Kaderplan
Terschelling Havenfront



03-11-2021

LAOS LANDSCHAPS ARCHITECTUUR

Kaderplan, Terschelling Havenfront

Kaderplan versie, 03-11-2021

Er kunnen geen enkele rechten worden ontleend aan analysekaarten, ontwerpconcepten, ontwerpuitwerkingen en / of andere keuzes. Dit is een kaderdocument met ontwerprichtlijnen voor de openbare ruimte op het havenfront van West-Terschelling. Geen van de tekeningen kan gebruikt worden ter uitvoering.

LAOS
LANDSCHAPS
ARCHITECTUUR

Kerklaan 30, Haren
Postbus 6070
9702 HB Groningen
050 5278218
contact@laoslandschap.nl
www.laoslandschap.nl

OPDRACHTGEVER

gemeente Terschelling

Advies met betrekking tot verkeer, parkeeropgaven en technische en financiële onderbouwing
SWECO, Interra & Ruimte voor iedereen & Adonin Harlingen

Inhoud

1. INLEIDING	5
2. ANALYSE TERSCHELLING HAVENFRONT	9
3. FUNCTIONELE ANALYSE	29
4. VERHAAL VAN TERSCHELLING	39
5. FUNCTIONEEL PROGRAMMA VAN EISEN	47
6. ESTHETISCH PROGRAMMA VAN EISEN	53
7. UITWERKINGEN	59
8. DEELGEBIEDEN	73
BIJLAGE	107

INLEIDING

Opgave

Al geruime tijd is de gemeente Terschelling bezig met de planvorming rondom het havenfront van West-Terschelling. Eerder heeft de gemeente de Startnotitie Masterplan Havengebied op laten maken. Dit document wordt gebruikt als inspiratie, maar het kaderplan gaat verder in de uitwerking.

Het is belangrijk dat de openbare ruimte in haar geheel wordt beschouwd. Vooral ook omdat de inrichting van de openbare ruimte recht moet doen aan West-Terschelling als dorp met een rijke, gelaagde geschiedenis. En omdat het havenfront een belangrijke poort is naar het eiland Terschelling.

Dit boekwerk laat de ontwerpkaders zien voor het havenfront van West-Terschelling. Het begint met een analyse en een conceptuele benadering van de opdracht, waarna ontwerpuitgangspunten ingebed worden in het ‘verhaal van Terschelling’. Het kaderplan wordt afgesloten met een serie van deelgebieduitwerkingen, waarin principe uitspraken worden gedaan wat betreft logistieke afwikkeling, wegprofielering en de beoogde sfeer. Het mooie aan dit plan is dat het op te knippen valt in fases, doordat we werken met deelgebieden. Daarnaast benoemt het plan klimaatadaptieve bouwstenen die het plan kunnen opplussen. Actuele onderwerpen als biodiversiteit en een gezonde en duurzame leefomgeving komen aan de orde.

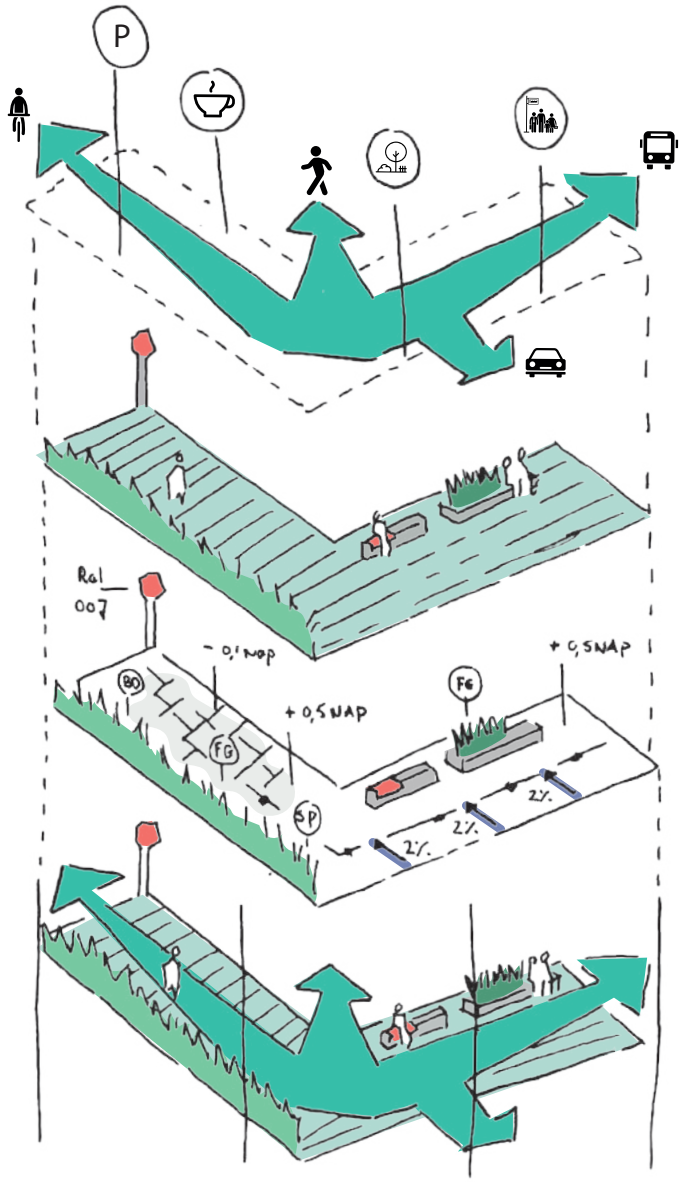
Logische compositie van stromen en programma

Materialen en objecten in onderlinge samenhang

Principedetails

=

Kaderplan



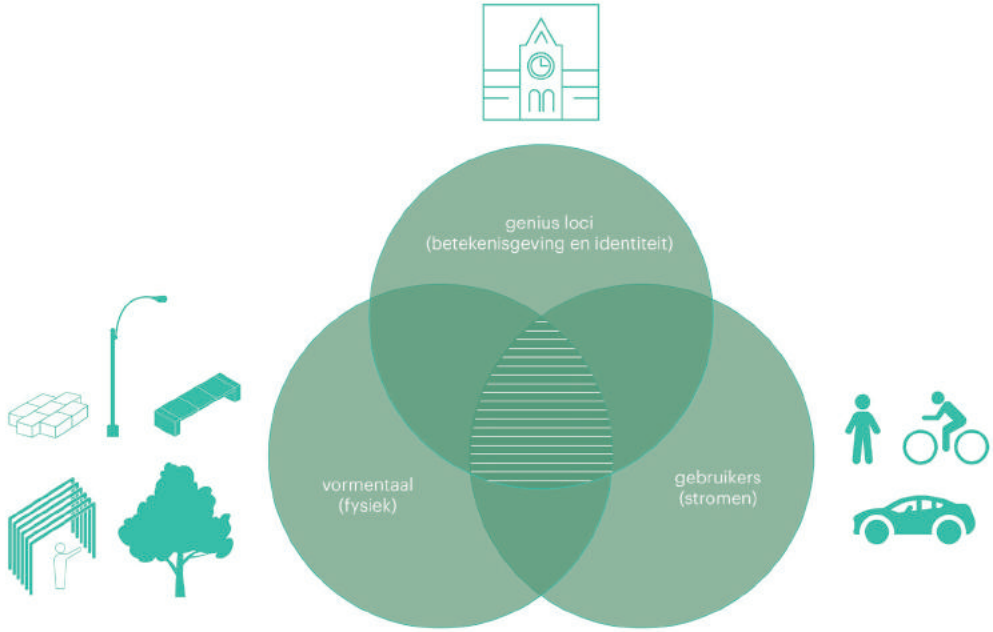
Schemtatische weergave over waar een kaderplan uitspraken over doet.

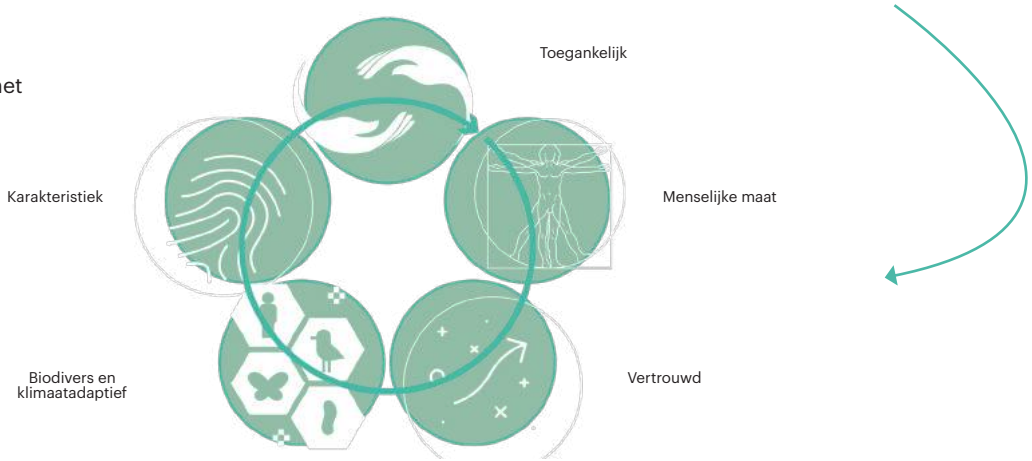
Algemene ontwerpvisie LAOS

Onze ontwerpaanpak is gericht op het uitlichten van vaak al aanwezige kwaliteiten van plekken en gebieden. De schoonheid komt niet van wat we toevoegen; door datgene wat we toevoegen maken we de schoonheid die er in potentie al is ervaarbaar. Onze ontwerpingrepen zijn altijd gedacht vanuit het landschap – juist de geschiedenis en al aanwezige kwaliteiten van plekken bieden de aanknopingspunten om logische en met de omgeving samenhangende ontwikkelruimte te creëren.

Doel van onze ontwerpen is rust, ontspanning en gebruiksgemak: plekken die je de ruimte geven om je goed te voelen. Plekken waar er een samenhang bestaat tussen de vormentaal, het gebruik en die recht doet aan betekenisgeving door de gebruiker aan de plek.

We ontwerpen plekken die toegankelijk zijn voor zoveel mogelijk gebruikers, die vertrouwd overkomen en waar men zich veilig voelt. De ontwerpen brengen rust, ontspanning en gebruiksgemak, zonder dat ze aan karakter verliezen. We ontwerpen altijd vanuit de menselijke maat, maar vergeten daarbij flora, fauna en het klimaat niet.





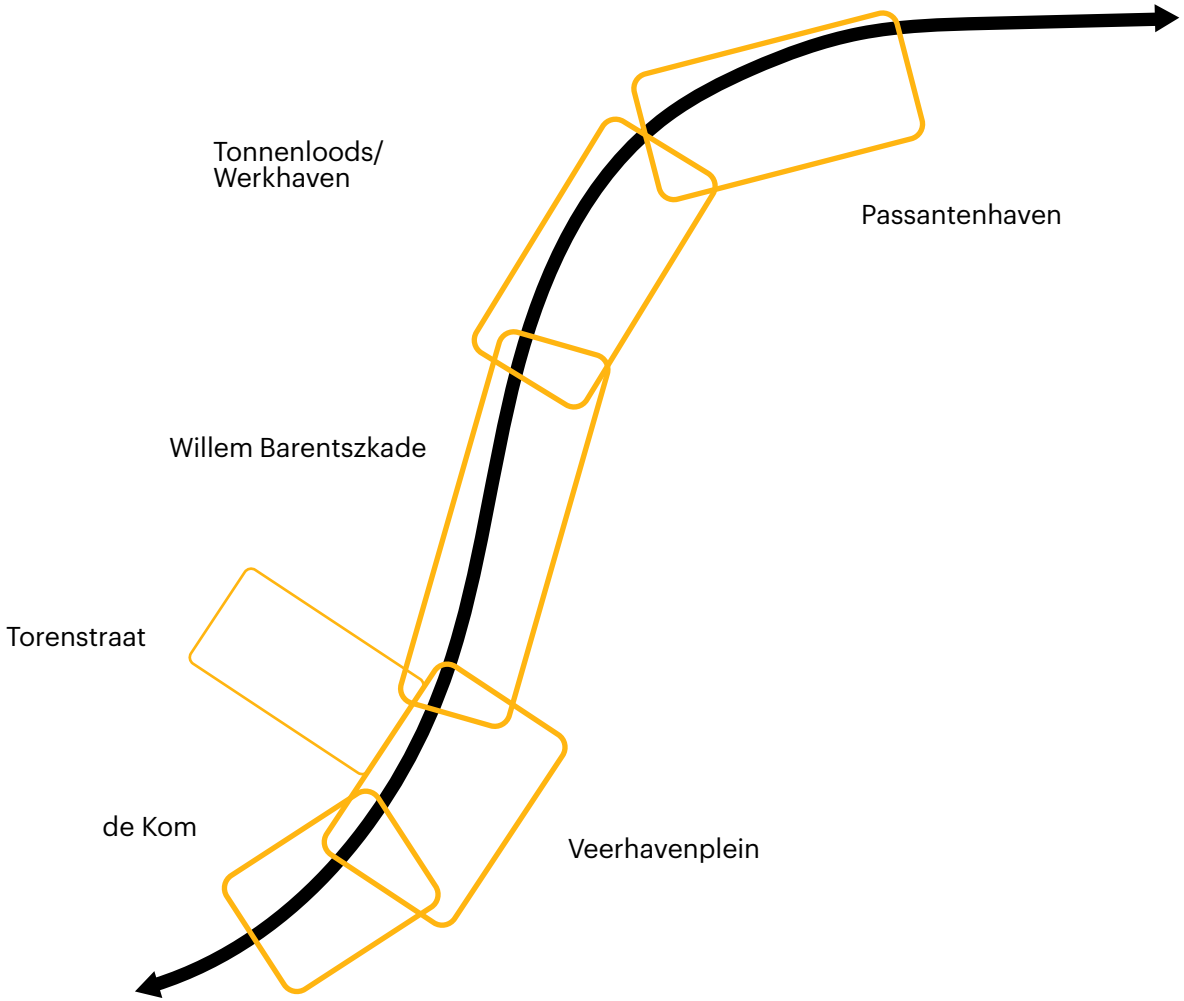
ANALYSE
TERSCHELLING HAVENFRONT

Locatie

Het plangebied is het havenfront van Terschelling. Concreet vallen daar de Kom, het Veerhavenplein, de Willem Barentszkade, Tonnenloods/Werkhaven, Passantenhaven en de Torenstraat onder. Omdat een ontwerp altijd binnen een context van bestaande structuren en stromen ligt, kijken we ook buiten de werkgrenzen. Dat betekent dat we als studiegebied West-Terschelling en het gehele eiland hebben genomen. Door het studiegebied ruimer te trekken kunnen we inspiratie halen uit verhalen, gewoontes en gebruiken, de geschiedenis van de plek, dorp overstijgende landschappelijke structuren en stromen enz. Dit zorgt voor een coherent verhaal.

We zijn open over de fasering van het kaderplan. Een eventueel herinrichting van het havenfront in de toekomst vraagt een enorme investering die kan vragen om een gefaseerde aanpak. Dit betekent dat aan ons is gevraagd verschillende deelgebieden te onderscheiden die eventueel opeenvolgend ontwikkeld kunnen worden.

Daarnaast heeft het werken met deelgebieden ook een ruimtelijk voordeel. Door de gebieden in samenhang te zien ontstaat er een eenduidige vormentaal en functionele werking van de plek. Het havenfront als geheel is daarbij de dragende structuur. Maar ieder deelgebied heeft zijn eigen karakteristiek en vraagt wellicht op nuance een andere ontwerpblik. Het Veerhavenplein vraagt een andere benaderingswijze dan de Tonnenloods bijvoorbeeld. Op deze manier behouden we samenhang op structuurniveau, maar kunnen we per deelgebied de karakteristieken naar boven halen.

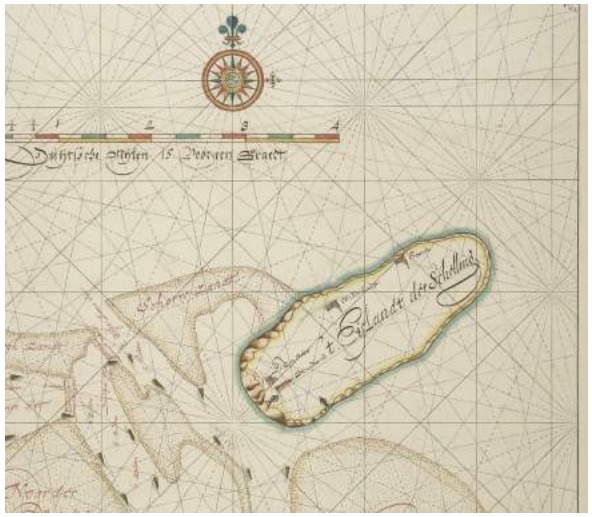


Een dragende structuur verbindt verschillende sferen



De locatie

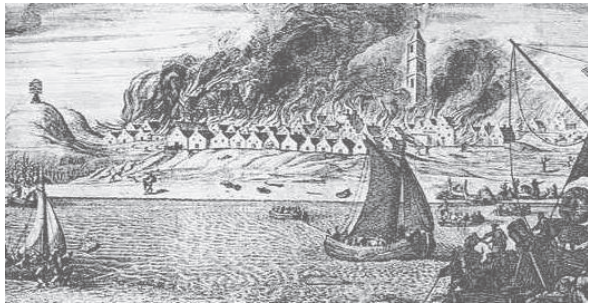
Genius loci - historie













1287

Na de st.Hubertusvloed wordt West-Terschelling de belangrijkste plaats op het eiland.

1666

Holmes's Bonfire; op 20 augustus legt de Engelse Vloot West-Terschelling in de as.

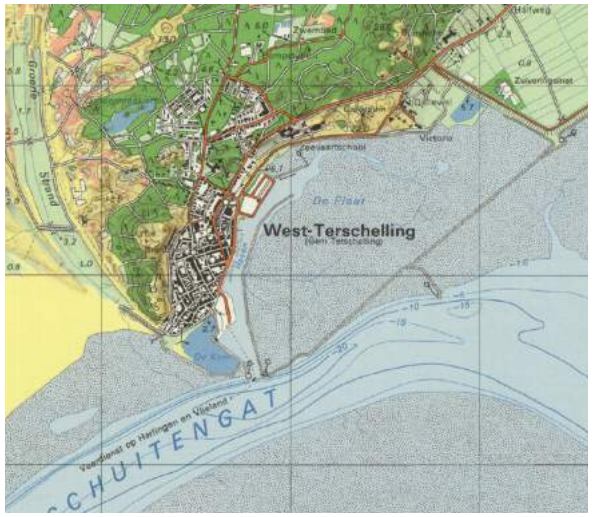
1845

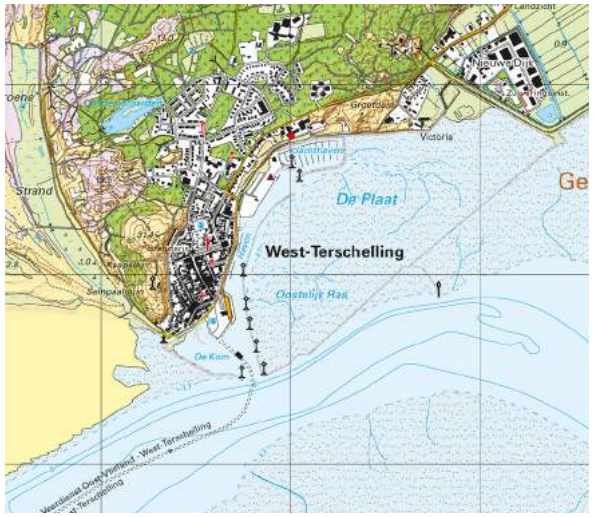
Cranberry's spoelen aan op Terschelling in een vat uit Amerika. Tegenwoordig zijn deze niet meer weg te denken van Terschelling.

