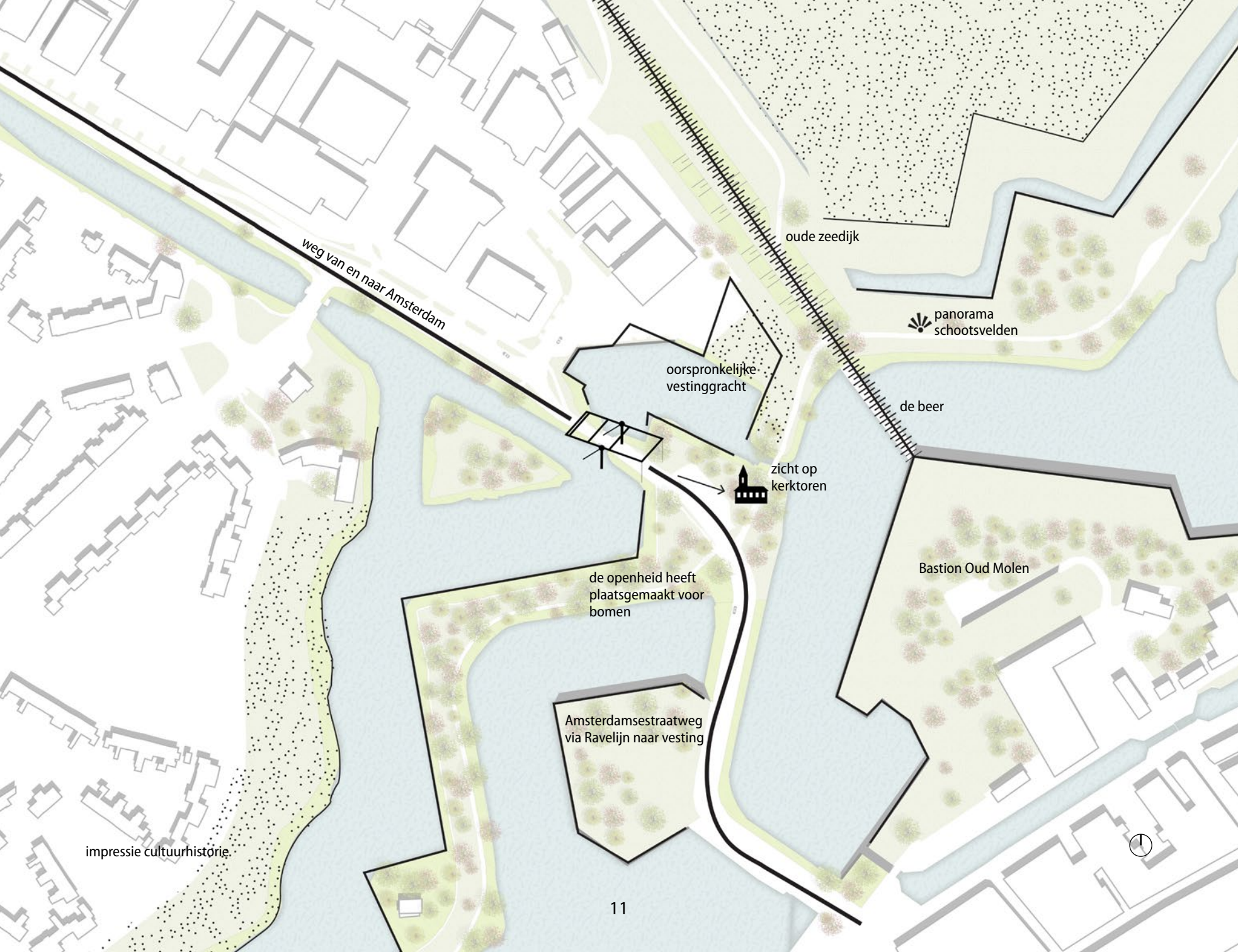


Cultuurhistorie

De Amsterdamsestraatweg staat al op de eerste kaarten van Naarden-Vesting. De weg van en naar Muiden/Amsterdam is al eeuwenlang een constante factor, terwijl de omgeving volledig is veranderd. Het open landschap rondom de 17e eeuwse vesting heeft plaatsgemaakt voor een verstedelijkt landschap.

In 1926 werd de kringenwet afgeschaft, waardoor in de schootsvelden permanente bebouwing mogelijk werd. Na de oorlog is het gebied in een hoog tempo bebouwd. Eerst met woningen ten westen van de Naardertrekvaart. Vanaf de jaren 60 werd het bedrijventerrein Gooimeer Zuid ontwikkeld waarmee de openheid van de schootsvelden verloren is gegaan.





weg van en naar Amsterdam

oude zeedijk

panorama
schietsvelden

oorspronkelijke
vestinggracht

de beer

zicht op
kerktoren

de openheid heeft
plaatsgemaakt voor
bomen

Bastion Oud Molen

Amsterdamsestraatweg
via Ravelijn naar vesting

impressie cultuurhistorie

Beleving



De Amsterdamsestraatweg is een belangrijke entree voor verkeer vanuit het noorden (A1) naar de vesting. Het straatbeeld wordt gedomineerd door blik en verharding enerzijds en de Naardertrekvaart anderzijds. Niets doet denken aan een oprijlaan tot een vesting van wereldfaam. Pas nadat de brug bij de vesting gepasseerd wordt, is de omgeving monumentaal.



Na de brug loopt de Amsterdamsestraatweg via Ravelijn Nieuw Molen-Oud Molen naar de vesting. Vanaf de straatweg is een prachtig panorama zichtbaar over de vestinggracht en Naarden Vesting. Het hekwerk, dat Ravelijn Nieuw Molen-Oud Molen afsluit, doet afbreuk aan het monumentale karakter van de plek.





De havenkom vormt de grens tussen het bedrijventerrein Gooimeer Zuid en Naarden Vesting. Gooimeer Zuid ligt koud tegen de havenkom en wordt gekenmerkt door een functionele inrichting. De oostzijde heeft natuurlijke oevers en sluit daarmee aan bij het karakter van de vesting.



Wandelaars maken graag een rondgang om de vesting via de Bedekteweg. Het natuurlijke karakter van de buitenzijde van de vesting wordt ter hoogte van de havenkom verstoord door de functionele begrenzing van het bedrijventerrein.



De kenmerkende openheid van de schootsvelden is goed voelbaar voor fietsers die de vesting benaderen via de oude zuiderzeedijk. Maar deze openheid is ter hoogte van de havenkom verloren gegaan door de functionele inrichting van het bedrijventerrein Gooimeer Zuid en de bomen op de vestingwallen.

Schatplichtig aan de vesting

De analyse leert dat er kwalitatief een wereld te winnen is in het gebied rond de huidige havenkom. De realisatie van een passantenhaven moet niet alleen bijdragen aan versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied zelf. Het gaat effect hebben op een veel grotere schaal. De locatie ligt aan de rand van de prachtige vesting van Naarden en dat is een cultuurhistorisch erfgoed waar we schatplichtig aan zijn. Bezoekers aan de vesting zullen voortaan vanaf de Amsterdamsestraatweg de schoonheid en kwaliteit van het monument gaan ervaren. Zo maken we de ambities uit het gebiedsprogramma 'Naarden buiten de Vesting' waar.