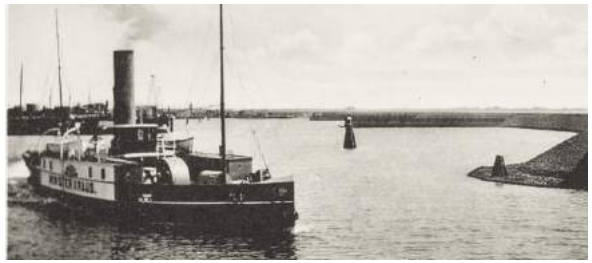
Middeleeuwen

19e eeuw













1908

Met een extra zondagsdienst van de stoomboot komen de eerste dagjesmensen naar Terschelling

1981

Vanaf de jaren ‘50 is Terschelling voor meer lagen van de bevolking bereikbaar als vakantie-oord.
Oerol-festival vindt sinds 1981 elk jaar plaats.

2020

Kleinschaligheid van het dorp contrasteert met de schaal van de bezoekersstromen. West-Terschelling is de poort en entree naar de rest van het eiland.

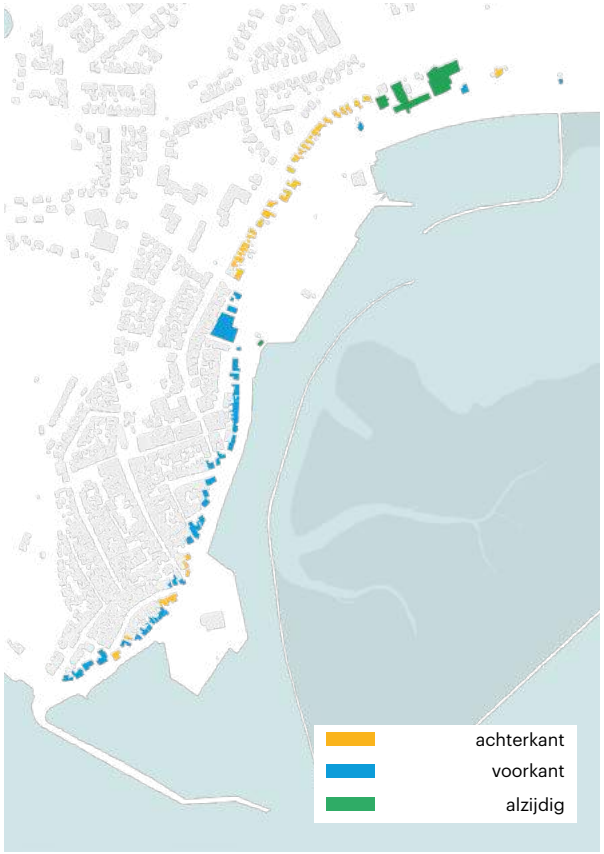
Opkomst toerisme

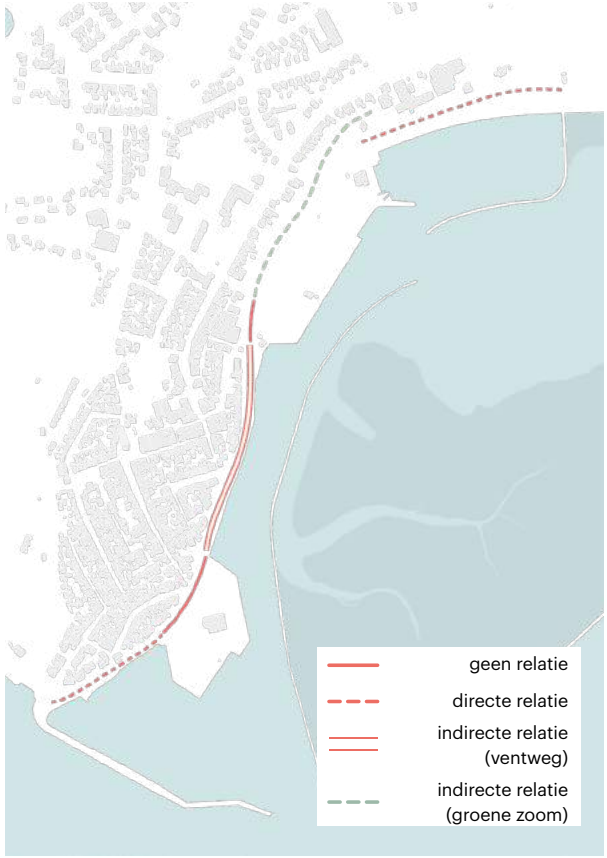
Antropoceen

Vormentaal - Ruimtelijke analyse (relatie met water)

Langs het havenfront is de eerstelijnsbebouwing in de dorpskern vooral met de voorkant naar het water gekeerd. Langs het Veerhavenplein zijn sommige gebouwen met hun achterkant naar het plein gekeerd. Hier is de afstand tot het water groter en daarmee de relatie indirecter. Dat zien we ook terug bij de woningen ten oosten van de dorpskern. Daar zorgt een groene buffer voor afstand tot het water. Echter is de relatie met het water veel sterker, doordat de woningen op hoogte liggen.

De woningen langs de Willem Barentszkade die uitkijken op de Bruine vloot staan het dichtst op het water, echter is de kade hier opgedeeld in een drukke 50 km/u weg en een ventweg. Hierdoor is de relatie met het water erg indirect en geen prettige plek om even voor het huis te verpozen.






directe relatie
geen relatie
indirecte relatie
geen relatie
indirecte relatie

Vormentaal - Ruimtelijke analyse (relatie met water)

Langs het hele havenfront zijn op verschillende manieren steigers of dammen aangebracht, waaraan schepen aan- en afmeren. Veel van deze schepen liggen voor een langere periode voor anker, vooral in de winterperiode. Daarmee bepalen ze ook voor een groot deel het beeld en het silhouet bij aankomst vanaf de Waddenzee op West-Terschelling. De grootste schepen (de Bruine Vloot) liggen strak langs de kade, zodat zoveel mogelijk schepen naast elkaar aangemeerd kunnen worden. Hierdoor ontstaat een geordend beeld en ritmiek. De kleinere schepen in de Kom liggen kriskras aangemeerd. Dit zorgt voor verspringende zichtlijnen passend bij een dorpshaven. De veerdienst kent de grootste en hoogste schepen. Wanneer bijvoorbeeld de Ms Friesland haar passagiers aan het in- of uitschepen is, wordt de volledige skyline van het dorp bepaald door dit schip.



Variërende oriëntatie



Paralelle oriëntatie





Paralelle oriëntatie









Variërende oriëntatie





Variërende oriëntatie







Vormentaal - Ruimtelijke analyse (groen)

In de tweede helft van de 20ste eeuw heeft Staatsbosbeheer tal van bossen aangeplant aan de noordoostelijke hoek van West-Terschelling. Dit heeft de zandverstuivingen in het dorp behoorlijk doen verminderen. Daarmee is het ook gelijk een forse groene inprikker geworden. Het dorp is in de loop van de jaren tussen de boskavels uitgebreid.

Aan de west- en oostkant van het dorp liggen twee enorme groene gebieden: Groene strand en Dellewal. Tezamen met het bos vormen deze een natuurlijke lijst rondom het dorp. De kade is hierop een uitzondering. Deze is hard en stenig en omwille van overstromingen e.d. niet erg geschikt voor grote vegetatie. Bomen zie je wel maar versnipperd en vooral op hoger gelegen delen, waar het zoute water niet zo vaak en makkelijke komt.

In het kader van een biodiverse, groene en prettige leefomgeving onderzoeken we op welke manier de kade kan worden 'vergroend'.



1. inprikker van bos

2. natuurlijke lijst

6. formele inprikker

4. versnipperd formeel groen

5. harde stenige kade

3. natuurlijke lijst



1.



2.



3.



4.



5.



6.

Vormentaal - Ruimtelijke analyse (materialen en objecten)

Op de volgende pagina's is een overzicht gegeven van de verschillende materialen die te vinden zijn in het havenfront. Al gauw kan er worden geconcludeerd dat er een verscheidenheid aan materialen, kleuren, objecten en ander straatmeubilair is gebruikt door de jaren heen. Ad-hoc zijn dingen toegevoegd of weggenomen, zonder duidelijke idee over vormgeving. Hiermee krijgt de plek niet alleen een onaantrekkelijk en rommelig uiterlijk, het is voor de gebruiker ook veel moeilijker zijn of haar weg te vinden. Daarnaast is op het Veerhavenplein niet altijd duidelijk waar men mag en kan parkeren. Parkeervakken zijn door de jaren heen bijgetekend en dus ook een functionele reorganisatie is te overwegen.

Een andere conclusie die getrokken kan worden is dat er veel materialen zijn gebruikt van een hoge kwaliteit. Vooral de natuurstenen en gebakken elementen zijn nog altijd in goede staat. Binnen het kaderplan is het daarom ook van belang dat er goed wordt gekeken naar wat er kan worden hergebruikt, omdat er al een grote kwaliteit ligt.





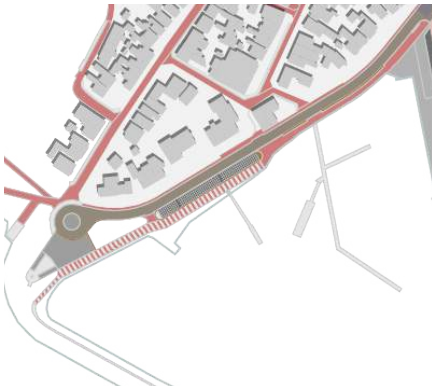







TERMINAL



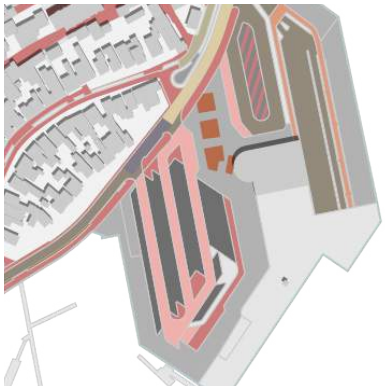









ZEELIEDENMONUMENT-DE KOM









VEERHAVENPLEIN






ZEELIEDENMONUMENT-DE KOM Veel variatie in materialen, weinig samenhang. Mooie natuurlijke materialen in de kering.






VEERHAVENPLEIN Veel variatie in materialen, weinig samenhang. Lijnen op de bestrating tonen aan dat het lastig is de weg te vinden.

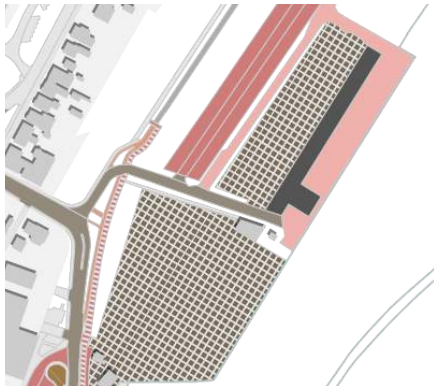








BRUINE VLOOT









WERKHAVEN






BRUINE VLOOT

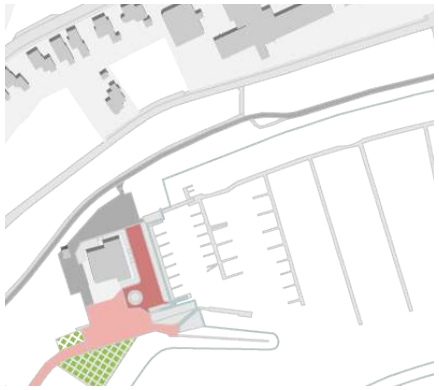
Rommelig beeld met sleetse materialen, maar duurzame natuurlijke keien.






WERKHAVEN

Functioneel gebruik van materialen, maar zonder veel samenhang, wel materialen met een eigen karakter, zoals Stelcon









JACHTHAVEN









DORPSKERN






JACHTHAVEN

Veel variatie in gebruikte materialen, afwijkend van overige deelgebieden.






DORPSKERN

Samenhang in gebruikte materialen, voornamelijk gebakken materialen.

FUNCTIONELE ANALYSE

Gebruikers - Functionele analyse (gemotoriseerde stromen)

De Willem Barentszkade wordt gedomineerd door gemotoriseerde stromen, zoals de auto, bus en vrachtvervoer. Daarnaast is de parkeerdruk hoog in het gebied en door de jaren heen toegenomen. Op het Veerhavenplein is hierdoor stukje bij beetje, maar ad-hoc, steeds meer ruimte voor parkeren ingericht. Een duidelijke (herijking van de) organisatie van het parkeren ontbreekt, waardoor er veel ruimte inefficiënt wordt gebruikt. Daarnaast kent het Veerhaventerrein een aantal kruisingen met de Willem Barentszkade. Hier komen voetgangers en fietsersstromen bovenop de gemotoriseerde stromen. Uniek aan dit stukje van het eiland is dat er soms filevorming kan ontstaan op de kade tijdens piekmomenten. Hierdoor worden kruisingen als gevaarlijk ervaren, ontbreekt een helder logistiek concept en wordt ruimte inefficiënt gebruikt.

De Willem Barentszkade bestaat uit een ventweg en een doorgaande 50 km/u weg. Dit snelheidsregime past eigenlijk niet bij de weg. Vooral omdat deze ook nog eens wordt gedeeld met fietsers. Voetgangers moeten het doen met de overgebleven ruimten tussen rijdende auto's en geparkeerde.



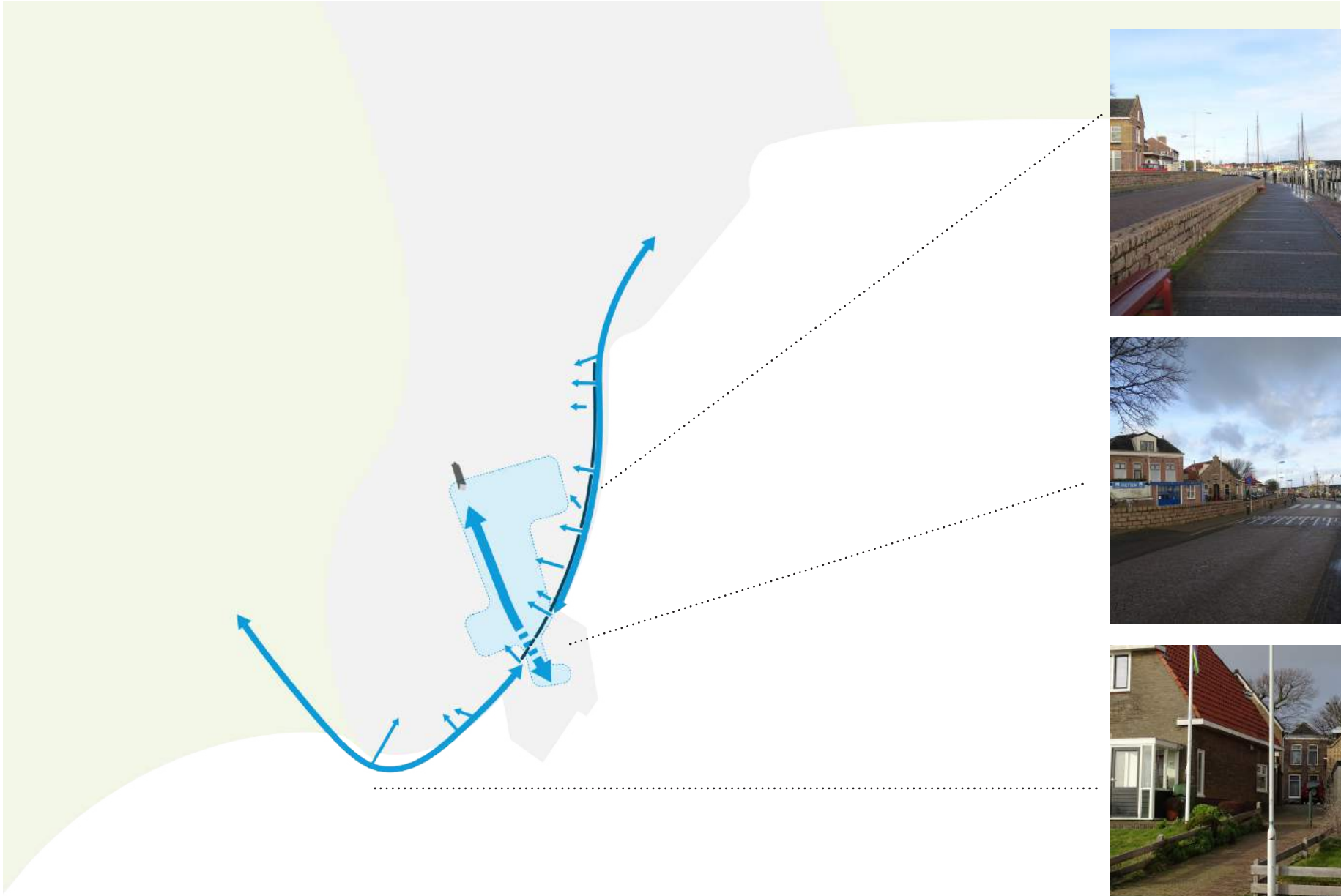

Midsland
aan Zee
West aan Zee
Midsland
Halfweg
West-Terschelling

Gebruikers - Functionele analyse (voetganger/fietser)

In de kern van het dorp is het uitermate gezellig flaneren tussen de terrasjes en winkeltjes. Tussen de eerstelijnsbebouwing zijn allerlei gangetjes en doorsteekjes die de voetganger in staat stellen iedere keer een andere route te nemen. Het havenfront vormt het verbindingsstuk tussen de recreatieve routes op het eiland. Echter is de kade ook voor de voetganger vooral ingericht op stromen. Op een aantal plekken zijn wel bankjes en je kunt op de keermuur zitten, maar vaak zit je vlak langs de weg. Daarnaast brengt de keermuur een extra obstakel met zich mee. Deze heeft omwille van zijn functie maar een paar doorsteken. Echter zijn de plekken waar men moet oversteken niet altijd even helder of zodanig vormgegeven.

Ook worden er routes gemist. Zo ligt er de wens om over het Betonningsterrein te kunnen lopen richting de Werkhaven en de Passantenhaven. Ook is de toegankelijkheid voor minder-validen niet overal evengoed.





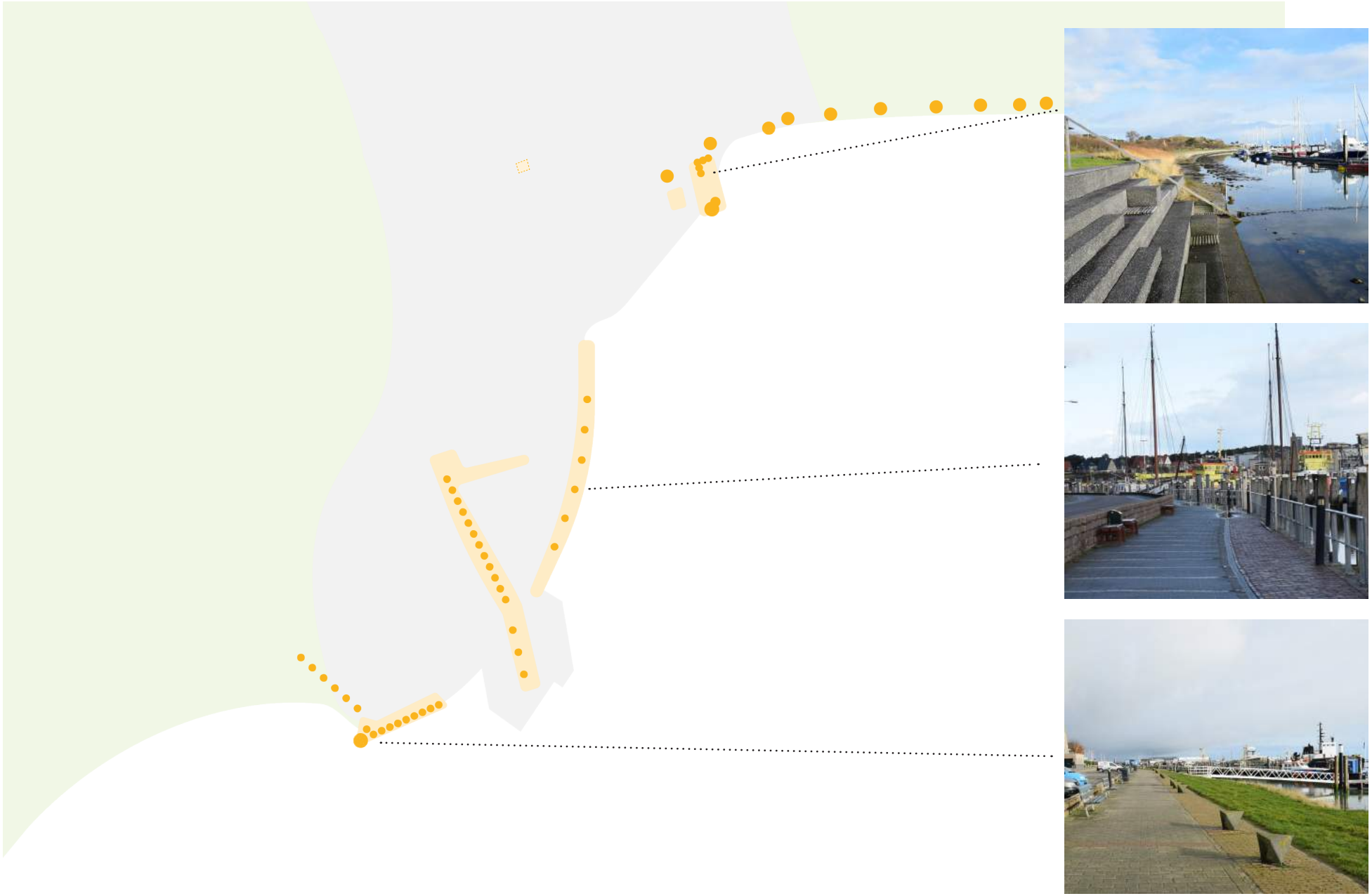
Gebruikers - Functionele analyse (verpozen en ontmoeten)

De verblijfskwaliteit aan het havenfront is op sommige plekken prettig maar op andere kunnen er vragen worden gesteld over de kwaliteit.

Langs de Kom heeft men een direct relatie met het water en kijkt men uit over het Wad. Het Veerhavenplein wordt vooral gedomineerd door logistieke functies en stromen, waardoor er weinig ruimte overblijft om te verblijven of om iemand uit te zwaaien. De Willem Barentszkade heeft langs het water best een aardige route voor de wandelaar, maar zitten doe je er niet zo snel, omdat je vlak naast voorbijgaand verkeer plaats moet nemen.

Aan de Passantenhaven is juist extra moeite genomen om verblijfskwaliteit toe te voegen middels een zitelement dat het water inloopt en een aardig kunstobject.





Vigerend beleid en planvorming (niet uitputtend)



Startnotitie Masterplan Havengebied Terschelling

- Willem Barentszkade/Dellewal vormen de routestructuur waaraan ‘bijzondere plekken’ en ‘knooppunten’ worden verbonden.
- De bijzondere plekken worden gevormd door markante deelgebieden en vormen de toekomstige trekkers van het havengebied.
- Per deelgebied wordt vooral met woorden aangeduid wat kan, principeschema’s, -profielen, referenties ontbreken nog.
- Voorstel wordt gedaan om de routing te verbetering: focus ligt op de lange lijn. T.p.v. De veerdam een stenig en shared space, t.p.v. de Werkhaven een overgang van stenig naar groen, t.p.v. de Dellewal een groen karakter.
- Nautische en hydraulische maatregelen, zie ook nevenstaand document.



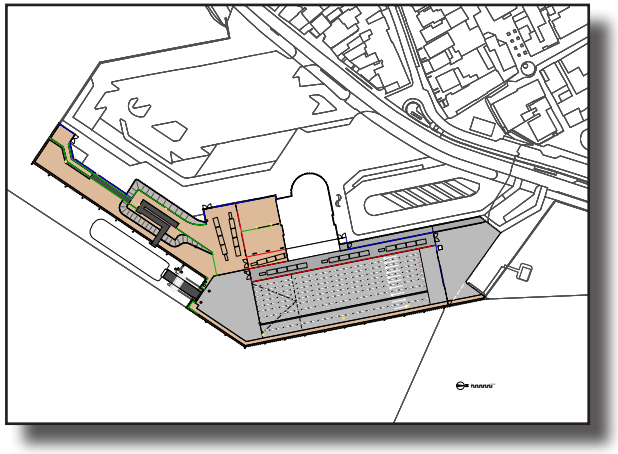
Diverse rapporten/verslagen/uitwerkingen omgang toekomstige hoogwatersituaties

- Onderzoek naar mogelijkheden omgang met hoogwaterkering in relatie tot ruimtelijke kwaliteit, cultuur historische en ecologische kaders.
- Uitkomsten workshops: modellen gepresenteerd en op gereflecteerd met mogelijke oplossingen. Een gefaseerde ophoging van de bestaande kering krijgt de voorkeur.
- Wachten is op besluitvorming.



Pilot Terschelling Veilig, klimaatbestendig & zelfvoorzienend

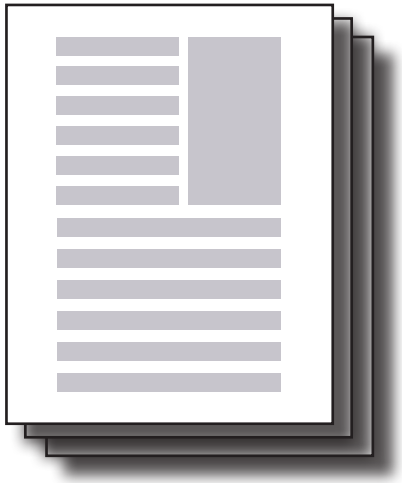
- Hoe de dialoog met stakeholders omtrent klimaat, zelfredzaamheid en veilighied op buurt en dorpsniveau en rond specifieke knelpunten die nu gezien worden met een doorkijk naar de toekomst.
- Ga aan de slag me deze specifieke knelpunten en ontdek waar de energie bij partijen zit om die op te pakken (droogte, verzilting, zoetwater bufferen-hergebruiken-afvoeren, wateroverlast enz.)
- Heroverweeg het ambitieniveau m.b.t. zelfvoorzienendheid en drinkwater = niet per definitie duurzamer. Ga na wat de beschikbaarheid is en kijk wat de consequenties zijn voor natuur en landbouw.
- Treed in dialoog met andere eilanden.
- Do’s en dont’s benoemen en zie welke no-regret maatregelen kunnen worden genomen.
- (zie kaart voor concrete handelingsperspectieven)



DO uit 2018 herinrichting Veerdammen Rijkswaterstaat in concessie genomen door Doeksen

Het DO Veerdammen RWS uit 2018 wordt dit jaar aanbesteed. Dit DO is gemaakt in samenhang met de andere Friese veerdammen aan de Waddenkust (m.u.v. Ameland). Ontwerpuitgangspunten uit deze DO's waren:

- Een logische heldere logistieke afhandeling van stromen
- De veerdam zoek naar ruimtelijke samenhang met zijn directe omgeving .
- Stoffering is gelijkaardig voor alle Friese veerdammen, met accentverschillen die de identiteit van de plek benadrukken.
- Specifiek op Terschelling is gezocht naar een betere gemotoriseerde verkeersafhandeling ten behoeve van het kruispunt met de Willem Barentszkade: poort opstelstrook gemotoriseerd verkeer wordt teruggerooid t.b.v. verkeersafhandeling.

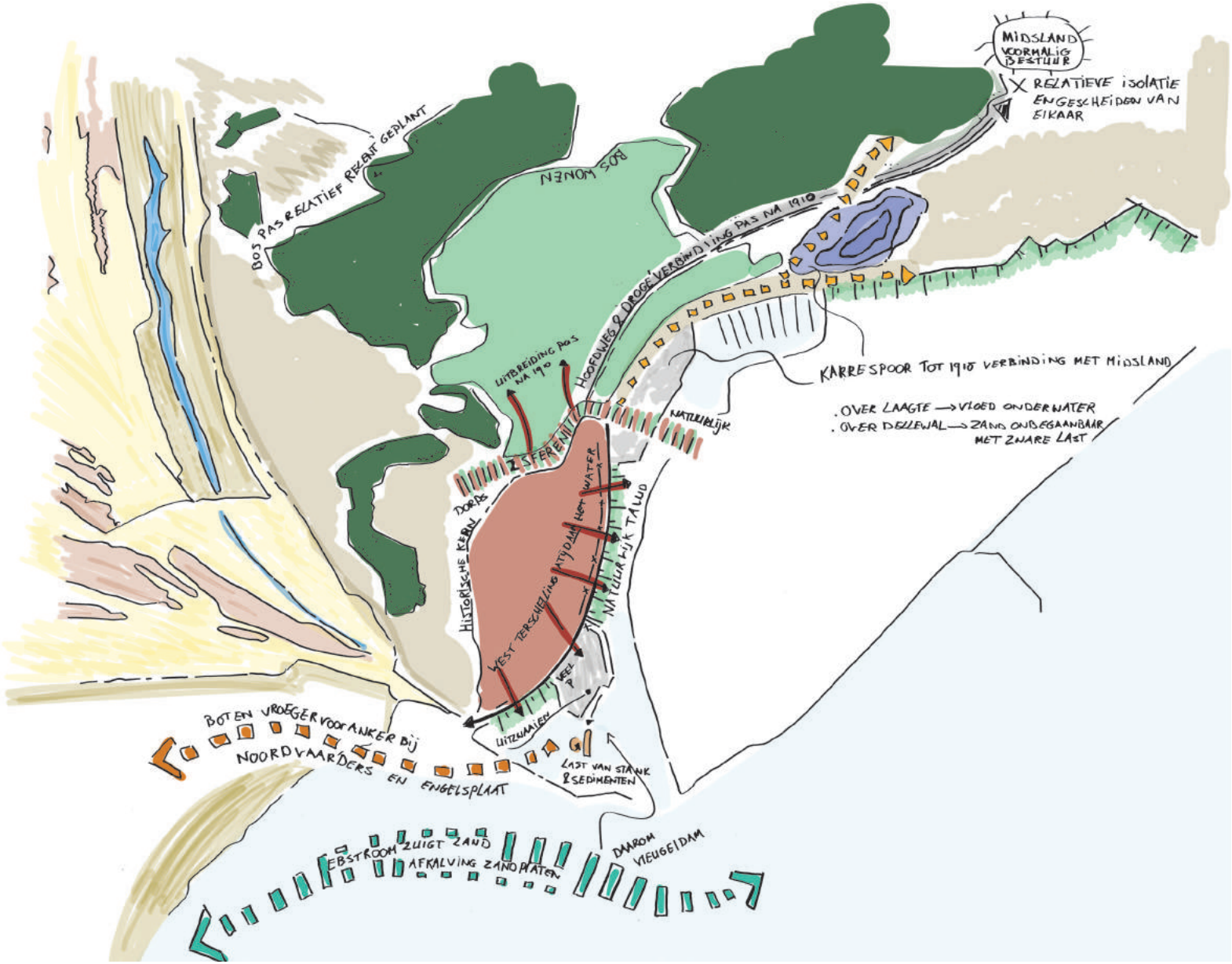


Kaders zoals UNESCO Werelderfgoed, Natuura 2000, NNN, Waddenvisie, Streekagenda's e.a. agenda's, LOP enz.

****Lijst is niet uitputtend.**

VERHAAL VAN TERSCHELLING

Verhaal van West-Terschelling



West-Terschelling in beeld

Op de pagina's hiervoor is er een ruimtelijke- en functionele- en plananalyse gedaan van het havenfront, die heeft geholpen het gebied in de vingers te krijgen, maar voelde na bespreking met het ontwerpteam nog wat abstract en afstandelijk. Zo'n soort analyse is namelijk maar een deel van 'het verhaal van een plek'. Om het verhaal compleet te maken moeten ook gebruikers aan het woord te komen, mensen die de plek door en door kennen. Deze menselijke laag is waardevol omdat het naast de (a-)biotische laag namelijk aanknopingspunten en gebruikspatronen blootlegt die uit louter kaartanalyse vaak verborgen blijven.

Links staat een schets die is opgetekend naar aanleiding gesprekken op het eiland. Deze groslijst wordt op de volgende pagina's teruggebracht tot schema's die ruimtelijke en functionele uitgangspunten en kaders voor ontwerpprincipes genereren.

Het verhaal van (West-) Terschelling

De dorpen op Terschelling hebben voor lange tijd in relatieve isolatie ten opzichte van elkaar bestaan. Doordat er tot 1910 nog geen verharde weg richting Midsland lag was het een hele onderneming om van het ene dorp naar het andere te komen. Dit werd namelijk bemoeilijkt doordat het karrespoor dat de dorpen verbond tijdens vloed onder water stond. In dat geval moest men de zandige duinen van de Dellewal oversteken, dat met zware last of met een kar moeilijk of zelfs praktisch onmogelijk was.

Andere natuurlijke invloeden waren eveneens problematisch. West-Terschelling is pas recent dé haven van Terschelling. Vroeger lagen boten voor anker bij de Noordvaarders en Engelsplaat. De ebstroom die door het Vliegat een sterke stroming heeft zorgt ervoor dat de zandplaten en zandige kusten afkalven. Dit fenomeen zorgt er nog altijd voor de veel van de Waddeneilanden 'wandelen': langzaam schuiven ze op richting het oosten. Met de komst van een vleugeldam in West-Terschelling werd het pas mogelijk (grotere) schepen aan te meren. Overigens zorgen grotere schepen bij de veerdam nog altijd voor opstuivende sedimenten.

Groei van West-Terschelling is eveneens voor lange tijd uitgebleven. Niet alleen omdat het eilandleven hard is, maar zeker ook doordat het dorp eeuwlang last had van verstuiving dankzij de omringende duinen. Bij stevige stormen ontstonden er in de straten van West-Terschelling meters hoge zandduinen. Pas met de aanplant van boskavels ten noorden van het dorp verminderde dit en werd het aantrekkelijk om tussen te bomen uit te breiden.

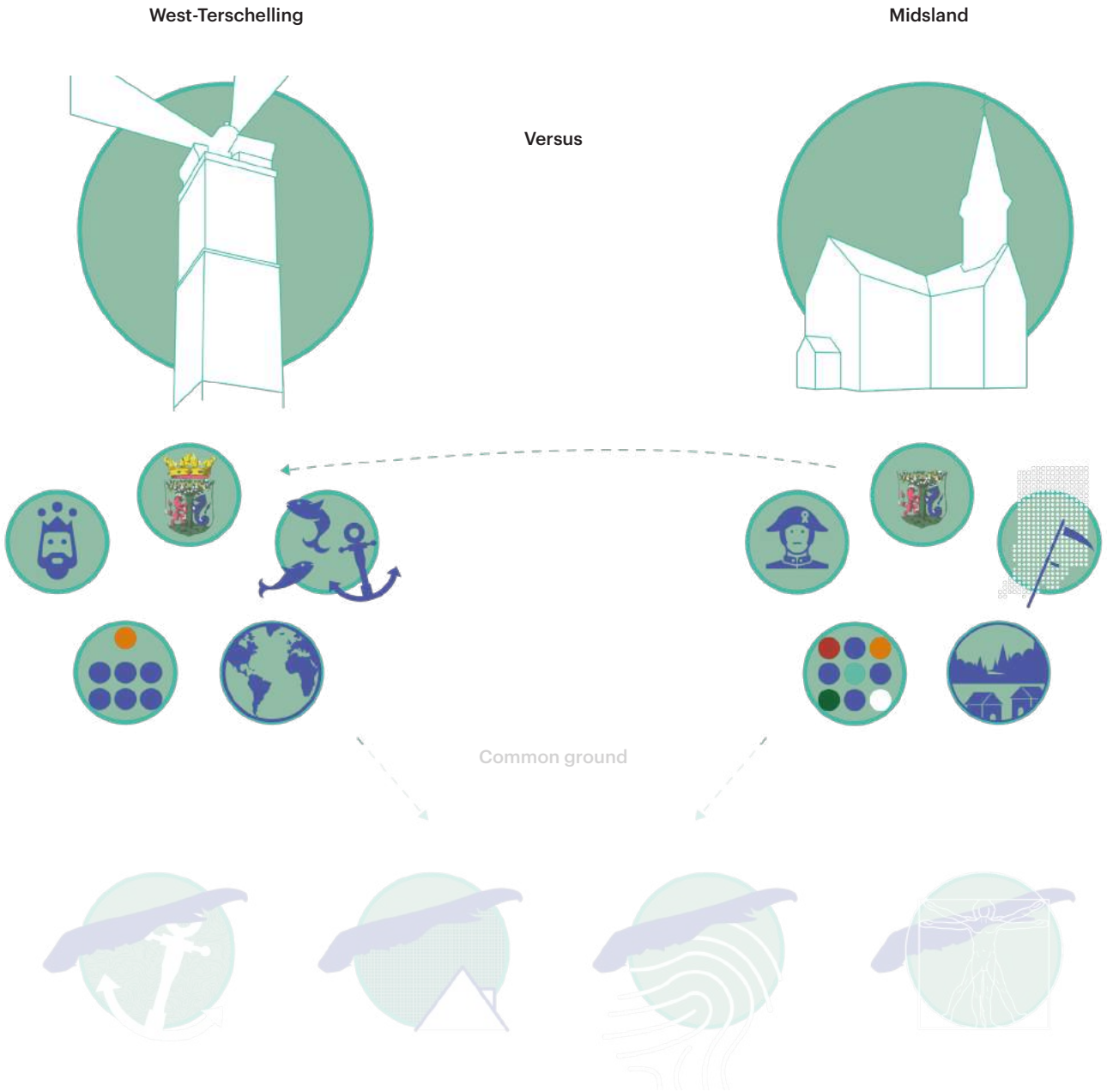
De verbindingsweg met de rest van het dorp hielp daar natuurlijk ook mee. Echter is West-Terschelling altijd kleinschalig en dorps gebleven. Wel heeft het historische deel een totaal ander karakter dan de uitbreidingen sinds begin 20ste eeuw: historisch/verhard - versus 'modern'/ groen.