3. HAVEN: VORM EN IDENTITEIT

In de visie zijn verschillende varianten voor de haven verkend. Daarbij is gedifferentieerd op zowel vorm als identiteit. De vorm heeft betrekking op de afmetingen en de ruimtelijke structuur, identiteit gaat over de toekomstige sfeer en de aanverwante functies.

Toekomstige identiteit: karakter, functies en inrichting

De nieuwe haven aan de rand van de vesting richt zich primair op passanten. Dit zijn watersporters die Naarden voor enkele uren of een nacht aandoen. De belangrijkste bestemming voor deze bezoekers is de monumentale vesting en de voorzieningen die de vesting rijk is. Een wezenlijke vraag in het proces van visievorming betreft de identiteit van de passantenhaven en de manier waarop deze nieuwe plek zich verhoudt tot de vesting. Identiteit wordt gevormd door een combinatie van factoren, zoals de sfeer van het gebied, de aanwezige functies en de inrichting van de (openbare) ruimte. Daarbij zijn in het kader van deze visie twee varianten verkend: in het ene uiterste vormt de haven een bestemming op zich en in het andere uiterste krijgt de passantenhaven het karakter van een foyer.

Verskillende varianten

In de variant waarbij de haven zelf ook een bestemming wordt, is het met name van belang om na te denken over functies die de nautische sfeer versterken, bijvoorbeeld met restaurants, cafés en/of watergebonden werkfuncties. Deze plek voegt dan ook programmatisch iets toe aan Naarden. Het gebied krijgt ook voor niet-watersporters een bestemmingswaarde. In de variant waarbij de passantenhaven een foyer is, wordt deze nadrukkelijk gepositioneerd als een aangename plek om kort te verpozen, maar vooral met als doel om zo snel en aangenaam mogelijk naar de vesting te gaan. In deze variant draait het dus niet om de combinatie van een haven met diverse aanverwante functies, maar om een rustige inrichting.

Voorkeur voor de foyer

In het proces van visievorming zijn deze twee varianten besproken. Daarbij was opvallend veel overeenstemming over de gewenste identiteit van de haven. De grote meerderheid ziet bij voorkeur de passantenhaven als een foyer. In een theater is de foyer een ruimte die meestal gelegen is tussen de entree en de theaterzaal. In dit geval is de passantenhaven de foyer en de vesting de theaterzaal. De haven moet primair bijdragen aan de aantrekkelijkheid en de vitaliteit van de vesting. Door het toevoegen van functies die al in de vesting aanwezig zijn, ligt 'interne concurrentie' op de loer en dat vindt de meerderheid geen goed idee. De functies blijven dus beperkt tot de onderdelen die horen bij de basis van een passantenhaven, zoals beperkte sanitaire voorzieningen en een enkele picknicktafel. Onderdeel van deze identiteit is de inrichting: dankzij zachte, natuurlijke oevers en natuurlijke materialen gaat de plek onderdeel uitmaken van de vestingwallen.

Vorm van de haven

Een andere belangrijke keuze in de visie heeft betrekking op de vorm van de haven. In het verleden (schetsschuit, 2011) zijn verschillende havenvormen onderzocht. Uit het participatieproces kwam een duidelijke voorkeur voor een kleinschalige passantenhaven naar voren. Een kleine havenkom doet recht aan de beperkte verwachting ten aanzien van het aantal bezoekers en de financiële consequenties van een grote variant (verwerving van vastgoed). Een kleine havenkom is in deze visie uitgewerkt in twee varianten: een variant waarbij de bestaande kom uitgangspunt en een variant waarbij de historische structuur in ere wordt hersteld.

Bestemming | Bestaande havenvorm



Bestemming | Historische havenvorm



Foyer | Bestaande havenvorm



Foyer | Historische havenvorm (voorkeursvariant)