Daarnaast heeft het dorp (met name de historische kern) naarmate de tijd vorderde meer en meer de relatie verloren met het water. Het natuurlijke en meer vriendelijk ogende talud dat nu nog wel te vinden is ter plaatse van de Kom en ten oosten van de Passantenhaven, heeft plaats gemaakt voor een harde kade. Daarnaast lag de eerstelijnsbebouwing ter plaatse van de Bruine Vloot, direct aan het water. Nu wordt deze gescheiden door een ventweg, die altijd vol met geparkeerde auto's staat en een drukke verkeersader is, die West-Terschelling met de rest van het eiland verbindt. De vleugeldam is een contrast met de historische sfeer en kleinschaligheid van het dorp. Een gezellige havensfeer is hier niet meer op te merken. Terwijl de potentie hier zeker voor aanwezig is.





Zicht op de Willem Barentszkade, met het schuine talud. Foto uit het archief van Museum Het Behouden Huis, maker onbekend.


West-Terschelling
Midsland
Versus
Common ground

Rivaliteit tussen twee dorpen
Op de vorige pagina werd al even kort aangestipt dat de dorpen onderling in relatief isolement van elkaar leefden. Dit kwam onder meer doordat er fysieke barrières bestonden, maar er was ook sprake van enige rivaliteit en verschil in politieke voorkeur. Door te kijken naar wat verschillende delen van Terschelling bindt, maar ook waar verschillen liggen, komen we een aantal interessante eigenaardigheden tegen die aanknopingspunten opleveren voor ontwerpkaders.



Pringsgezinden en patriotten
West-Terschelling was meer prinsgezind ten tijde van de Franse tijd in Nederland. Midsland verkoos de kant van de patriotten.



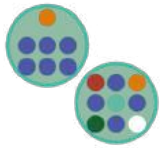
Verschuiving van machtscentrum
Dit leidde ertoe dat het bestuurlijke centrum van het eiland na de Franse tijd werd verplaatst van Midsland naar West-Terschelling.



Met het oog op de buitenwereld
West-Terschelling was daarnaast ook de plek dicht bij de aanmeerplekken op zee. Scandinavievaarders en andere zeelieden zorgden ervoor dat dit dorp meer gericht was op de buitenwereld. Terwijl Midsland meer op zichzelf en het eiland gericht was.



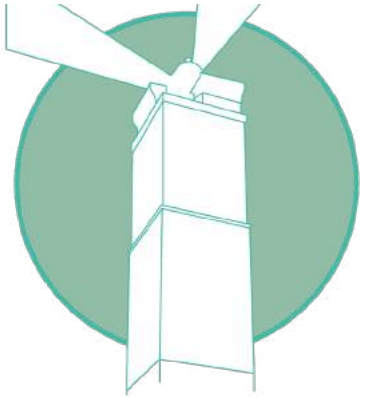
Verdienen
De kost werd dan ook op verschillende manieren verdiend. West-Terschelling concentreerde zich voornamelijk op de Visserij en het Loodswezen, terwijl Midsland met haar ligging in de polders meer verdiende aan landbouw. Overigens hadden en hebben Terschellingers bijna altijd meerdere banen.



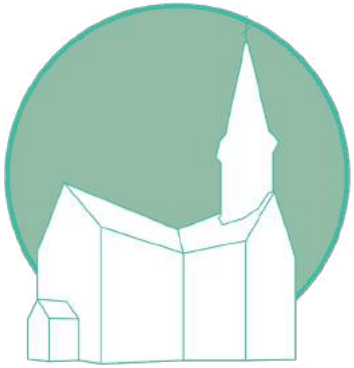
Werknemers en werkgevers
Beide Terschellingers zijn ondernemers. Echter dankzij het boerenbestaan rondom Midsland, is iedereen zijn eigen baas, de dorpse sociale structuur bestond uit gelijke standen. West-Terschelling kende veel meer een verschil tussen werknemers en werkgevers.

West-Terschelling

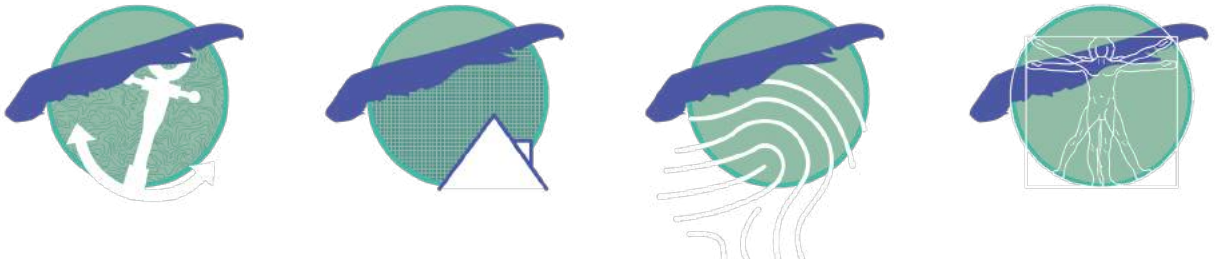
Midsland



Versus



Gedeelde waarden



Gedeelde waarden

Waar kan iedereen zich in vinden op Terschelling, waar is men trots op, wat vindt men waardevol, worden termen als: eigenzinnig, anders dan de rest van Nederland/Fryslân, sterke ondernemerszin, menselijke maat enz. genoemd.



De zee is nooit ver weg

Op het eerste gezicht een open deur. Maar de Wadden zijn een unieke eilandengroep tussen UNESCO Werelderfgoed en de onberekenbare open Noordzee. De Eilander leeft met en tegelijkertijd tegen de zee. Soms neemt de zee (hoogwater en stormvloeden) soms geeft de zee (loodswezen en toerisme).

Dat betekent dat we in het kaderplan de relatie tussen dorp, havenfront en zee zoveel mogelijk moeten versterken of terugbrengen. In materialisatie en beplanting kan eveneens inspiratie gehaald worden uit het nautische verleden en heden.



Eiland is het verlengde van de haard en huiskamer

Veel van het leven: werk, vrije tijd, familiebezoek bevindt zich op Terschelling in de buitenlucht, het dorp of in de natuur. Men is altijd bij elkaar welkom, het eiland is van iedere Terschellinger.

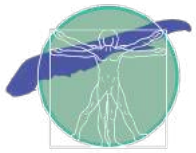
Dat betekent plekken maken die geborgenheid creëren, waar het prettig en logisch is om te verblijven en te verplaatsen.



De Terschellinger is eigenzinnig, autonoom, een jutter en een ondernemer

Er zelf iets van maken is belangrijk op Terschelling. Regels, trends, ideeën overgewaaid van het vaste land worden op een eigen Terschellingse manier ingevuld/toegepast. Men is trots anders dan de rest van Nederland te zijn.

Dat betekent dat we in het kaderplan ruimte moeten laten voor toe-eigening. Wellicht niet zozeer letterlijk, maar we streven naar een openbare ruimte waar men zich (gezamenlijk) verantwoordelijk voor gaat voelen.



Kleinschalig, menselijke maat en duurzaam

Op Terschelling komt de toeristenmachine en het kleinschalige/autonome van het eiland samen.

Ontwerp van de openbare ruimte gaat hem zitten in menselijke maat, duurzaam/hergebruik, verfijning maar met een stoer eigen karakter.

FUNCTIONEEL PROGRAMMA VAN EISEN

Functioneel programma van eisen

Overkoepelend kaderplan
Er is behoefte aan een overkoepelend kaderplan voor het gehele plangebied. Dit kaderplan borduurt aan de ene kant verder op (ontwerp) uitgangspunten die zijn verkend binnen het Masterplan, de studie naar de omgang met toekomstige hoogwatersituaties en de pilots die de mogelijkheid onderzoeken naar een zelfvoorzienend, veilig en klimaatadaptief Terschelling: de vigerende planstudies. Aan de andere kant maakt het kaderplan ook een uitwerkings- en detailslag. Waar het masterplan vooral nog de grotere structuren belicht, is het kaderplan een ontwerpboek waar de openbare ruimte in samenhang kan worden beschouwd. Dit betekent dat er ontwerpkaders worden geschetst die in de openbare ruimte kunnen worden toegepast. Te denken is aan principe profielen, materialisering en ruimtelijk functionele kaders (omgang met parkeren in de openbare ruimte bijvoorbeeld).

Benadrukken van de eigenheid van Terschelling
Leidend uitgangspunt is het verhaal en de karakteristieken van Terschelling. Deze worden benadrukt in het openbare ruimte ontwerp en zorgen voor samenhang, helderheid en rust in zowel logistieke stromen als in materiaal- en objectgebruik.

Het masterplan en ook de analyse in dit boekwerk maken onderscheid in een studiegebied, een plangebied en deelgebieden. Het kaderplan biedt op schaal van het studie en plangebied heldere en samenhangende kaders, maar laat ruimte voor de deelgebieden om de eigenheid van die plekken te benadrukken.

Het havenfront is daarbij de ruimtelijke drager die de deelgebieden schakelt en verbindt. Het centrum en het omliggende landschap (bos, duinen, wad) bieden inspiratie. Hergebruik van materialen is een uitgangspunt.

Doel is het verbeteren van de relatie tussen de diverse deelgebieden, met het dorp, het water en het omliggende landschap.

Ruimtelijk
Zoals blijkt uit de analyse is het havenfront van West-Terschelling op te delen in diverse werelden met ieder een eigensoortige functie, gebruik, fysieke verschijningsvorm en belevingsvorm. De eigenheid van de plekken moet behouden worden en daar waar mogelijk versterkt worden. Zonder dat het autonome op zichzelf staande werelden worden. In algemeenheid geldt de basisregel waterveiligheid staat voorop, maar daar waar kan minder grijs en meer groen. Het omliggende landschap waartussen West-Terschelling is gelegen biedt daarbij aanknopingspunten om verder door te trekken. Voor de ruimtelijke samenhang is het van belang dat er naar gemene delers wordt gezocht, zoals de verharding en elementen als bankjes, bebording enz.

Functioneel
West-Terschelling heeft te maken met een vrij unieke situatie. Het is (vooral in de vakantieperioden) belast met intense pieken van allerlei verkeersstromen. Zowel gemotoriseerde modaliteiten als fietsers en wandelaars, zowel privé als publiek vervoer en vracht en passagiers. West-Terschelling is voor zowel Eilanders als vakantiegangers hét entreegebied naar huis of een huisje. Dit vraagt om zowel een uitermate goede functionele afhandeling van verkeersstromen als een prettig en veilig welkomstgebied, met andere woorden: ‘de route moet net zo aangenaam zijn als de bestemming. Wat betreft de routing is het dus van belang dat de voetganger/fietser tenminste zo comfortabel mogelijk gebruik kan maken van een doorlopend netwerk van paden en verblijfsplekken. Prettige en met een menselijke maat in gedachte vormgegeven netwerken en plekken zijn hierbij dus van belang. Bij de vormgeving van het havenfront is het van belang de focus te leggen naar de voetganger/fietser in plaats van het autoverkeer. Van doorstromen naar ruimte voor verblijven. Het creëren van heldere groene routes is hier onderdeel van.

Klimaatadaptatie en biodiversiteit
Het havengebied is omsloten door een van Nederlands meest aantrekkelijke Natura 2000 en werelderfgoed gebieden: de Waddenzee. Toch brengt die Waddenzee ook uitdagingen met zich mee. Uit rapportage en verslagen blijkt dat West-Terschelling steeds vaker te kampen heeft met hoogwater. De huidige kering volstaat wellicht niet meer. De vraag is echter op welke manier wordt de kering aangepakt. Het kaderplan biedt op dit punt ontwerpprincipes, beziet de kering ten opzichte van het plan als geheel, maar kan geen beslissing maken wat voor kering de beste is vanuit technisch oogpunt. Dat hangt af van besluitvorming.

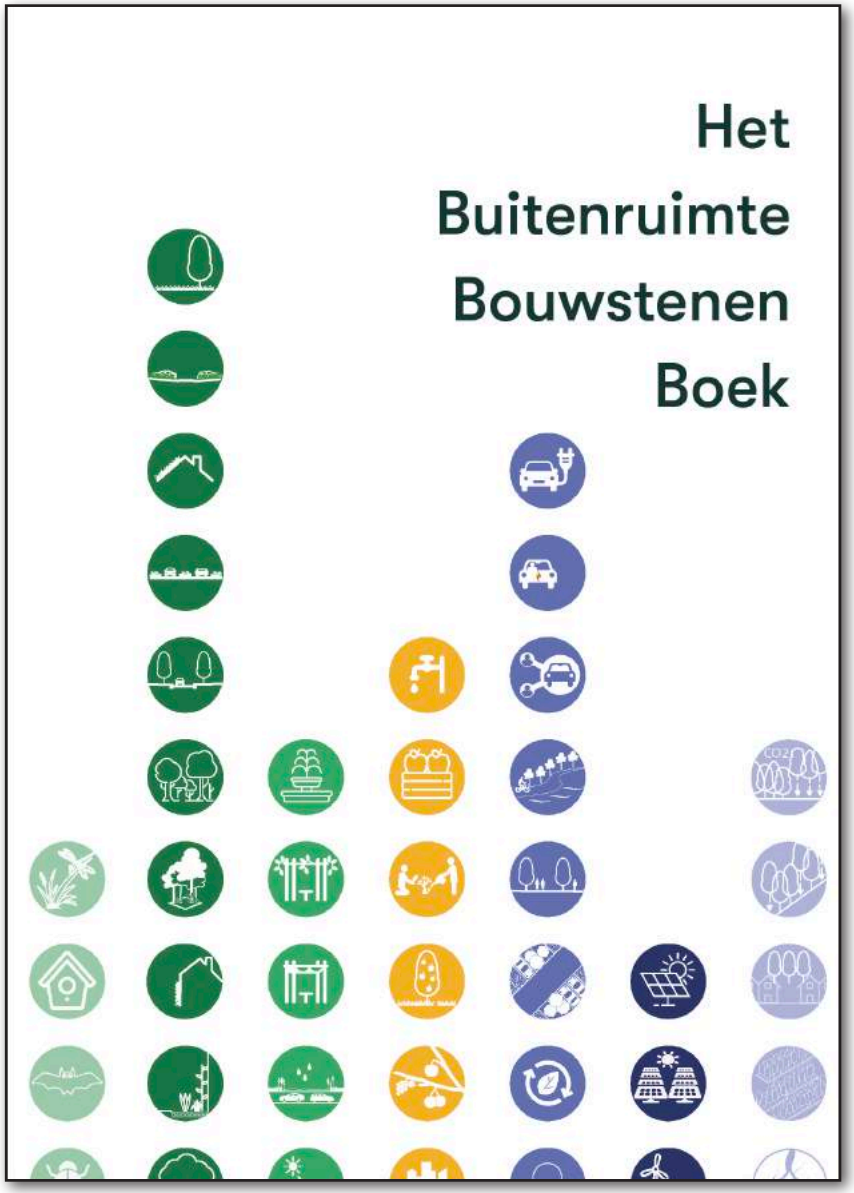
Op een tweede schaalniveau en in algemene zin zien we dat hittestress, afwateringsproblematiek, verdroging, verzilting en verlies aan biodiversiteit steeds meer voorkomt in ‘stedelijk’ gebied. Bij het maken van dit kaderplan is het uitgangspunt zo klimaatadaptief en duurzaam mogelijk. Aanplant en soortenkeuze

van inheemse soorten staat natuurlijk buiten kijf. Daarnaast hebben we te maken met een gebied waar ‘extreme’ weertypen vaker voorkomen. Aanplant van groen moet dus geen dogma worden als die geen toekomstperspectief hebben op het eiland.

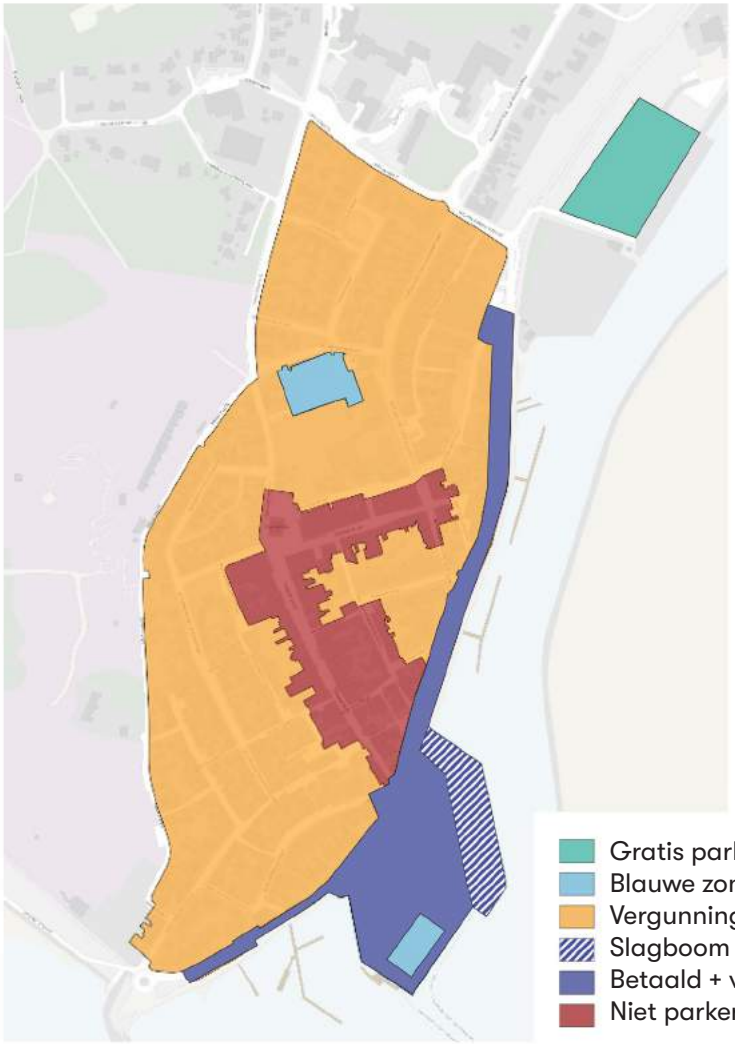
Het gebruik van het ‘Buitenruimte Bouwstenen Boek’ biedt aanknopingspunten voor keuzes voor klimaatadaptieve maatregelen in de openbare ruimte (zie de bijlage voor een overzicht)

Opdracht:

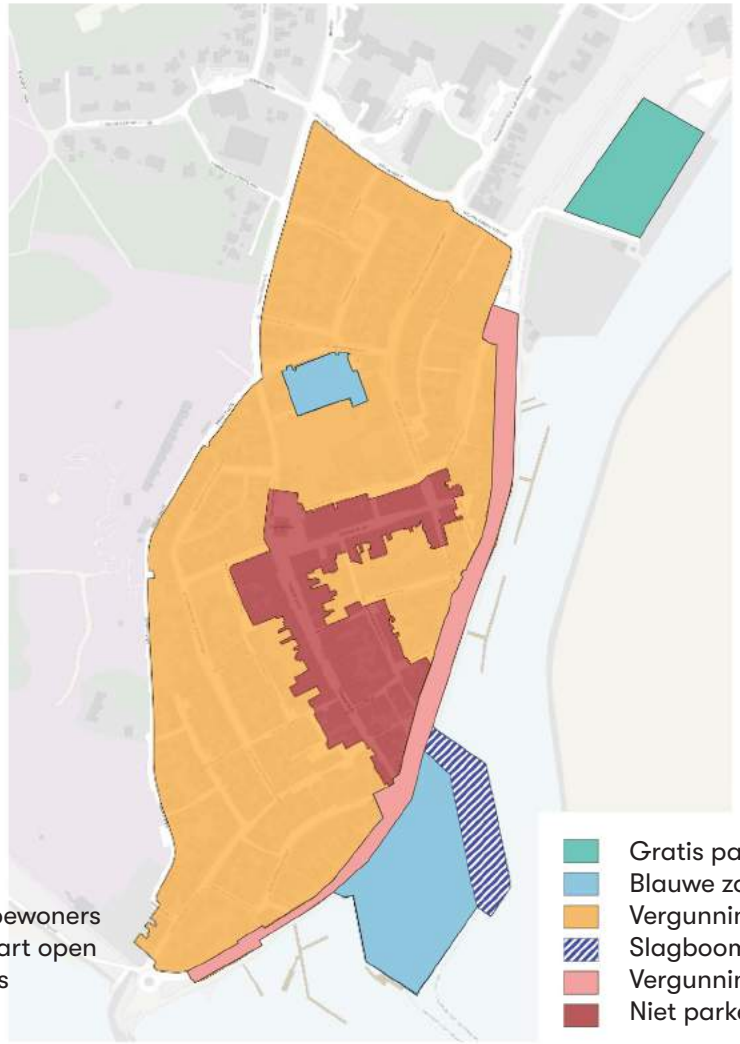
- **Heldere lijnen voor de afvoer/verblijf van logistieke stromen**
- **Eenheid in ruimtelijk beeld door gebruik van heldere duurzame en goed te onderhouden materialen en objectgebruik e.a. stoffering, die de karakteristieken van Terschelling (de plek) benadrukken**
- **Zichtbare dorpsentree’s - dorp aan de haven (zie ruimtelijk concept)**
- **Ruimte voor aangenaam verblijf in een groene omgeving**
- **Hergebruik van kwalitatieve materialen, gebruik natuurlijke en duurzame materialen**
- **(Afsluitbare) zeekering tegen hoogwaterproblematiek. Vorm is nader uit te werken na besluitvorming**



Parkeerregime



Model 1



Model 2

Parkeerregime

Links zijn twee opties verbeeld die het voorgestelde parkeerregime verbeelden. Deze twee kaarten zijn gemaakt op basis van resultaten uit eerder gevoerd parkeeronderzoek op Terschelling.