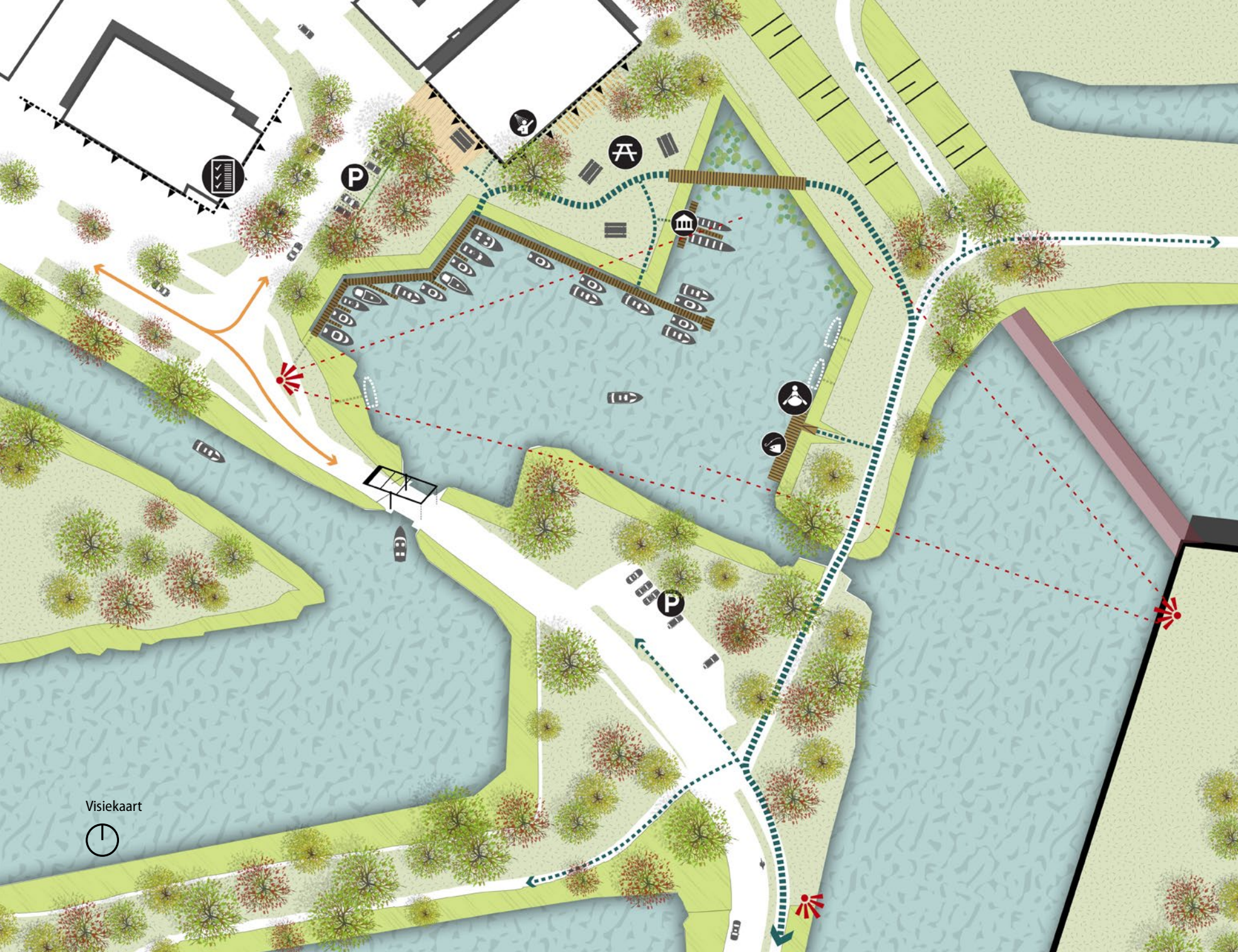
Voorkeur voor de historische vorm

De variant met de bestaande havenvorm neemt de huidige structuur als uitgangspunt. In de historische variant wordt het waterareaal vergroot en de oude ruimtelijke structuur van water hersteld. In beide gevallen is het terugbrengen van openheid van belang. De openheid vanaf de Amsterdamsestraatweg en het water wordt op dit moment belemmerd door het werkgebouw (loods) op de Energiestraat. De variant met de bestaande kom brengt daar groen voor terug, in de historische variant draagt het extra te graven water bij aan de ruimtelijke kwaliteit. De capaciteit voor boten is in beide gevallen nagenoeg gelijk, ondanks dat het wateroppervlakte in de historische variant groter is. Dat heeft te maken met de relatief inefficiënte vorm van deze variant.

In het visievormingsproces hebben veel deelnemers een voorkeur uitgesproken voor de historische vorm. Deze variant draagt het meest bij aan de ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde van het gebied. Het herstellen van de oude structuur doet tevens recht aan de bijzondere cultuurhistorische waarde van deze vestingrand.

4. VISIEKAART

De visiekaart bundelt de inzichten met betrekking tot de vorm en identiteit van de haven. De kaart geeft het toekomstbeeld van de inrichting van het water en het land.



Visiekaart



In de visiekaart bepaalt de herstelde historische structuur de ruimtelijke contouren van de passantenhaven. Het gebied wordt dankzij de landschappelijke inrichting nadrukkelijk een onderdeel van de vesting. Door de zachte, groene en natuurlijke inrichting wordt de overgang naar het bedrijventerrein geleidelijk vormgegeven. In de directe omgeving worden direct watersportgerelateerde voorzieningen toegevoegd, zoals sanitair, een watertappunt en wellicht oplaadpunten voor elektrische boten. Naast deze voorzieningen komt er in de omgeving van de haven geen aanvullend (nautisch) programma.

De verbetering van het gebied draagt bij aan de kwaliteit van een grotere omgeving. De entree vanaf de Amsterdamsestraatweg krijgt ter hoogte van de haven de uitstraling die het verdient. Een herinrichting van de Amsterdamsestraatweg creëert een aantrekkelijke wandelroute van de haven naar de vesting. In de hoofdstukken 'inrichting van het water' en 'inrichting van het land' wordt de visiekaart nader toegelicht.

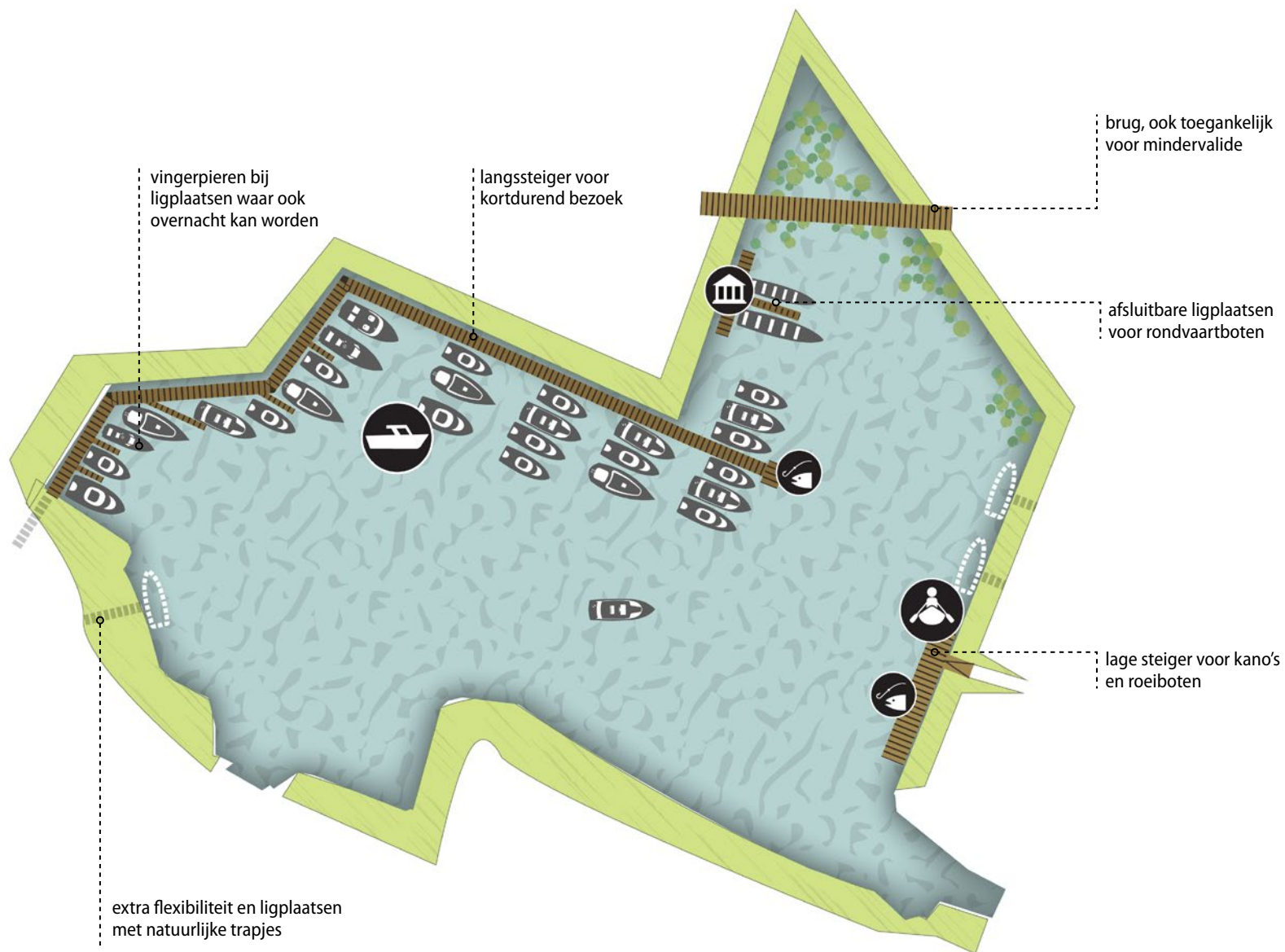






5. INRICHTING VAN HET WATER

De passantenhaven van Naarden vormt een middel om de bijzondere plek in de stad waardevol te maken voor haar omgeving. Daarbij staat de haven ten dienste van die omgeving. Inrichting van de haven is geen doel op zich, maar een middel om een ander doel te bereiken: het creëren van een hoogwaardig gebied in Naarden



Zomer- én winterbeeld

Belangrijk is dat de haven deze functie niet alleen optimaal vervult op zomerse dagen en bij grote drukte, maar zeker ook al die andere (330) dagen per jaar wanneer de haven niet veel bootbezoekers zal tellen. Bij de inrichting is daarom het zomer en het winterbeeld van belang. Het is de voortdurende zoektocht tussen capaciteit en inrichting enerzijds (comfort voor bootjes) en beeld als de bootjes er niet zijn anderzijds.