Op het moment van het opstellen van dit Kaderplan loopt er ook een parkeeronderzoek voor Oud-Terschelling en zijn er recent parkeerregimescenario's opgesteld. Deze worden of zijn meegenomen. Echter besluitvorming omtrent het te voeren parkeerregime legt dit Kaderplan niet vast. We laten enkel zien wat de ruimtelijke implicaties zijn van een bepaald regime, altijd met de hoofdontwerpuitgangspunten vooropgesteld:

- Toevoegen/verbeteren verblijfskwaliteit Terschelling Havenfront.
- Heldere en gestroomlijnde afvoer logistieke stromen.
- Eenheid in ruimtelijk beeld.

Model 1:
Dit model stelt een regime voor dat ervoor moet zorgen dat bewoners van West-Terschelling en het eiland hun auto kunnen parkeren wanneer zij in het bezit zijn van een vergunning. Dit regime stelt voor autogebruik op het eiland door bezoekers te ontmoedigen, met behoud van de gastvrije sfeer. Dit betekent dat men langs de kade en op de veerdam betaalt voor parkeren, maar aan de rand van het centrum gratis kan lang-parkeren. Een kleine blauwe zone strook op de Veerdam laat het toe familie/ vrienden af te zetten of op te halen Dit regime gaat er vervolgens vanuit dat de verbinding tussen de gratis parkeerplaats aan de Werkhaven en het dorp en veerdam uitermate goed is en prettig is voor de voetganger.

Model 2:
Lang parkeren gebeurt op de Werkhaven in model 2, net zoals in model 1. Langs de Willem Barentszkade parkeert de gast maximaal 2 uur en parkeert de bewoner middels een parkeervergunning. De Veerdam is in principe gratis parkeren maar binnen een blauwe zone, dus maximaal 2 uur.

Andere modellen zijn eveneens mogelijk, maar deze modellen laten ons toe een aantal concrete ontwerpvoorstellen te doen op de volgende pagina's.

ESTHETISCH PROGRAMMA VAN EISEN

Ruimtelijke visie en concept | ontwerpprincipes

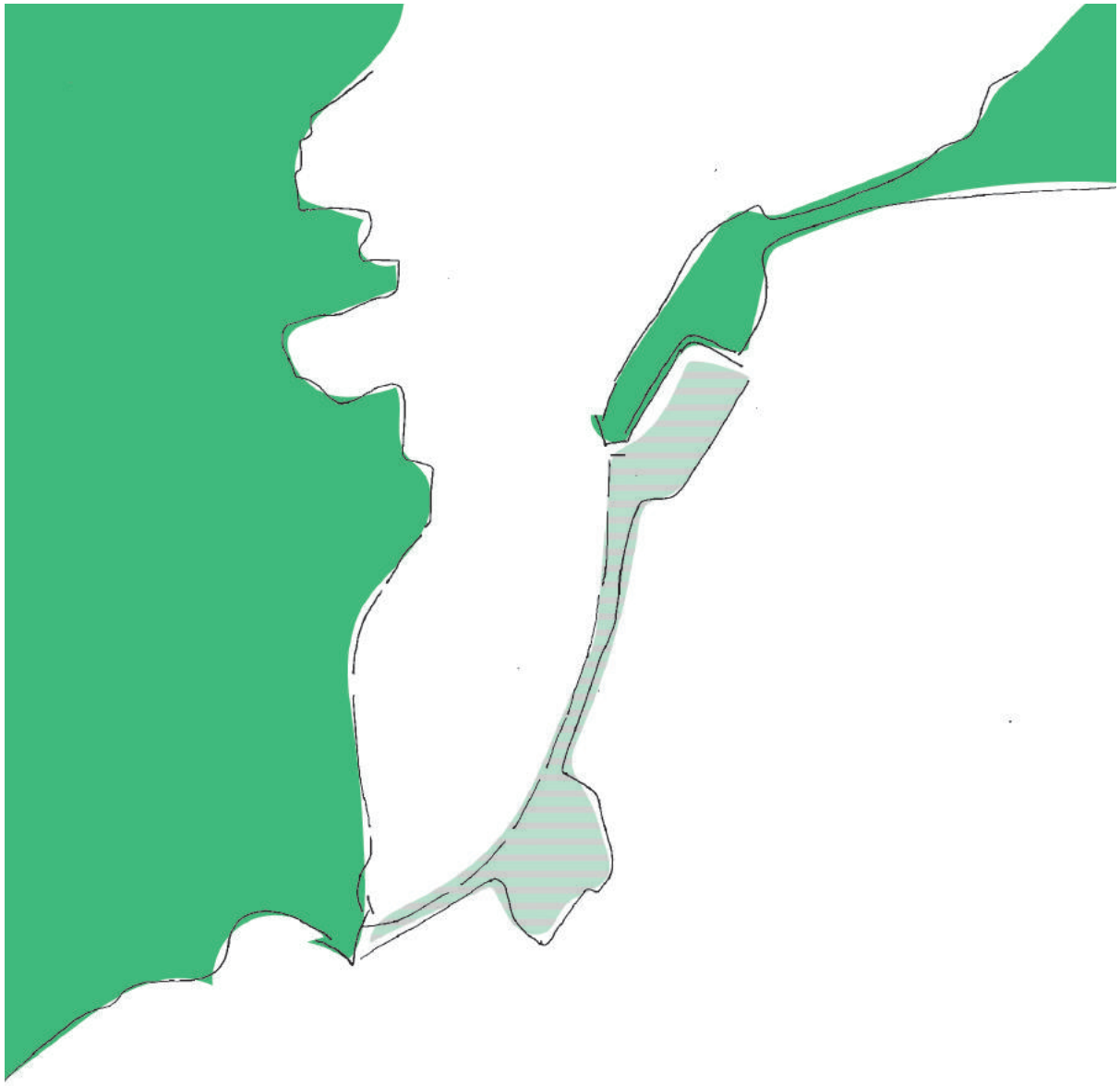
Ruimtelijk concept



Dorp aan de haven en het water

West-Terschelling aan het water, dit beeld is al zo oud als dat het dorp bestaat, echter helaas tegenwoordig niet overal meer even duidelijk en leesbaar. De relatie van het dorp met het havenfront en het water is de basis voor ruimtelijke ontwikkeling. Doordat er in de loop van de jaren allerlei functies aan het havenfront als het ware vast zijn geplakt is de beleving van het water erg verschillend in kwaliteit. Overzichtelijke zichtrelaties en aflopende taluds in 'de Kom' vormen een contrast met de veerhaven en de Willem Barentszkade waar het dorp schuilgaat achter grote bruggen en een harde verkeersader. Op een ander moment vormt een groene inprikker weer een ontspannen relatie tussen dorp en haven, maar is de bebouwing teruggerooid en staat deze op een wal.

Kortom genoeg diversiteit en genoeg potentie om de toegankelijkheid, routing en verblijfskwaliteit aan het water te verbeteren.

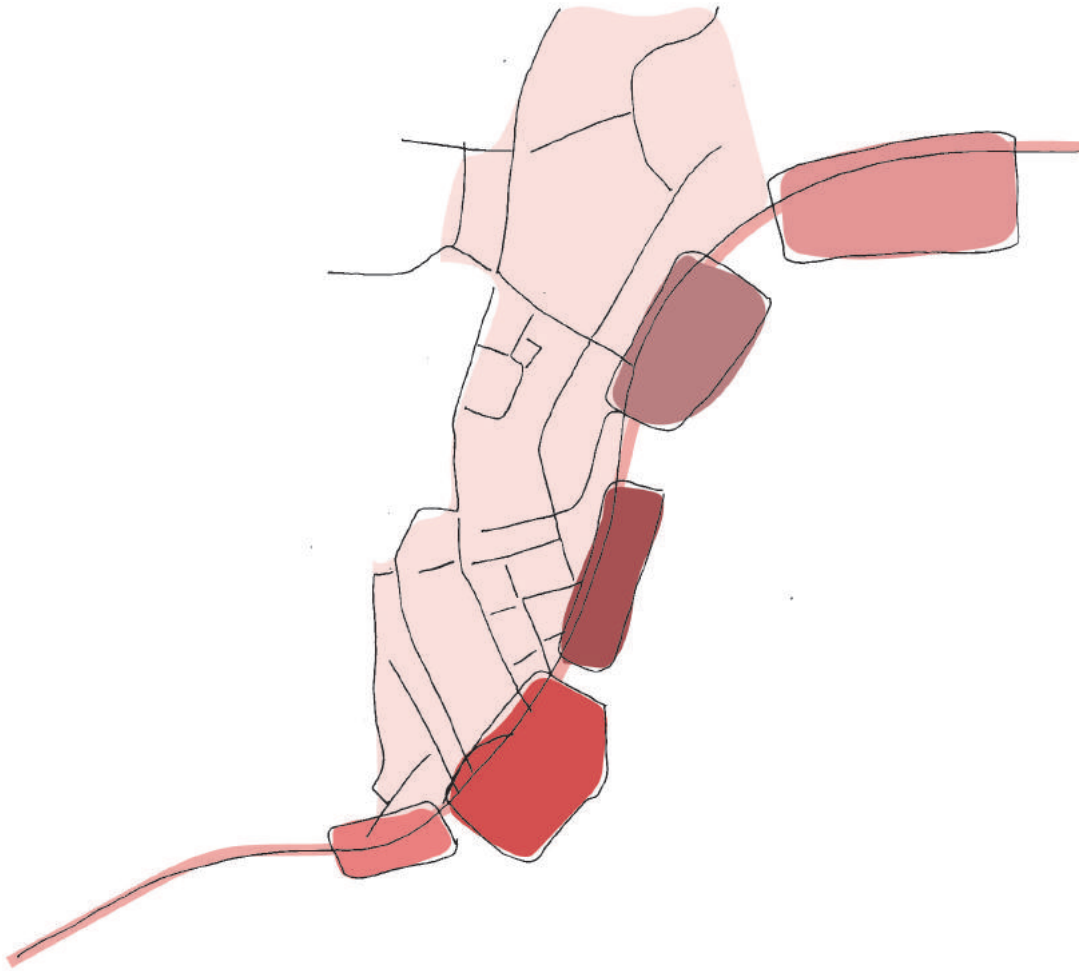


Havenfront opgehangen binnen een groene landschappelijke lijst

De oude kern van West-Terschelling ligt binnen een groene en landschappelijke lijst van duinen en bospercelen. De latere uitbreidingsdelen van het dorp kunnen worden getypeerd als ‘bosrijk wonen’ en voegen zicht tussen de boskavels. Kortom een dorp met een enorme kwaliteitsvolle groene schil. Uitzondering is de harde en stenige verkeersader Willem Barentszkade ter plaatse van de Bruine Vloot. Een doorlopende structuur definieert een heldere kern en vergroot de verblijfskwaliteit aan het water.

We moeten ook realistisch zijn en erkennen dat een bomenstructuur op de kade waarschijnlijk niet haalbaar en gewenst is. Maar door de kade te verzachten door een natuurlijk of aflopend talud te herintroduceren in combinatie met een andere verkeersinrichting van de kade halen we de verblijfspotentiepotentie die de kade heeft weer naar boven. Daar waar het dan mogelijk is kunnen we wellicht groenelementen introduceren.

Ruimtelijk concept



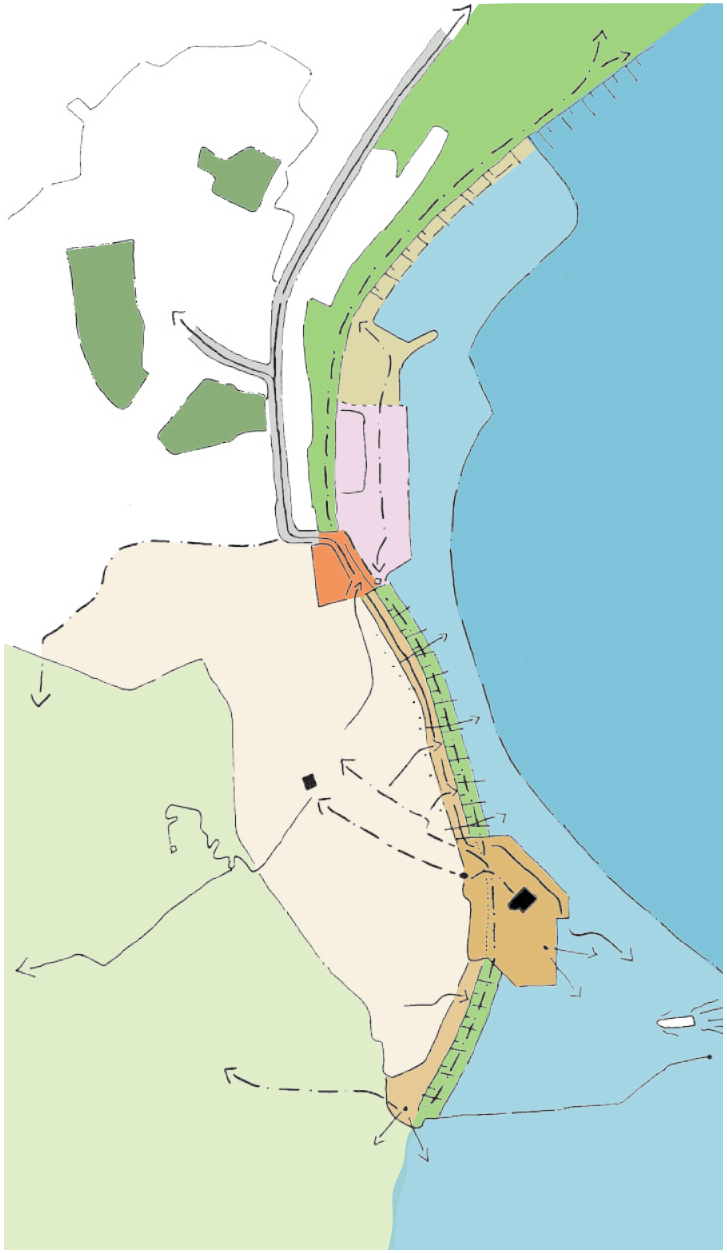
Havenfront schakelt deelgebieden: samenhang met behoudt van eigenheid
Uit het 'Verhaal van West-Terschelling' komt naar voren dat de openbare ruimte van het eiland als verlengde wordt gezien van de huiskamer. Er wordt ontmoet, er wordt uitgezwaaid, er wordt gewerkt enz. Het terugbrengen van de menselijke maat op de kade is dus van groot belang. Het is namelijk niet prettig te verblijven op een plek waar je je niet welkom voelt. Daarnaast is men trots op het ondernemende en eigenzinnige karakter van de Terschellinger. Dit brengen we terug in het ruimtelijk beeld.

De lange lijn van het havenfront wordt de ruimtelijke drager waar diverse werelden aan elkaar worden geregen. Ieder gebied heeft zijn eigen gebruiksvoorwaarden, karakter en historie.

De Kom behoudt haar open en 'natuurlijke' karakter. De Veerhaven en Willem Barentszkade hebben een eigen karakter waar functionele stromen worden verweven met verblijfskwaliteiten. Dit zijn de gebieden die als 'Poort' naar het eiland gelden en als 'Entree' van het dorp. De passantenhaven en Dellewal worden versterkt in hun groenstructuur.

In de basis streven we naar een heldere inrichting met herkenbare materialisering en waar mogelijk hergebruik, maar waar de karakteristieken in details van elkaar verschillen. Zo wordt het historische karakteristiek van het dorp overal voelbaar, maar zit typering van de plek in het detail.

Ruimtelijk concept



Westelijke duinen

Zeeliedenmonument / de Kom

Historische kern / Brandaris

Willem Barentszkade met herintroductie ‘natuurlijk’ talud

De Entree naar het dorp

Veerhaven

Tonnenloods

Werkhaven

Passantenhaven

Boswonen

Waddenzee

Een ruimtelijke drager die verbindt - diverse werelden

De Willem Barentszkade wordt de ruimtelijke drager die de verschillende deelgebieden met elkaar verbindt. Waar mogelijk hergebruiken we materialen die nog van enige kwaliteit zijn, zoals gebakken klinkers of natuurstenen keien in de waterkeringen.

Vanaf de Kom tot aan de Tonnenloods wordt de menselijke maat teruggebracht en de verblijfskwaliteit verbeterd. De verkeersader wordt naar 30 km/u teruggebracht en een aflopend natuurlijk talud vormt een zachte kering.
Verkeersstromen worden gemengd. Het Veerhavenplein en het gebied rondom de Tonnenloods worden ingericht als ‘Entreeplein’. Een ‘plein-idee’ zorgt ervoor dat de kern weer aan de veerhaven komt te liggen, in lijn met het algehele idee: dorp aan het havenfront.