De passantenhaven van Naarden kent een beperkte omvang. Vanuit de omgeving is de gelijktijdige druk ook niet zo groot. Daarom wordt gekozen voor een sober en doelmatig inrichtingsmodel, dat bij elke weergesteldheid en bezoekintensiteit aantrekkelijk is. De haven moet nooit voelen als een 'lege bak'.

Kenmerken haven

De haven wordt een passantenhaven. De bezoekende boten komen zowel voor een paar uur als voor een kort verblijf (één of enkele nachtjes). De capaciteit is beperkt en is ook ondergeschikt aan de beeldkwaliteit in alle seizoenen. Daardoor zal de haven wellicht op termijn niet alle boten die willen komen ook kunnen accommoderen. De bezoekers voor enkele uren komen uit het zuidelijk en westelijk gelegen gebied (Loosdrechtse Plassen en Vecht) en vanuit het noordwesten (Muiden en Gooimeer). Doorgaans zullen het open motorboten en sloepen zijn. Zij komen met name voor de Stad Naarden, willen enkele uren hun boot veilig achterlaten om de vesting te bezoeken en gaan dan weer

terug. Voor deze groepen worden circa 25 plaatsen gelijktijdig beschikbaar gesteld.

De bezoekers die ook willen blijven overnachten, bezoeken eveneens de vesting. Vaak zullen zij op doorreis zijn en vanaf het Gooimeer Naarden willen bezoeken. Het gaat veelal om kleinere motorboten met een beperkte doorvaarhoogte. De grotere boten zullen vaak ligplaats kiezen bij Jachthaven Naarden. Kleinere boten kunnen in de passantenhaven overnachten. Er zijn elf plaatsen voor deze boten ingepast.

De inrichting van de haven is zo flexibel dat op piekdagen een groter aantal bezoekers mogelijk is (stapelen van boten). Bij grotere belangstelling biedt Jachthaven Naarden voldoende overloopcapaciteit.

De rondvaartboten die in Naarden varen, zoeken nog een goede en veilige ligplaats. In de haven wordt hiervoor ruimte gereserveerd, mits van hieruit geen groepen worden vervoerd. De opstapplaats blijft gelijk aan de bestaande situatie in de vesting. Er is ruimte voor maximaal twee rondvaartboten.

In de haven wordt ruimte gemaakt voor kleine 'spierkracht voortbewogen' watersport, zoals roeien en kanovaren. Een kleine en vooral lage steiger zorgt voor een gemakkelijke in- en uitstap.

Inrichtingsprincipes

Zoals gesteld zal de beeldkwaliteit in zomer en winter soortgelijk zijn. De waterstand in de haven is relatief stabiel. Daardoor zijn drijvende steigers niet nodig. Een steiger naast de kade maakt de haven wel meer 'af' en ingericht. Voor kortdurend bezoek is een langssteiger geschikt. Boten leggen hier in de lengte aan. Bij meer aanbod stapelen de boten tegen elkaar of leggen ze de boten alsnog kops tegen de steiger. Daardoor is de flexibiliteit optimaal.

Er wordt wat extra flexibiliteit geboden door op enkele plaatsen trapjes te maken vanaf het talud met een harde kade en enkele ringen. Hier kunnen bij extra vraag boten afgemeerd worden, buiten het hoogseizoen houdt deze oever zijn natuurlijk uiterlijk.

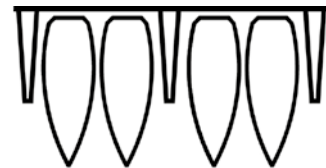
Voor de plaatsen waar ook overnacht kunnen worden zijn vingerpieren tussen de ligplaatsen bedacht. De boten komen met de voor- of achterzijde tegen de steiger aan.

Voor de kano's en roeiboten is een smalle en vooral lage steiger voorzien, die maar 10 cm boven water uitsteekt. Afhankelijk van waterstandsverschillen wordt deze vast of drijvend uitgevoerd. De steiger heeft een breedte van 2 meter zodat ook voor roeiers een comfortabele instap en uitstap mogelijk is.

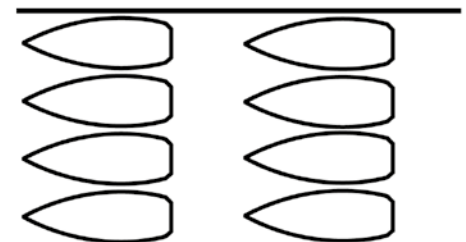
Voor de rondvaartboten is een lange kopse steiger voorzien die vanaf de kade afsluitbaar is. Daardoor kunnen de boten beter beveiligd worden. Samen met de Rondvaart Naarden wordt bekeken of een overkapping mogelijk en inpasbaar is.

Op één plek wordt een steiger voorzien voor de sportvisserij, ook door mindervaliden. Dit is een vaste steiger aan of boven water met bijvoorbeeld een balustrade of lage beugels rondom.

vingerpieren tussen de ligplaatsen voor overnachtingen



stapelen aan langssteiger



huidige situatie



impressie nieuwe situatie



Beheer en toezicht

De exploitatie van een passantenhaven is nooit kostendekkend. Voor kortdurend bezoek van enkele uren wordt bovendien niet betaald, waardoor er maar zeer beperkt inkomsten zijn. Toch is doorlopend beheer en toezicht nodig. Iedere dag zal iemand toe moeten zien op het juist afmeren van de boten, het betalen van overnachtingsgeld, het niet te lang blijven van boten en het voorkomen van permanente ligplaatsen. Iemand moet zich verantwoordelijk voelen.

De combinatie met Rondvaart Naarden is hiervoor kansrijk. Zij varen elke dag en zouden dus elke dag het vertrekken en terugkomen kunnen combineren met een inspectieronde. Daardoor blijven de kosten binnen de perken en blijft het gebruik op de juiste manier gereguleerd.