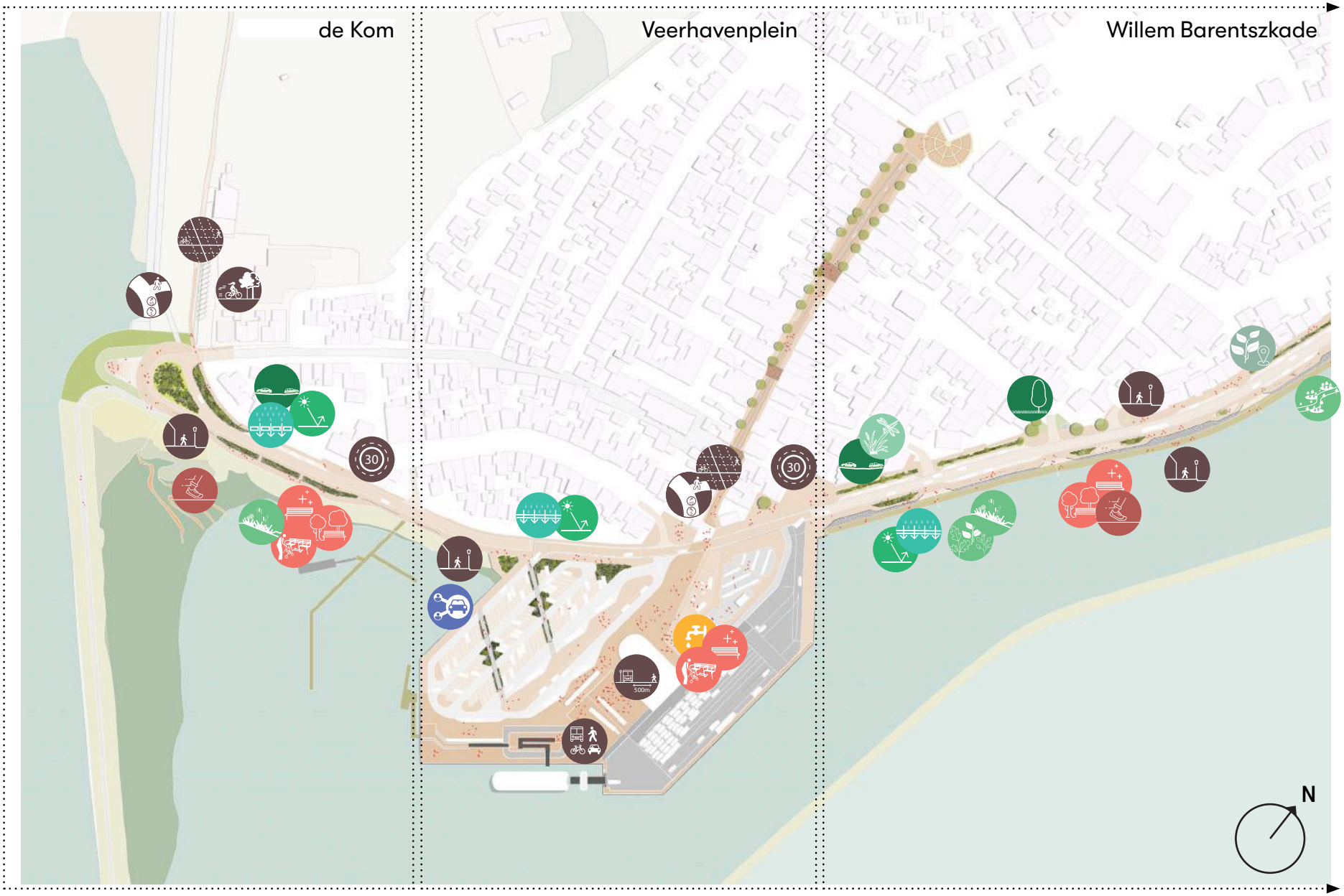
De Tonnenloods krijgt een duidelijk adres aan de kade. De plein inrichting verbindt de loods met de werkhaven en het gele houten gebouw van Duikteam Ecuador.

De Dellewal behoudt een groene en ontspannen inrichting.

Op de volgende pagina’s illustreren we de gewenste sfeer en profilering van de kade, per deelgebied.

UITWERKINGEN

Overzichtskaart





grassig

duin vegetatie

gebakken materiaal (hergebruik)

gras keien

zachte kering

steiger

Groenstructuren

In het kaderplan worden bestaande groenstructuren geoptimaliseerd en wordt een nieuwe groenstructuur in de vorm van een natuurlijk talud langs de Willem Barentszkade ter plaatse van de Bruine Vloot geïntroduceerd. Het talud wordt bekleed met Ecoblocks waardoor beplanting zich natuurlijk kan hechten. Hierdoor ontstaat er een grassig taluds waar nu een harde kade zit. Dit gaat overigens niet ten koste van de ligplaatsen van de Bruine Vlootschepen. Binnen het huidige profiel van de kade wordt het natuurlijk talud gedimensioneerd (zie verderop voor een uitwerking). Langs het havengroen worden plantvakken voorzien die wat hoger liggen zodat ze niet snel onderlopen bij hoogwater, maar laag genoeg zodat men er nog wel overheen kan kijken.

Beplantingskeuze is inheems en moet tegen de weersomstandigheden en zilte klimaat kunnen, zodat het niet dood gaat. Er wordt vooral gewerkt met heesters en grassen. Bomen wordt niet tot nauwelijks toegepast, behalve op het Tonnenloodsplein, zie verderop.

lage duin-/ kustvegetatie

bestaande duinvegetatie

vasteplanten (borders)

natuurlijk talud/ zachte kering



Materialisering

Het kaderplan zet zoveel mogelijk in op eenheid in materialen en sfeer, hergebruik van bestaande nog goede materialen en duurzame nieuwe materialen, zoals gebakken klinkers.

Door bewust om te gaan met materialisering op de schaal van West-Terschelling worden de (historische) structuren van West-Terschelling leesbaar, is het havenfront herkenbaar en voelt West-Terschelling echt als een dorp aan het water. De sfeer in het dorp moet terugkomen op het havenfront, langs de kade en op het Veerhavenplein. Plekken zoals de Tonnenloods krijgen een meer stoerder en industriële sfeer en zijn veelal verhard met betonplaten uit olifantsgras of hergebruikte Stelconplaten.

Langs de kade waar de Bruine Vloot is aangemeerd komt een aantrekkelijke vlonder te liggen waarover de voetganger loopt. Het is te onderzoeken of het hout van het eiland kan komen of hergebruikt.

gebakken materiaal hergebruikt

gebakken materiaal (waar mogelijk hergebruik)

hout

gesloten verharding

Stelcon platen (hergebruik)



Parkeren

Het parkeren hangt sterk af van het regime dat uiteindelijk door de gemeente en de bewoners wordt gekozen. Dit traject loopt, maar kent andere opleveringstermijnen. Daarom is met dit plan een flexibele aanname gedaan. In zijn totaliteit gaan er geen parkeerplaatsen af, wel wordt het parkeren geoptimaliseerd.

Zo wordt er voor bezoekers een langparkeerplaats net buiten de kern gemaakt. Dit kan deels op het Betonningsterrein mocht er uitruil tussen RWS en de gemeente Terschelling plaats kunnen vinden. Anders wordt het lang parkeren op de plek waar dat nu is geïntensiveerd. Doordat de route langs de Willem Barentszkade vele male aangenamer wordt (zie verderop) is de afstand tussen veerhaventerrein en parkeerterrein in de perceptie minder lang.

De Willem Barentszkade zal dan minder parkeerplaatsen maar ook minder parkeerbehoefte krijgen. Voor bewoners blijft er plek, de bezoekers parkeren elders. Het veerhavenplein wordt geoptimaliseerd. Hierdoor ontstaat er een heldere parkeerorganisatie en meer ruimte voor een pleinfunctie. Per saldo gaat daar niets af van het parkeren.

gecontroleerd parkeren

lang parkeren

ovparkeren en bagageophaal

fietsparkeren

optioneel: tijdelijke camper staplaatsen

“kiss and ride”-plek



Wandelroutes en fietsroutes

Van de Kom tot Werkhaven komt een aantrekkelijke wandelroute te liggen, waar het fijn is om over te flaneren, maar die ook de schakel vormt tussen parkeerplaats aan de Werkhaven en het dorpscentrum en veerhavenplein. Via het houten vlonderpad, of via de Willem Barentszkade maakt men een ommetje of gaat van A naar B.

Een doorsteek over het Betonningsterrein wordt gemaakt zodat de passantenhaven ook goed wordt ontsloten.

Zo worden er dus nieuwe routes toegevoegd en bestaande geoptimaliseerd.

Fietsroutes sluiten nog altijd aan op de eilandroutes. De fietser deelt nog steeds de Willem Barentszkade met de auto, maar doordat deze is teruggebracht tot een 30 km/u-weg is dit een stuk veiliger. Daarnaast wordt er geen hoogteverschil toegepast tussen de rijbaan en stoep, zodat, mocht dat een keer nodig zijn, de fietser veel makkelijker kan uitwijken.



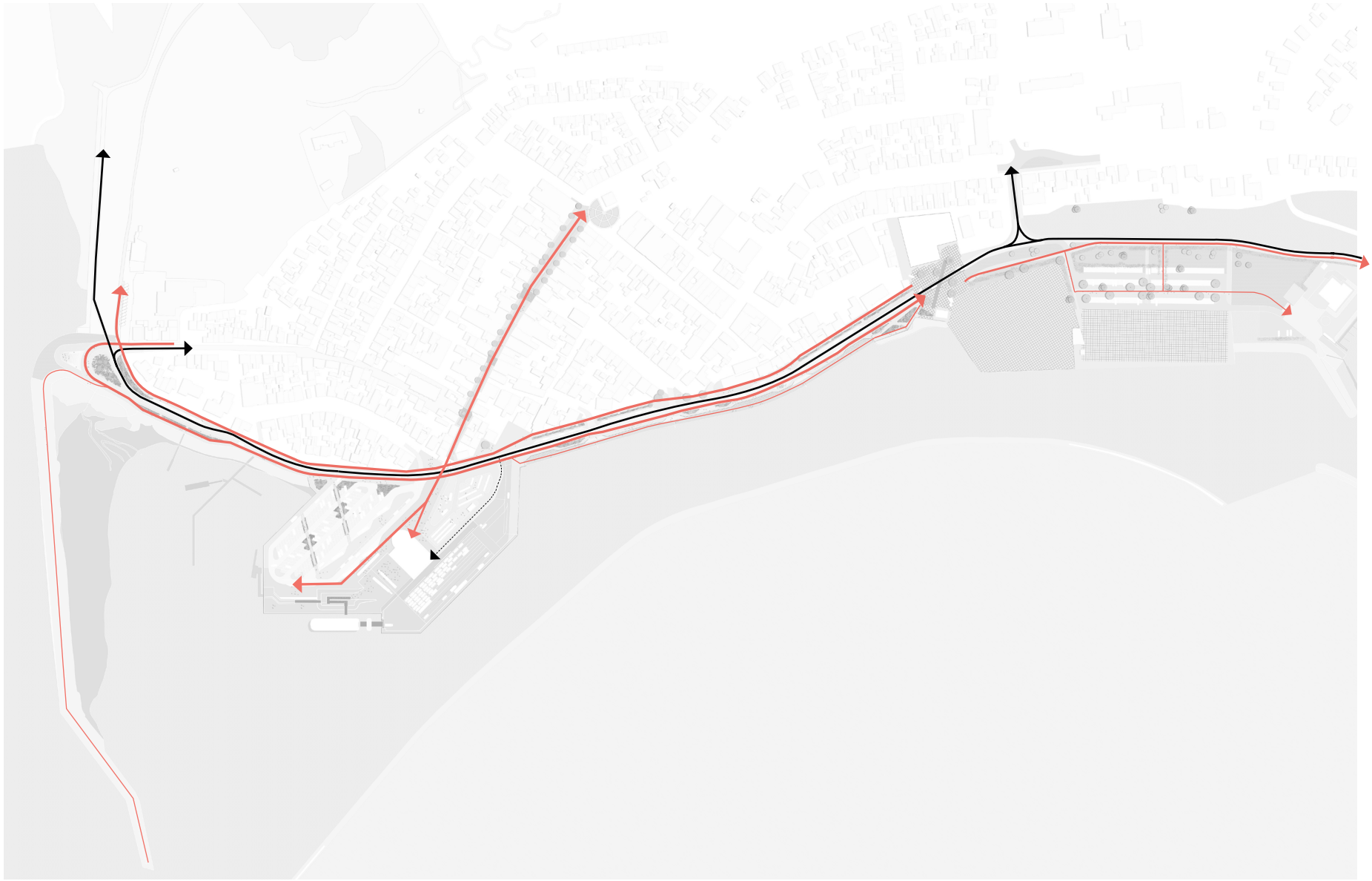
Primaire wandelroutes



Secundaire struinroutes



Fietsroute

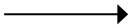


Autoroutes

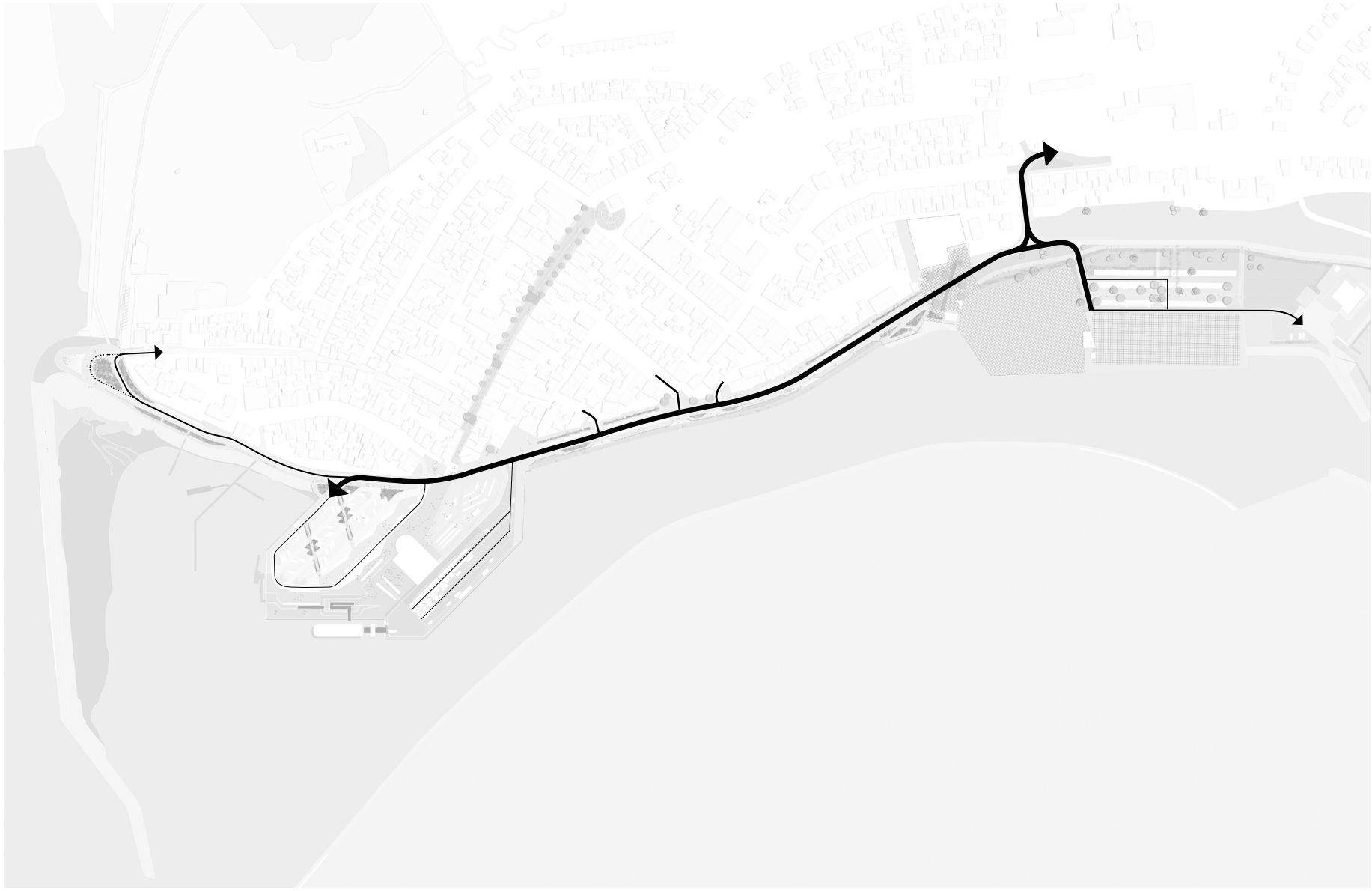
De auto blijft rijden over de route die het nu ook doet, zij het onder een ander snelheidsregime. Op deze manier ontstaat er een leefbare omgeving voor alle gebruikers. Het verkeer langs de Kom wordt verder ontmoedigd. Ingezet wordt op enkel lokaal verkeer door op het Veerhavenplein het wegverloop af te laten buigen van de Kom, zie uitwerking. Ophaal van vuilnis blijft mogelijk.



doorgaande hoofdroute (gedeeld gebruik)



secundaire route



DEELGEBIEDEN

Zeeliedenmonument / de Kom

De Kom is herkenbaar door de basis van klinkerverharding en een shared-space idee. De auto is hier te gast. Aan het begin van de Kom begint deze suggestie, zodat gemotoriseerd verkeer zo min mogelijk het idee krijgt om dit stuk te gebruiken. Een afbuiging richting het Veerhavenplein versterkt het idee dat de Kom enkel voor bestemmingsverkeer toegankelijk is.

Het parkeren wordt naar de andere kant van de weg gebracht, zodat de kwaliteit van de wandelroute verbeterd. Er wordt extra groen in de vorm van heesters en grassen toegevoegd. De keermuurtjes worden langs de plantvakken doorgezet zodat men hierop kan genieten van een broodje en het uitzicht over het Wad en de schepen. Door het huidige ronde punt aan het Zeeliedenmonument iets te verleggen ontstaat er een betere ruimtelijke relatie tussen het monument en de omgeving en blijft het mogelijk voor de vuilniswagen het vuil op te halen. Aangesloten wordt op de bovenlokale fiets en wandelpaden richting het Groene Strand.



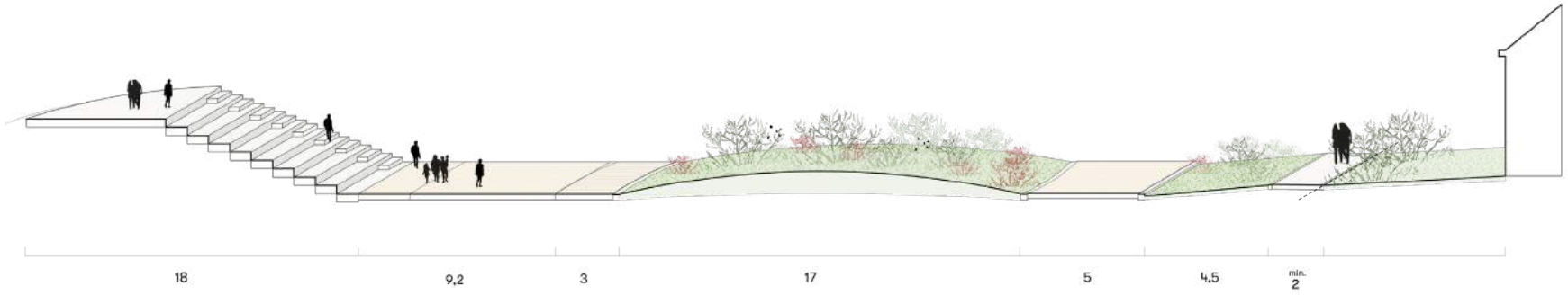


Zeeliedenmonument / de Kom

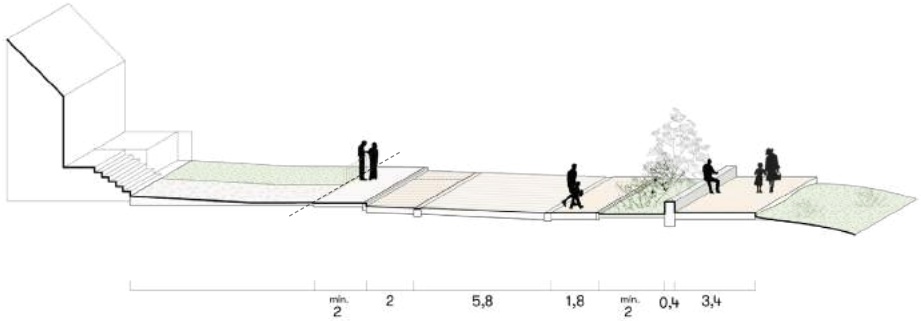




Profiel AA



Profiel BB



Veerhavenplein optie 1

Voor het Veerhavenplein zijn een aantal opties uitgewerkt, zodat het plan flexibel kan worden gehouden en er bij verdere uitwerking nog een keuze kan worden gemaakt. We hebben de opties altijd benaderd vanuit de functionaliteit van het gebied. Dat betekent logische verkeerstromen en een zo hoog mogelijke verkeersveiligheid in relatie tot een aangename verblijfsplek en verwelkoming van toerist en Eilander. Op de volgende pagina's zijn varianten onderzocht die tonen hoe het er uit kan zien wanneer de terminal op de plek blijft staan waar deze nu ook staat (optie 1). Maar met de mogelijkheid dat deze wordt gesloopt en nieuw wordt opgetrokken met een uitstraling en architectuur die past bij Terschelling. Opties 2 t/m 4 tonen hoe het eruit kan zien als de terminal wordt verplaatst.