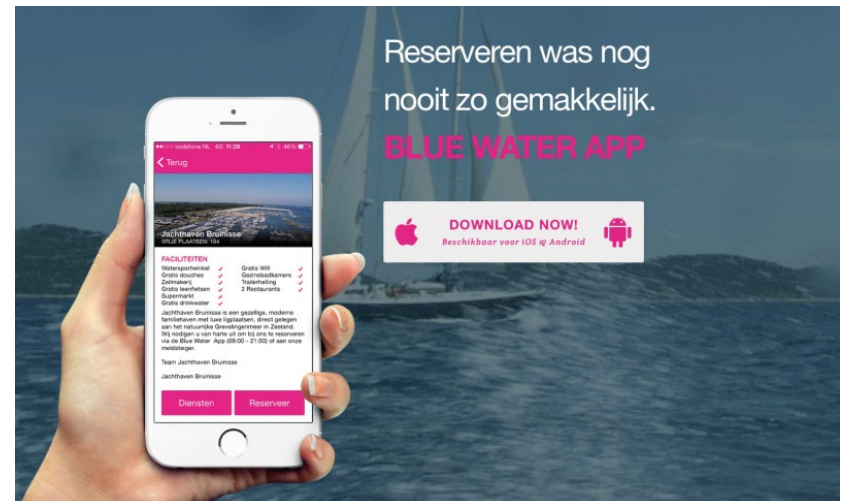
Rondvaartboot Naarden



Reserveren en registreren

Momenteel maakt de watersport een vernieuwingsslag door. Reserveren van een ligplaats, online betalen en automatisch inchecken en uitchecken zijn volop in ontwikkeling. Parkeerapps zoals Yellowbrick en Parkmobile onderzoeken ook de mogelijkheden in de watersport. Inspelen op deze nieuwe manieren van havenbeheer is nodig om beheer te organiseren en kosten in de hand te houden.

Blue Water APP



De havens van Naarden

De nieuw in te richten haven moet een aanvulling zijn op de bestaande havens. Naarden kent een luxe jachthaven dichtbij de Vesting. Deze haven heeft uitstekende voorzieningen voor mens en boot. Er is een kleine functionele overlap voor wat betreft de overnachtingen, hoewel de capaciteit en het voorzieningenniveau sterk verschillend is. De Vesting Haven is vooral in gebruik door kleine lokale bootjes, roeiboten en sloepen. Daarnaast is deze haven de locatie van de Historische Haven. In de historische haven is plek voor een selectie van onbewoond varend erfgoed cq. varende monumenten.

De haven van Naarden ligt in een sterk veranderd netwerk van vaarwegen. Verschillende ambities komen in Naarden samen. Binnen het programma Naarden Buiten de Vesting is gekozen voor een nieuwe vaarverbinding tussen Naardertrekvaart en het Gooimeer. Daardoor wordt het mogelijk behalve via de Vecht ook via deze doorvaart van Randmeren naar plassen te varen. Ook aan de zuidzijde is het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen de ambitie benoemd om de bereikbaarheid van Naarden te versterken, onder andere via de 's-Gravelandse Vaart en de Karnemelksloot.



Jachthaven

- Entree naar de Vesting
- Grotere boten en langer verblijf
- Snelle verbinding met de Vesting en met open water
- Veel meer voorzieningen voor mens en boot



Vesting haven

- Vaste ligplaatsen roeiboten en open boten
- Roeiboten en een enkele sloep
- Direct tegen de kademuur, geen voorzieningen
- Ligplaatsregime door de gemeente



Passantenhaven

- Aanlegplaatsen voor enkele uren (vaak in jachthavens niet mogelijk)
- Aanlegplaats voor de nacht voor beperkt aantal kleinere kajuitboten
- Eenvoudig sanitair, alleen toiletten en douche
- Ligplaats direct naast de vesting

Referentie haven naast een vesting (Heusden)



Visualisatie langshaventje Naardertrekvaart
(uit: Gebiedsprogramma Naarden buiten de vesting)



Naardertrekvaart

In het Programma Naarden Buiten de Vesting zijn afspraken gemaakt over de nieuwe vaarverbinding. Deze maakt doorvaart van boten met een kleine kajuit mogelijk (12 x 4 meter, 2,40 hoog en 1,10 diep). Er komt een sluis die de schepen op gezette tijden binnenlaat, maar ook de capaciteit kan beperken.

De doorvaarthoogte van 2,40 meter maakt bediening van de Irenebrug en de brug van de Amsterdamsestraatweg noodzakelijk. Het programma zal hierin moeten voorzien om de haven toegankelijk te maken voor kajuitboten.

6. INRICHTING VAN HET LAND

Naast de (her)inrichting van water gaat er ook op de wal het een en ander veranderen. Dit deel beschrijft de visie met betrekking tot de voorzieningen, de inrichting van de openbare ruimte en ook de relaties met de omgeving zoals het bedrijventerrein en de verbinding met de vesting.