Deze opties gaan grotere gevolgen hebben wat betreft de verkeersafhandeling op het veerhaventerrein en mogelijk ook binnen het concessieterrein. Optie 2 t/m 4 zijn geïnspireerd op eerdere studies en de Startnotitie maar verkeerskundig en logistiek behoeven deze opties verdere uitwerking. Een stap die logischerwijs zal volgen. Met klem benadrukken we dus dat de volgende pagina's nog niet definitief zijn, maar enkel helpen bij het maken van een voorkeursrichting.

Optie 1
Op het Veerhavenplein wordt het parkeren geoptimaliseerd en gereorganiseerd, zonder dat dat per se ten koste hoeft te gaan van plekken. Dit zorgt ervoor dat er een enorme ruimtelijke verbeterslag wordt gemaakt. Op twee logische punten gaat men van de parkeerplaats af of betreedt men deze.
De bussen, taxi's en bagagediensten worden samengevoegd en op een logische plek nabij de uitgang van de Veerhaventerrein geplaatst, zodat passagiersstromen meteen opgevangen kunnen worden.

Zo ontstaat er ruimte om het fietsparkeren centraal, eventueel half verdiept, op te lossen in plaats van overal en nergens. Voor de terminal en richting het dorp ontstaat zo een aantrekkelijk plein waar de huidige kramen hun waar kunnen verkopen. Bij een eventuele nieuwe terminal op dezelfde plek kan ook gekeken worden of deze geïntegreerd kunnen worden in het gebouw.

In de routing naar het dorp wordt er duidelijk aansluiting in materialisering gezocht met de Torenstraat, zodat er een loper ontstaat tussen Veerhavenplein en dorpskern.

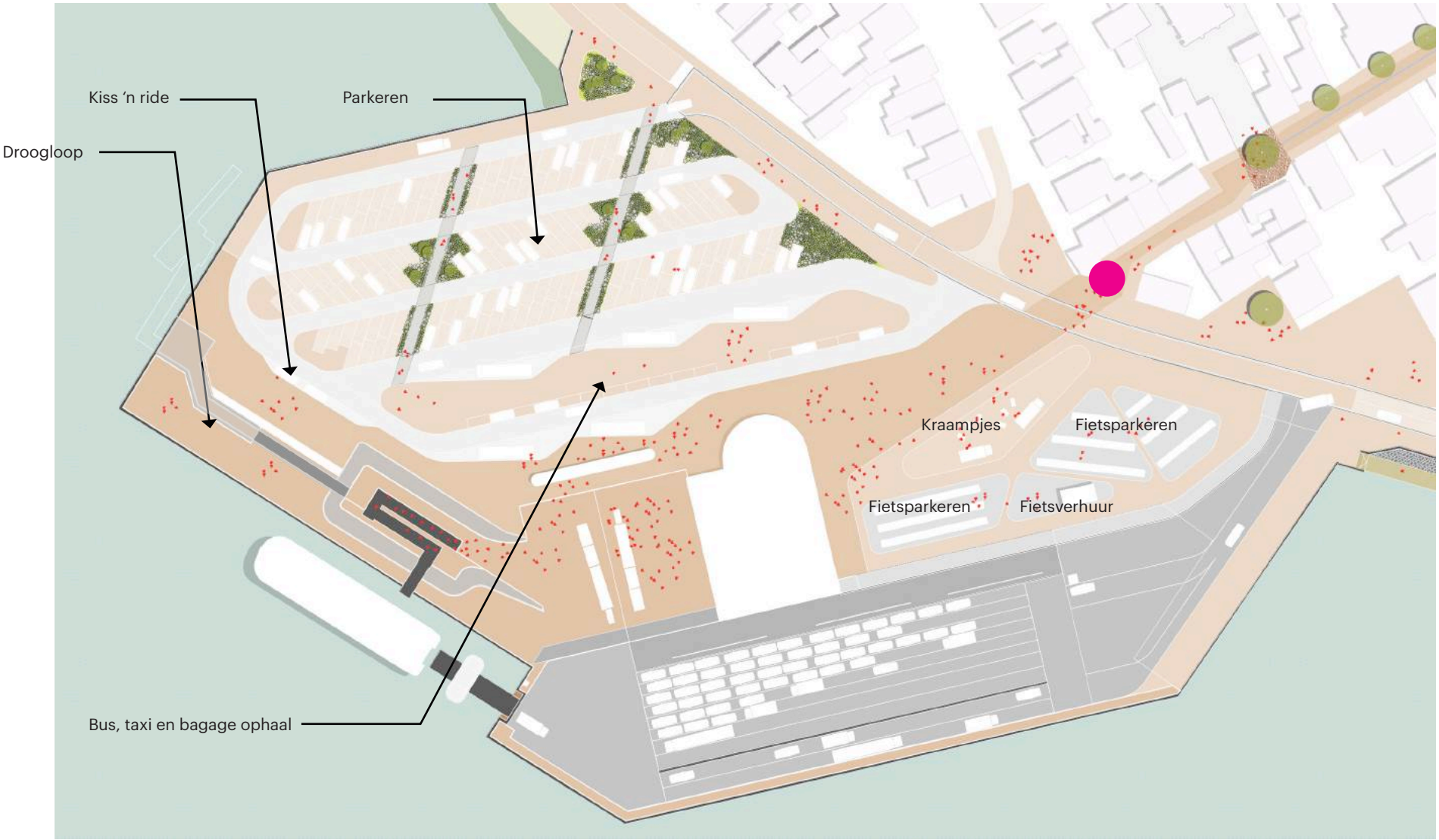




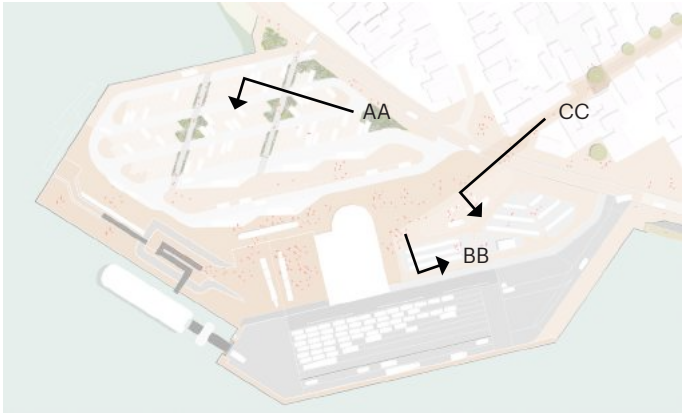




Sfeerbeeld van hoe de architectuur zou kunnen zijn. Passend bij het karakter van Terschelling qua materialen en uitstraling. Transparant en open zodat de relatie met het Wad wordt gemaakt en deels open.


Kiss ‘n ride
Parkeren
Droogloop
Kraampjes
Fietsparkeren
Fietsparkeren
Fietsverhuur
Bus, taxi en bagage ophaal
Vocaal entreepunt

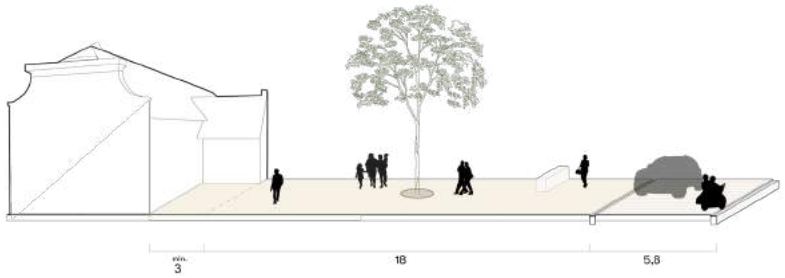
Veerhavenplein

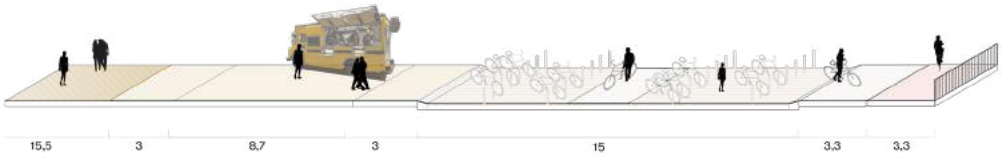









min.
3
18
5,8


15,5
3
8,7
3
15
3,3
3,3

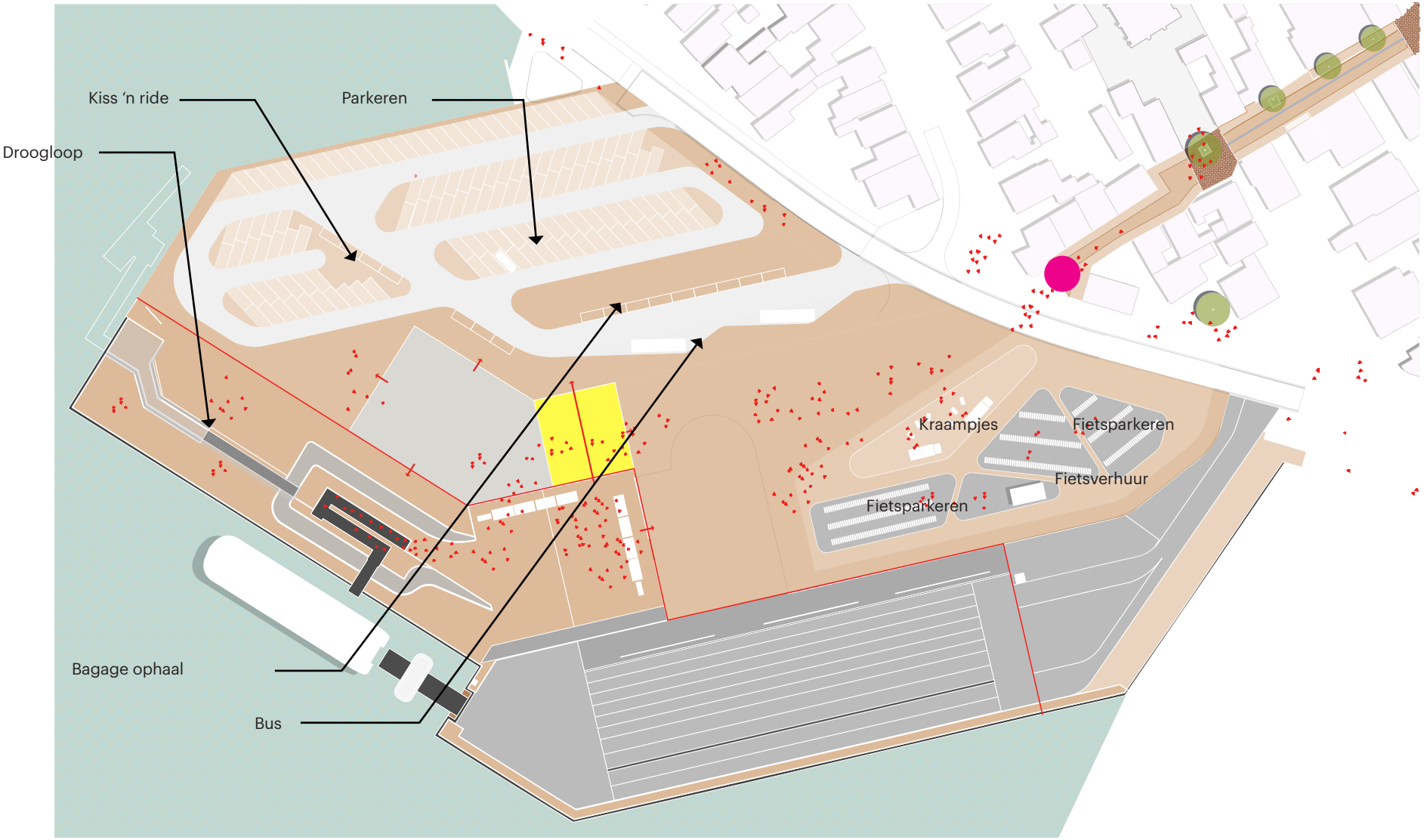
Veerhavenplein optie 2

De optie op nevenstaande pagina laat zien wat de ruimtelijke impact is wanneer de terminal wordt verschoven naar het midden van het veerhavenplein.

Het voordeel aan deze optie is dat de looplijnen binnen het concessieterrein korter worden naar de sneldienst en de reguliere veerdienst.

Eventuele horeca kan onder worden gebracht in het nieuwe gebouw (gele vlak) dat eventueel ook in oppervlakte groter kan worden.

Parkeren blijft ongeveer op dezelfde plaats. Het openbaar vervoer wordt op een logische plek naast de terminal geplaatst. Twee ontsluitingen worden gemaakt naar de Willem Barantszkade voor bus en auto.

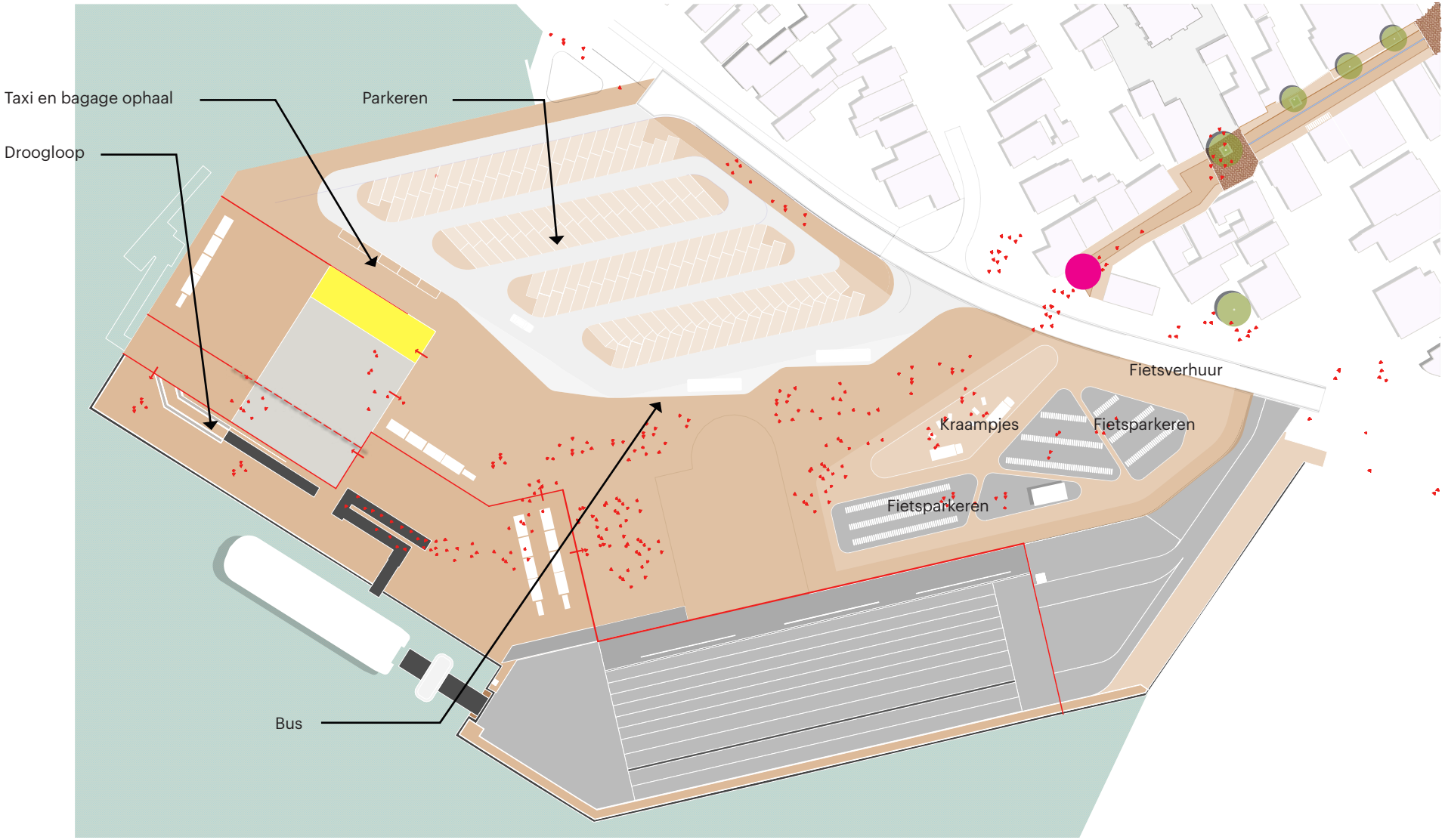


Vocaal entreepunt

Veerhavenplein optie 3

Optie 3 plaatst de terminal verder richting de linker hoek. Hierdoor ontstaat gevoelsmatig wat meer ruimte en een clustering van verschillende ruimtevragen zoals parkeren en openbaar vervoer.

Dit vraagt echter wel om een aanpassing van het concessieterrein. Deze wordt in de linker hoek groter, maar ter plaatse van huidige plek van de terminal kleiner.