landschappelijke
inkadering van het
bedrijventerrein

robuuste karrensporen
markeren routes

terugbrengen van het
open landschap

sanitaire
voorzieningen
geïntegreerd
in gebouw

natuurlijke inrichting van de
oevers met waterplanten en
rietkragen

natuurlijke
materialen

stuiken rooien
om openheid
te versterken

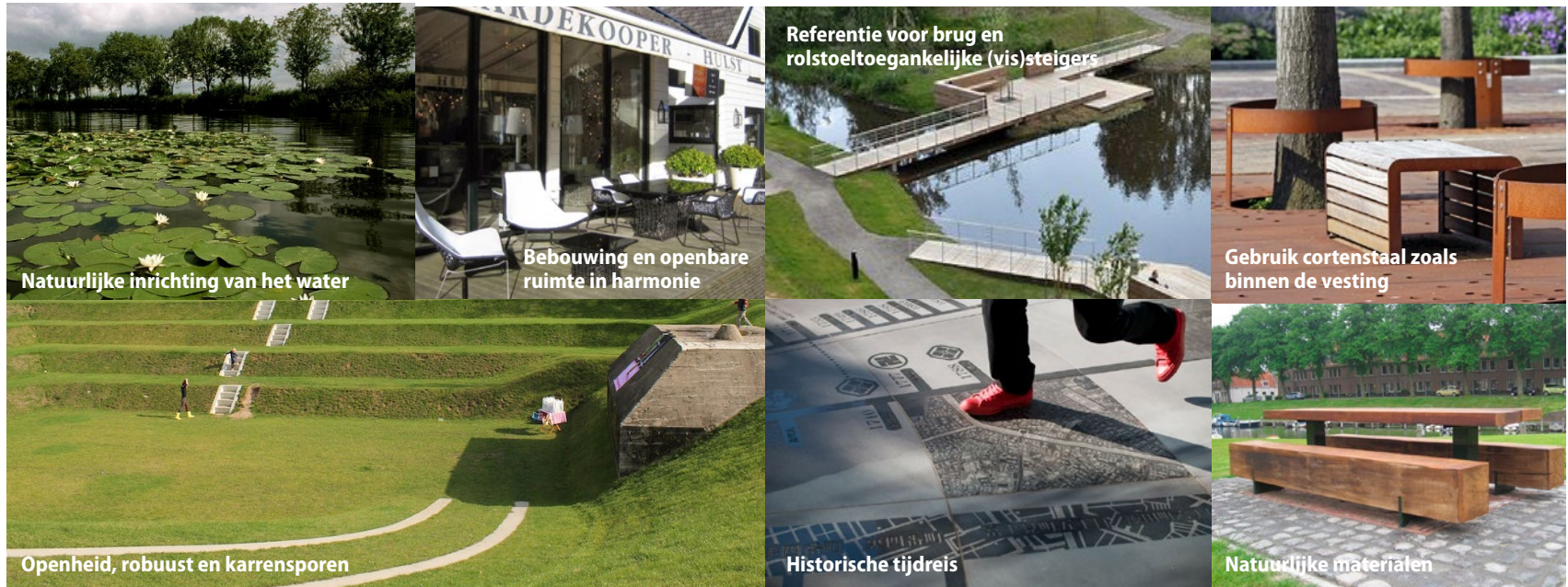
Onderdeel van de vesting

Samen met de inrichting van het water vormt de inrichting van het land een bouwsteen voor de visie. In de historische havenvorm ligt de nadruk op de relatie met de vesting, ook wat betreft de inrichtingsprincipes. In deze visie is dit uitgewerkt door de keuze voor zachte, groene en natuurlijke oevers. Op deze manier wordt de haven nadrukkelijk onderdeel van haar cultuurhistorische omgeving.

Voorzieningen op de wal

In het deel waar de inrichtingsprincipes voor het water zijn beschreven, blijkt dat de passantenhaven ruimte biedt aan circa 25 boten. Bij dit aantal boten zijn de benodigde voorzieningen op de wal beperkt. Het gaat naar verwachting om een sanitaire voorziening, oplaadpunten voor elektrische boten en een watertappunt. De inzet van de visie is om deze gebouwde voorzieningen zoveel mogelijk te integreren in bestaande bebouwing.

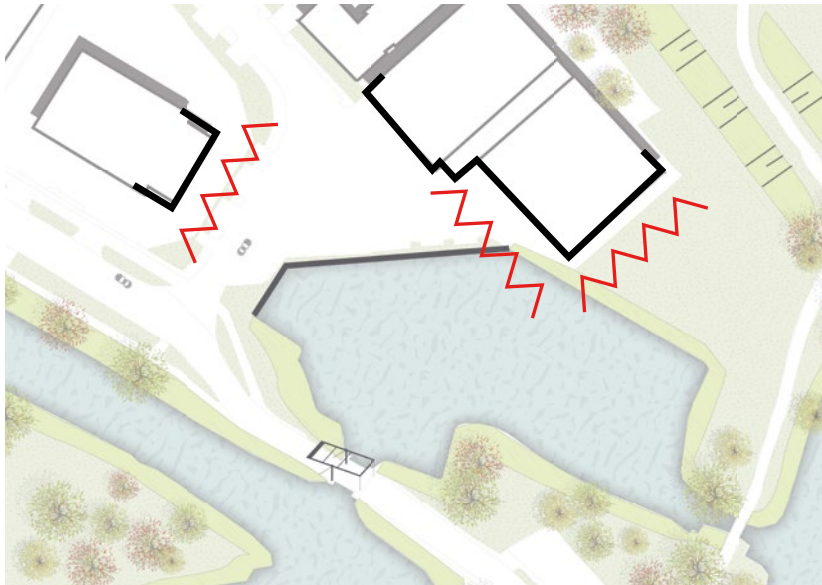
eerste aanzet beeldkwaliteit



De omgeving van de haven

De realisatie van de haven en het opwaarderen van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied heeft consequenties voor het huidige gebruik. De loods aan de Energiestraat 1 maakt plaats voor water, evenals de ponyweide. Het naastgelegen gebouw van 'Terrace Design Center' komt daarmee op eerste linie aan de haven te staan. De uitstraling en kwaliteit van dit gebouw leent zich hiervoor. Het is kansrijk om de zuidgevel van dit pand te oriënteren op het water. Voor de sloop van het pand aan de Energiestraat gaat de gemeente de compensatiemogelijkheden voor nieuwbouw elders op het bedrijventerrein verkennen. Het betreft circa 1.300 m2 bruto vloeroppervlakte.

Harde confrontatie tussen bedrijventerrein en vesting in bestaande situatie.



Camouflage van het bedrijventerrein en de eigenaren van de gebouwen aan de haven stimuleren om de bebouwing op de haven te oriënteren



Het pand van de Euromaster

Een andere rand van de haven wordt gevormd door het pand van de Euromaster aan de Amsterdamsestraatweg. De uitstraling van het gebouw wordt door veel betrokkenen als niet passend bij het karakter van de passantenhaven bestempeld. Binnen de scope van deze visie is het echter niet mogelijk het pand actief te verwerven. Vanuit de visie op de haven is beeldkwaliteit van het pand als 'wand' van de haven voor verbetering vatbaar. In de visie wordt ingezet op een tweeledige strategie: enerzijds worden het pand aan de zijde van de haven landschappelijk 'ingepakt', bijvoorbeeld door de haag aan de zijde van de Energiestraat te verlengen. Hiermee is het minder beeldbepalend in haar huidige verschijning. Anderzijds wordt voorgesteld dat de gemeente specifiek voor de direct omliggende kavels beeldkwaliteitsregels opstelt die recht doen aan de nieuwe functie van de plek. Deze regels worden toegepast op het moment dat de eigenaar besluit tot herontwikkelen (sloop-nieuwbouw) van het kavel. Deze regels hebben bijvoorbeeld betrekking op de uitstraling van het gebouw, de oriëntatie op de openbare ruimte, de bouwhoogte en de wijze waarop parkeren op het kavel is georganiseerd.



Principes voor de Euromaster



Handhaven bestaande verkeersstructuur



Parkeren en verkeer

Op dit moment doet de ruimte naast de havenkom dienst als parkeerterrein voor lang parkeren van vrachtwagens en voor het parkeren van touringcars. Ook zijn plekken ingericht voor het parkeren van personenauto's. De aanleg van de passantenhaven conform deze visie maakt geen extra parkeerplaatsen noodzakelijk. De bezoekers komen per boot naar de vestingstad en zullen, in het algemeen, te voet hun reis vervolgen. In de toekomstige situatie is het niet gewenst dat blik dominant het beeld bepaalt van de nieuwe passantenhaven. De visie schetst de mogelijkheid om het aantal parkeerplaatsen voor personenauto's te handhaven, mits zorgvuldig ingepast in de nieuw aan te leggen openbare ruimte.

Parkeerbalans bestaande situatie



Parkeerbalans visie Passantenhaven



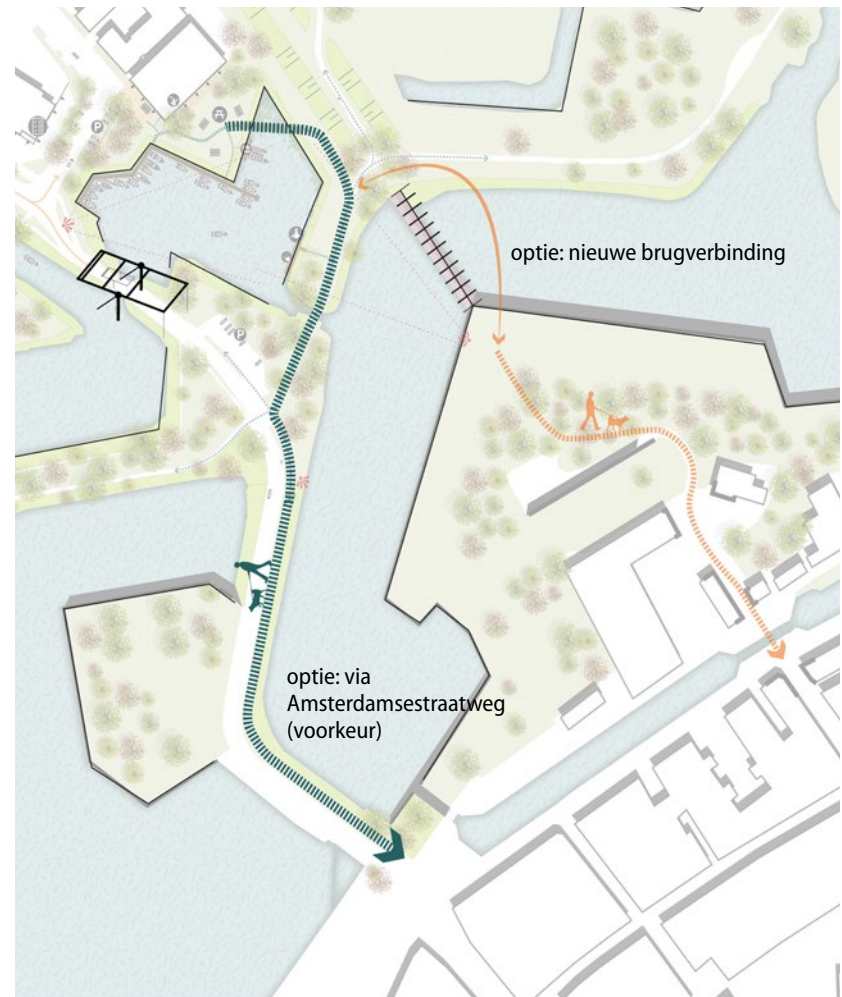
Voor het lang parkeren van vrachtwagens en bussen wordt door de gemeente naar alternatieven gezocht. Het gebied zal naar verwachting geen rol spelen in de grote parkeeropgave op het gebied binnen de vestingwallen.

In de visie op de passantenhaven blijft de huidige verkeersstructuur in tact. Het verkeer vanaf het bedrijventerrein wordt via de Energiestraat naar de Amsterdamsestraatweg geleid. Ook vice versa blijft deze mogelijkheid bestaan. De aanrijroute van de brandweer blijft hiermee ongewijzigd.

Wandelend naar de vesting

Als onderdeel van de visie is onderzocht hoe de bezoekers aan de passantenhaven op een aantrekkelijke manier naar de vesting kunnen wandelen. Bezoek aan de vesting is ten slotte, zo is de verwachting, voor watersporters het belangrijkste motief om deze haven van Naarden aan te doen. In het ontwerpproces zijn twee verschillende opties verkend: een optie waarbij de bezoekers via een nieuw te realiseren brug over de vestinggracht de vesting bereiken en een optie waarbij de bestaande wandelroute langs de Amsterdamsestraatweg wordt benut.. Daarbij is vanuit twee motieven gekozen voor de optie van de bestaande wandelroute. Ten eerste vanuit het motief, mede van de eigenaar, dat aanleg van een nieuwe brug in cultuurhistorisch opzicht niet past op de plek. Ten tweede vanuit het motief dat de aanleg van de haven een mooie aanleiding is om de bestaande voetgangersverbinding langs de Amsterdamsestraatweg te verbeteren.

Verkenning verbinding passantenhaven - vesting





Verbetering van de Amsterdamsestraatweg

Op dit moment kent de Amsterdamsestraatweg een symmetrisch profiel. Aan weerszijden van de rijloper voor auto's en fietsverkeer bevindt zich een smal wandelpad. In het voorstel voor verbetering van deze openbare ruimte, ligt het voor de hand om het profiel asymmetrisch in te richten, zoals bijvoorbeeld ook aan de andere zijde van de vesting bij de Amersfoortsestraatweg. Daarbij wordt in deze visie voorgesteld om de wandelroute aan de binnenzijde (de zijde van de vesting) te verbreden. Op deze manier sluit de route het meest optimaal aan op de vesting enerzijds op de passantenhaven anderzijds. De consequentie van deze verbrede wandelroute is dat de rijloper naar de buitenzijde (de zijde van het ravelijn Nieuw Molen – Oud Molen) wordt verschoven en dat het huidige wandelpad aan deze zijde verdwijnt. Deze opzet vereist een goede en veilige oversteek ter hoogte van het ravelijn en ter hoogte van de Bedekteweg (rondom de vesting). Als onderdeel van de plannen kan ook het ravelijn betrokken worden. Het ravelijn, in gebruik bij de plaatselijke scouting, is nu nog afgesloten met hekken. In potentie kan dit meer onderdeel van de openbare ruimte gaan worden, zoals ook op andere bastions en ravelijnen van Naarden het geval is. In het vervolgproces kunnen inrichtingsplannen voor de Amsterdamsestraatweg (inclusief ravelijn) nader uitgewerkt worden. De financiering van dit deel van de visie is (nog) niet geregeld.



Ravelijn Nieuw Molen - Oud Molen niet toegankelijk



Zicht op de vestingwerken vanaf de Amsterdamsestraatweg



Huidig profiel Amsterdamsestraatweg ter hoogte van ravelijn Nieuw Molen-Oud Molen



Voorstel voor profiel Amsterdamsestraatweg ter hoogte van ravelijn Nieuw Molen-Oud Molen (vergroting op volgende pagina)



Vergroting van huidig profiel Amsterdamsestraatweg ter hoogte van ravelijn Nieuw Molen-Oud Molen



Vergroting van voorstel voor profiel Amsterdamsestraatweg ter hoogte van ravelijn Nieuw Molen-Oud Molen

7.PROGRAMMA VAN EISEN

De visie op de passantenhaven vormt een gemeentelijke kader waarin ideeën over de toekomstige opzet van een passantenhaven worden samengebracht. Dit deel geeft een overzicht van het programma van eisen. Het betreft beleidsmatige uitgangspunten die gebruikt worden bij verdere uitwerking en als toetsingskader bij toekomstige keuzes. Er kan alleen beargumenteerd van deze eisen worden afgeweken.

Eisen

Hieronder volgt een overzicht van de eisen die voor verdere plan- en besluitvorming gelden:

- ✓ De inrichting van de haven dient als gebiedsontwikkeling het algemeen belang. Daarbij is niet de haven en haar gebruikers de centrale drijfveer, maar de bijdrage die de haven moet bieden aan de omgeving als natte entree naar de Vesting.
- ✓ De historische waterstructuur vormt de basis voor de toekomstige ruimtelijke vorm van de passantenhaven. Openheid op land en water bevordert de beleving van de plek en de samenhang met de vesting en vestinggracht.
- ✓ De inrichting van de haven is sober en doelmatig, zodat de haven bij elke weergesteldheid en bezoekenintensiteit aantrekkelijk is.
- ✓ De haven biedt plaats aan (maximaal) 40 bootjes. Er is beperkt ruimte voor kleinere motorjachten. De meeste plaatsen zijn geschikt voor sloepen en open bootjes voor een verblijf van enkele uren. Het aanbod is flexibel inzetbaar.
- ✓ Naast ligplaatsen voor passanten biedt de haven mogelijk ruimte voor twee kleine rondvaartboten van de Vestingvaart die een afsluitbare steiger krijgen om te overnachten. Vanuit de haven wordt geen rondvaartprogramma gevaren.
- ✓ De inrichting van de openbare ruimte rondom de haven heeft een groen, zacht en natuurlijk karakter en bij de inrichting wordt gebruik gemaakt van natuurlijk materialen.
- ✓ De inrichting met steigers en (enkele) vingerpien zorgt voor een aantrekkelijke maar sobere uitstraling.
- ✓ De haven krijgt mogelijk een toegankelijke vissteiger voor hengelsporters en een (lage) steiger voor roeiers en kanovaarders.
- ✓ De voorzieningen op de wal blijven beperkt tot de voorzieningen die direct gekoppeld zijn aan het gebruik van de haven, zoals sanitaire voorzieningen, een koffievoorziening, een kantoorruimte ten behoeve van de beheerder, elektrische oplaadpunten en een watertappunt.. Deze voorzieningen mogen niet concurreren met functies in de vesting.
- ✓ De gebouwde voorzieningen worden bij voorkeur geïntegreerd in een bestaand gebouw dan in nieuwbouw wel direct gekoppeld aan een bestaand gebouw.
- ✓ Het pand aan de Energiestraat 1 wordt gesloopt, de vierkante meters 'werkfunctie' die hiermee verloren gaan, zullen elders op het bedrijventerrein gecompenseerd moeten worden. de gemeente start een onderzoek.
- ✓ Het aantal parkeerplaatsen voor personenauto's in de openbare ruimte rond de passantenhaven blijft gehandhaafd.
- ✓ Het lang parkeren voor bussen en vrachtwagens zal elders gecompenseerd moeten worden. De gemeente start een onderzoek.
- ✓ Voor het kavel van de Euromaster streeft de gemeente naar een betere beeldkwaliteit. De gemeente stelt enkele spelregels op voor eventuele herontwikkeling of verandering.
- ✓ Als gevolg van de aanleg van de passantenhaven blijft de verkeersstructuur van de omgeving van de haven onveranderd.

- ✓ De realisatie van de passantenhaven heeft geen consequenties voor de aanrijtiden van de hulpdiensten.
- ✓ De Amsterdamsestraatweg tussen de Lange Bedekteweg en het Burgemeester Wesselingplein moet worden verbeterd voor voetgangers. De gemeente gaat de haalbaarheid onderzoeken en ontwerpvoorstellen nader uitwerken.
- ✓ Er komt geen extra wandelroute langs de beer naar de vesting.
- ✓ De jachthaven mag geen onevenredige commerciële schade van de passantenhaven ondervinden.

BIJLAGE: KOSTEN

In deze bijlage zijn de kosten van de passantenhaven in beeld gebracht.

Deze berekening heeft een relatief globaal karakter, passend bij het uitwerkingsniveau van de visie.

Kostenberekening voor de realisatie van de passantenhaven

Binnen het programma 'Naarden buiten de Vesting' zijn financiële middelen ter beschikking gesteld aan de diverse uitvoeringsprojecten. Dat geldt ook voor het project 'Passantenhaven Naarden'. Het beschikbare budget van 5,8 miljoen euro is daarvoor kaderstellend. Gedurende het visievormingsproces zijn de financiële consequenties van de verschillende ontwerpvoorstellen doorgerekend. De werkzaamheden zijn uitgevoerd door de financieel experts van Stadkwadraat.

De volgende onderdelen zijn meegenomen in de kostenberekening:

- herstel van de historische waterstructuur
- inrichting van de openbare ruimte
- inrichting van het water
- realisatie van sanitaire voorzieningen op de wal
- vernieuwing van de brugbediening
- verwerving van de pand op de Energiestraat 1
- sloop van het pand op de Energiestraat 1
- inrichting alternatieve locatie voor het lang parkeren
- herprofilering van de Amsterdamsestraatweg (van Lange Bedekteweg tot de bushalte bij het burgemeester Wesselingplein)
- reservering voor bodemsanering (er is mogelijk sprake van verontreinigde grond)

De totale kosten voor de bovengenoemde onderdelen bedragen, inclusief een reservering voor bodemsanering tussen de 3 en 3,5 miljoen euro. Naast eenmalige investeringskosten is er ook sprake van directe kosten voor beheer en toezicht.



Colofon

Inhoud en vormgeving

Urhahn | stedenbouw & strategie

Sjoerd Feenstra

Merijn de Veer

John Breen

Rob Vrolijks (Projectbureau Vrolijks)

Kosten: Stadkwadraat



STEDENBOUW
& STRATEGIE



stad²

In opdracht van de gemeente Gooise Meren

Marleen Sanderse (bestuurlijk opdrachtgever)

Patrick Schrijver (projectleider)

Pieter Hol (teamleider)



De visie op de passantenhaven van Naarden is in co-creatie met belanghebbenden en belangstellenden opgesteld. Er zijn diverse bijeenkomsten georganiseerd:

11 februari 2016: grote bijeenkomst

18 mei 2016: bijeenkomst met de klankbordgroep (later projectgroep geworden)

8 december 2016: bijeenkomst met projectgroep

19 januari 2017: bijeenkomst met projectgroep

14 maart 2017: grote bijeenkomst

De projectgroepleden zijn:

Wilbert van Waes - Watersportverbond

Gerrit Gortzak - Jachthaven Naarden

Jan Landsaat (vervang) - FIN

Ben Essink (primair) - FIN

Lex Maat - Vestingvaart Naarden

Henk Makaske - Bewonersplatform Naarden Vesting

Frans Douque - Roei- en zeilvereniging Naarden

Bram Rutten - Roeivereniging Naarden

Saskia Simons - Stadspromotie Naarden

Kees van Uuden - Vereniging Vestingstad

Joop Smeets - Stichting Historische haven Naarden

Olaf Langendorff - Hengelsportvereniging Naarden-Bussum

Peter Senf - Stichting Historische Haven Naarden

Jeroen van de Werf – Stichting MonumentenBezit (19 januari aanwezig)

VISIE PASSANTENHAVEN NAARDEN