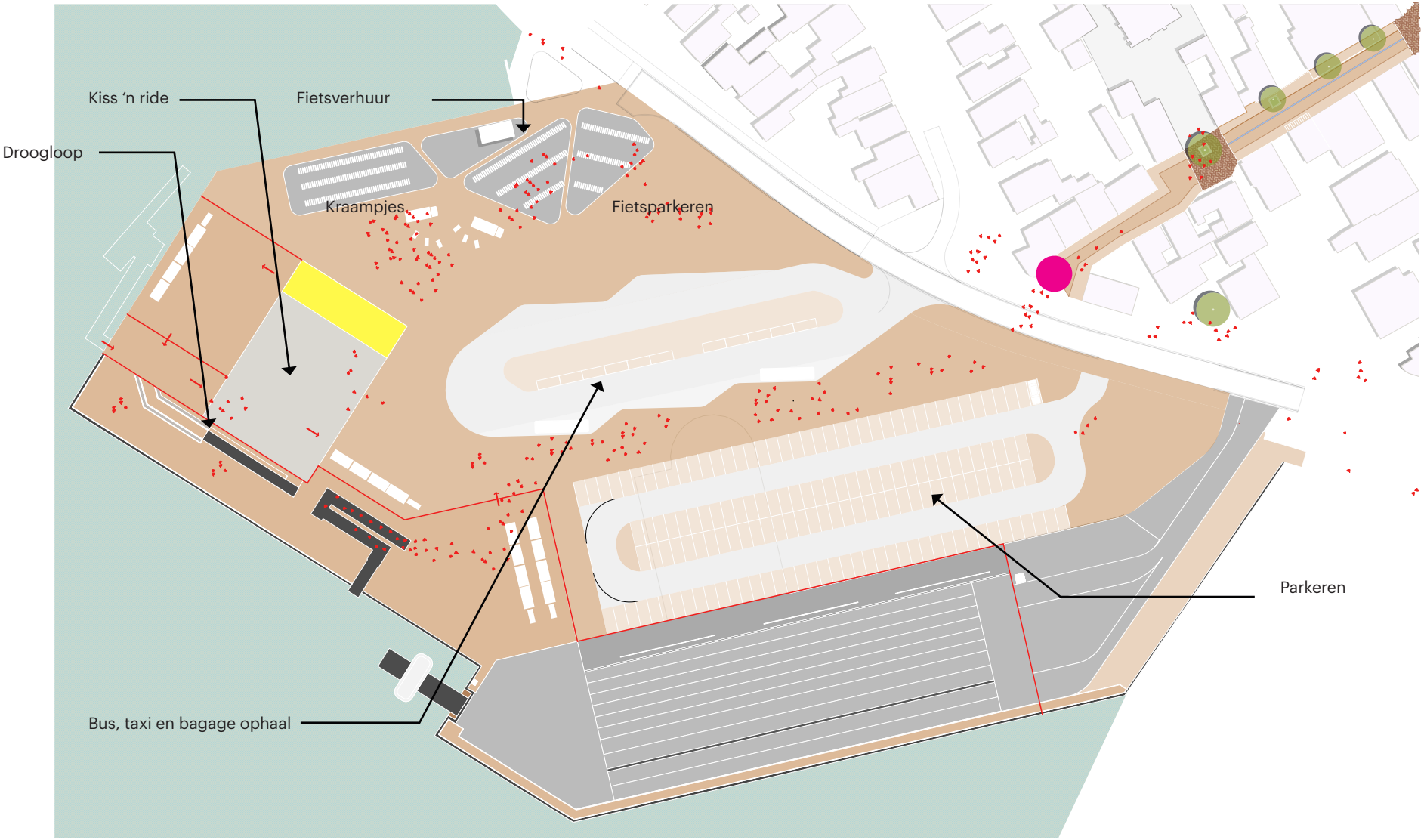
Vocaal entreepunt

Veerhavenplein optie 4

Optie 4 toont de situatie wanneer de terminal net als in optie 3 wordt veprlaatst naar de linker hoek. Echter wordt hier het parkeren omgeslagen met het verblijfsgebied. Dit heeft als voordeel dat opstelterrein naar de boot en het parkeren wordt geclusterd. De opstelplaatsen voor het OV worden daar weer naast geplaatst. In de voorgaande modellen werden de opstelplaatsen voor het OV gecombineerd met de parkeerplaatsen. In dit model liggen deze los van elkaar. Dit heeft als voordeel dat deze stromen elkaar niet kruisen, maar vraagt een derde en dus extra aansluiting op de Willem Barantszkade. Wel komt er meer ruimte voor het aantal busopstelplaatsen.

Het verblijfsgebied ligt in de model aan de Kom. Daar kan de voetganger genieten van een visje op een bankje of kan de fietser zijn fiets stallen. De situering van het verblijfsgebied aan de linker kant van het terrein maakt de relatie met de Torenstraat echter wel minder direct. Men loopt tussen bushaltes en parkeerterrein richting het centrum.

Zoals eerder gesteld zijn deze schetsen denklijnen die helpen bij een gewenste indeling van het terrein. Een uitwerking volgt vanzelfsprekend.


Kiss ‘n ride
Fietsverhuur
Droogloop
Kraampjes
Fietsparkeren
Parkeren
Bus, taxi en bagage ophaal
Vocaal entreepunt

Willem Barentszkade

Voor de Willem Barentszkade ter plaatse van de Bruine Vloot is het van belang dat deze een eenduidige en herkenbare structuur vormt. De kade wordt een prettige wandelverbinding tussen het Veerhavenplein en de Tonnenloods en verder richting de Dellewal. Doel is dat de kade een aangename verblijfskwaliteit krijgt passend bij een attractief eiland. Daarom introduceren we een steigerpad langs de Willem Barentszkade waarover geflaneerd kan worden.

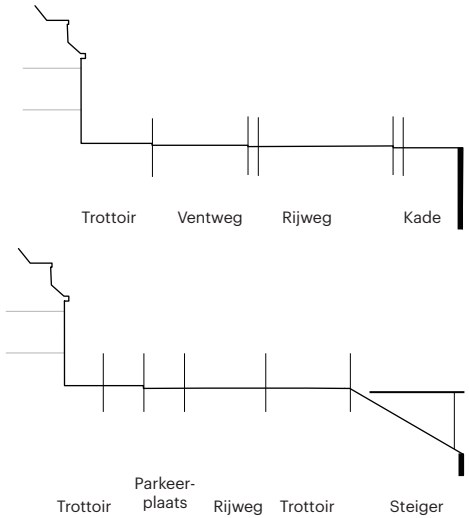
Om het plan flexibel te houden worden er voor de kade drie varianten voorgesteld: het balkonmodel, het schuin parkeren-model en het kademodel. Ieder van deze modellen heeft zijn eigen karakteristieken.

Op dit moment is dit deel van de Willem Barentszkade ook echt een kade met een verticale damwand. De eerste twee modellen gaan uit van het terugbrengen van de kade tot zachte kering, zodat de historische structuur weer zichtbaar wordt. De zachte kering bekleden we met Ecoblocks, zodat zich hier vegetatie zoals helmgras kan gaan vestigen ten behoeve van de biodiversiteit.

De zachte kering wordt gemaakt met behoud van de breedte van het totale profiel (van gevel tot damwand). Dit wordt mogelijk gemaakt doordat de snelheid wordt teruggebracht tot 30 km/u op de rijbaan. Daarmee ontstaat er ruimte om van twee naar één rijbaan te gaan. Ruimte voor parkeren voor bewoners blijft bestaan. Bezoekers parkeren op de Werkhaven, zie verderop

Alle drie de modellen gaan uit van één kerende constructie nabij de waterlijn. Dit is een voorstel. Besluitvorming omtrent de te kiezen waterkering volgt.

Balkonmodel (optie 1)
Het balkonmodel vormt een prettige route langs de kade. Af en toe komt men langs balkons die flexibel kunnen worden ingevuld. Soms is er ruimte voor parkeren, soms voor groen en soms een zitelement met een uitkijkpunt. Daar waar de zijstraten vanuit het centrum kruisen met de kade worden doorsteekjes naar de houten vlonder gemaakt. Voor de woningen langs ligt altijd een vrij liggend voetpad met waar de ruimte dat toelaat groenvakken.



*Breedte blijft hetzelfde



Ecoblocks

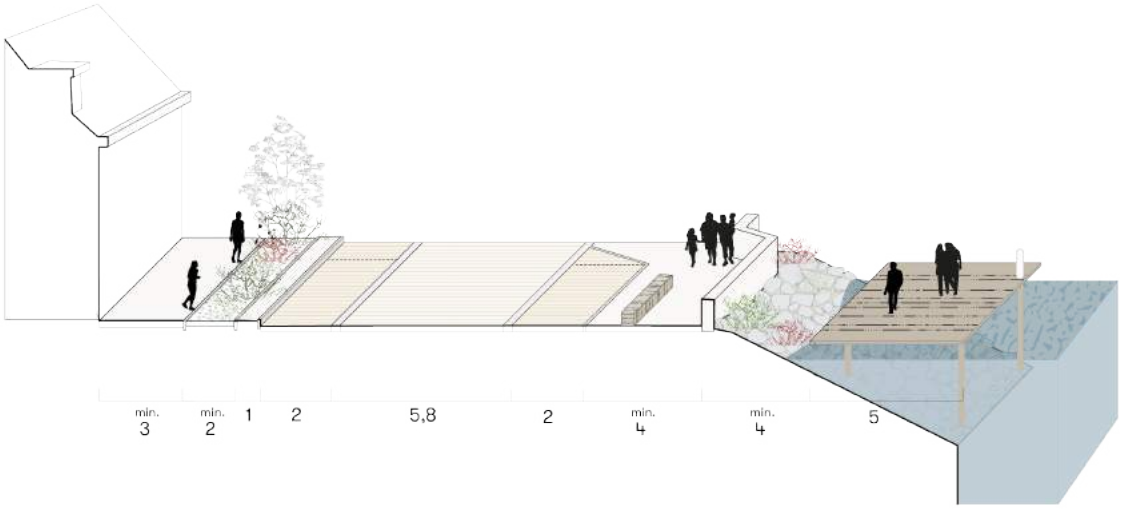


Voorbeeld van een natuurlijk talud



Beoogde opgang naar de t-steigers Bruine Vloot.
Nader uit te werken.

Willem Barentszkade optie 1



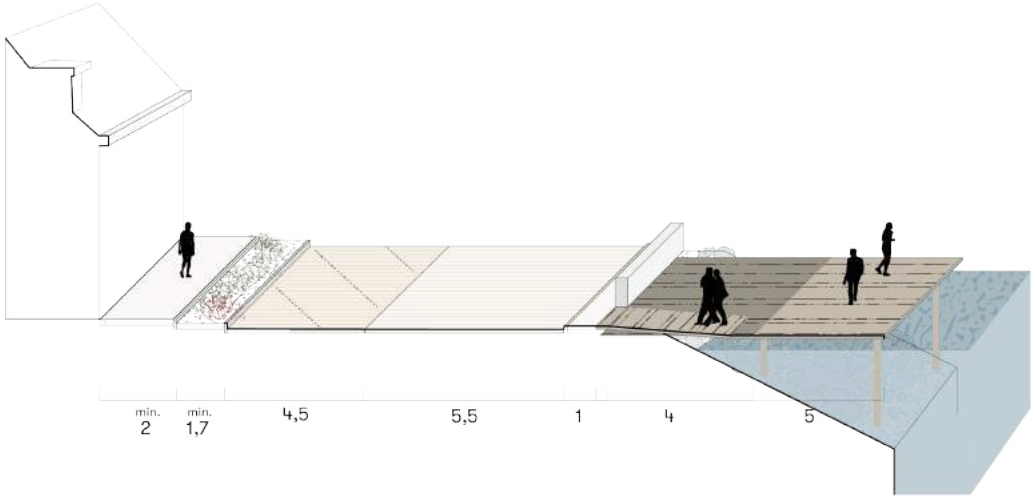




Doorgangen naar de vlonder zijn in het verlengde van de dorpsstraten, zodat interessante zichtlijnen ontstaan. Aan de waterzijde worden de opgangen naar de T-steigers gemaakt voor de Bruine Vloot. Deze zijn nader uit te werken.

Willem Barentszkade optie 2

De tweede variant voor de Willem Barentszkade gaat ook uit van een natuurlijk talud, maar legt de focus wat meer op schuin parkeren.





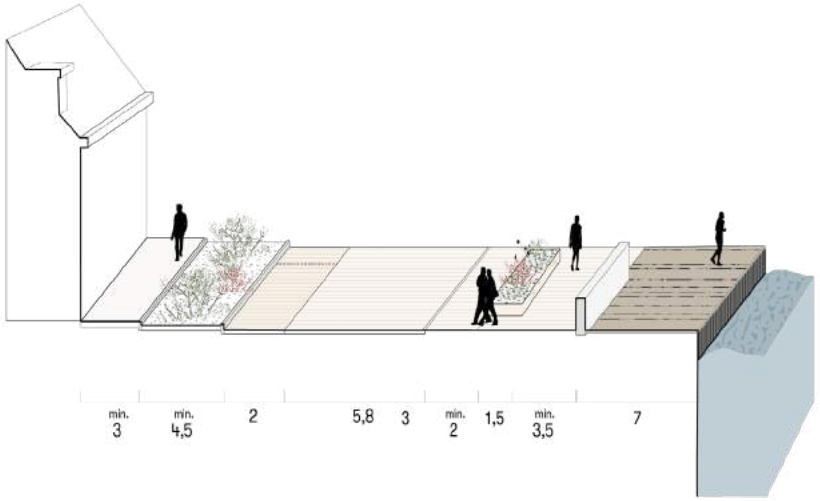


Beoogde opgang naar de t-steigers Bruine Vloot.

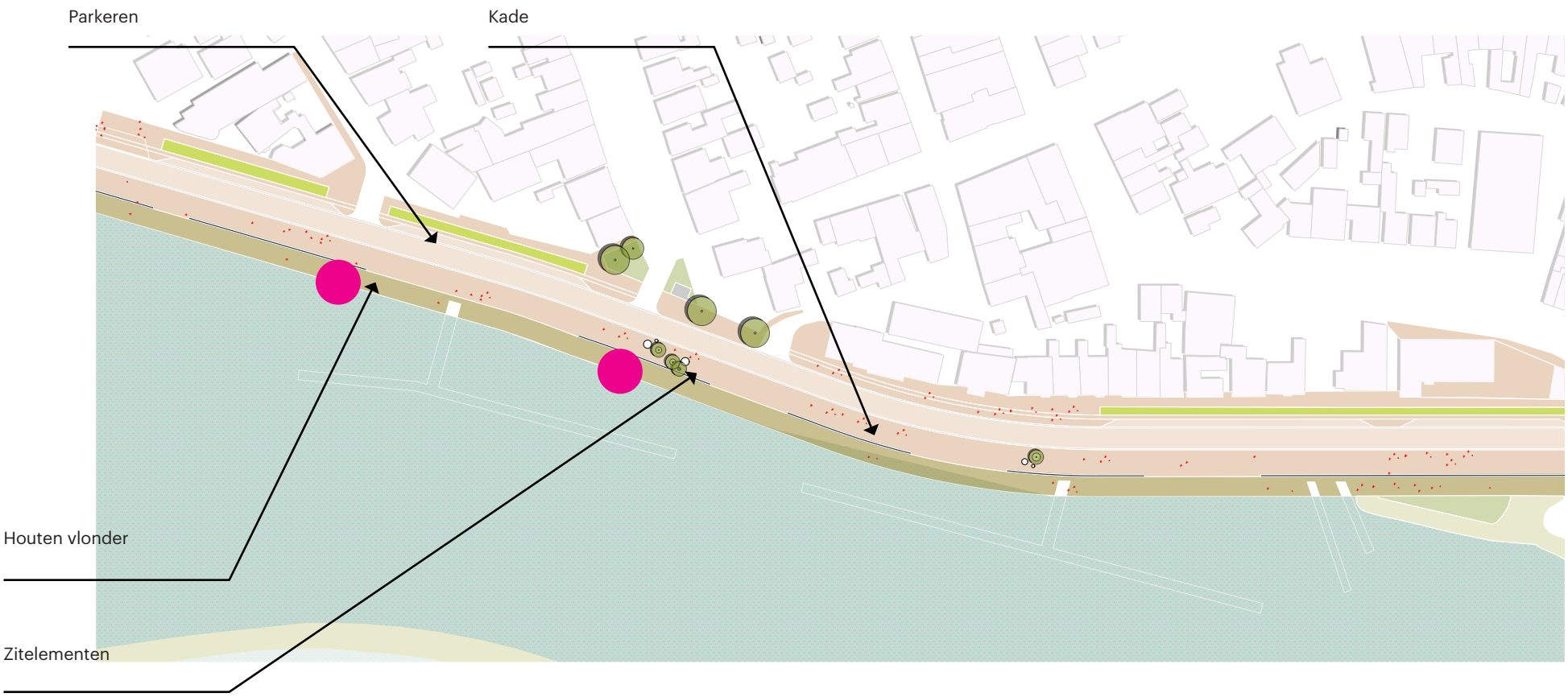
Nader uit te werken.

Willem Barentszkade optie 3

Het laatste model laat de optie zien met behoud van de damwand en daarmee dus het kadekarakter. Ook hierbij voegt het een enorme kwaliteit toe om de snelheid op de weg terug te brengen naar 30 km/u en de twee rijbanen samen te voegen. In dit model ontstaat een zeer aardige wandelpromenade.







Beoogde opgang naar de t-steigers Bruine Vloot.

Nader uit te werken.

Tonnenloods

Men is voornemens om op termijn de Tonnenloods in gebruik te gaan nemen als centrum voor activiteiten. Ook vormt deze plek een entree naar de kade. Op deze plek komen ook diverse routes samen: de kade, het verkeer dat van elders van het eiland komt en fietsers vanaf de Dellewal. Daarmee is het een punt dat veel mensen (zullen) passeren.

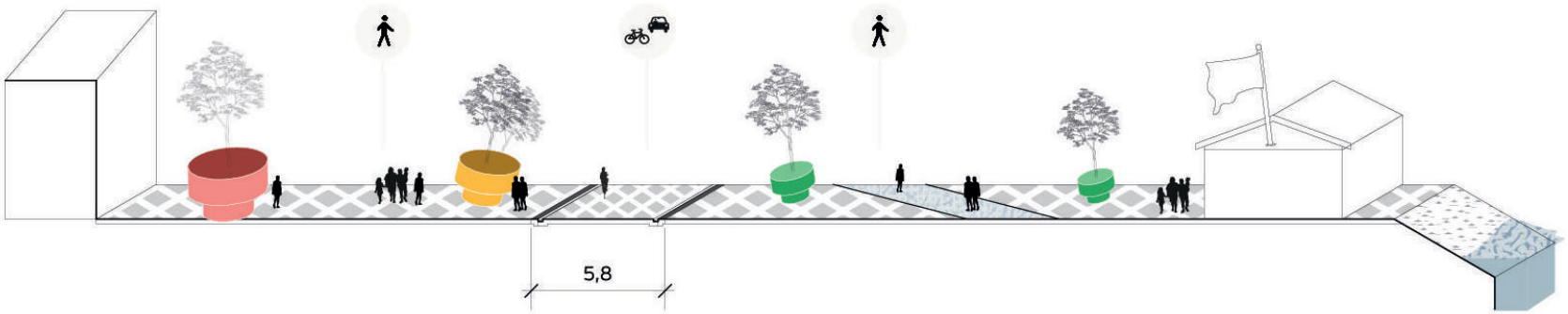
Belangrijk is dat dit punt tot de verbeelding gaat spreken. Een pleinsfeer wordt op deze plek gemaakt. Dit wordt gedaan door een afwijkende materiaalkeuze toe te passen die een knipoog geeft naar het verleden van de plek, de betonning. Men kan hier denken aan een stoer karakter van betonplaten.

Deze opzet doet recht aan de historie en het karakter van het gebied, past het programma elegant in en heeft een meerwaarde voor Terschelling op de schaal van het eiland.



Tonnenloods




5,8

Werkhaven

De ruimte voor het langparkeren aan de Werkhaven wordt uitgebreid. Hiermee wordt een plek gemaakt voor mensen die langere tijd hun auto willen parkeren. Doordat we de route richting het Veerhaventerrein een veilige en prettige wandelverbinding maken geloven we dat men best de wandeling wilt maken. Het dorp en het centrum is overigens nog steeds dichtbij.

Uniek aan de Werkhaven is het ervaren van de weidsheid van de zee. De plek komt wat vaker onder water te staan. Hierdoor ontstaat de kans om een getijdenpark te maken, met lage beplanting. Zo ontstaat een zilt parkachtige zone waar parkeren zich tussen voegt.

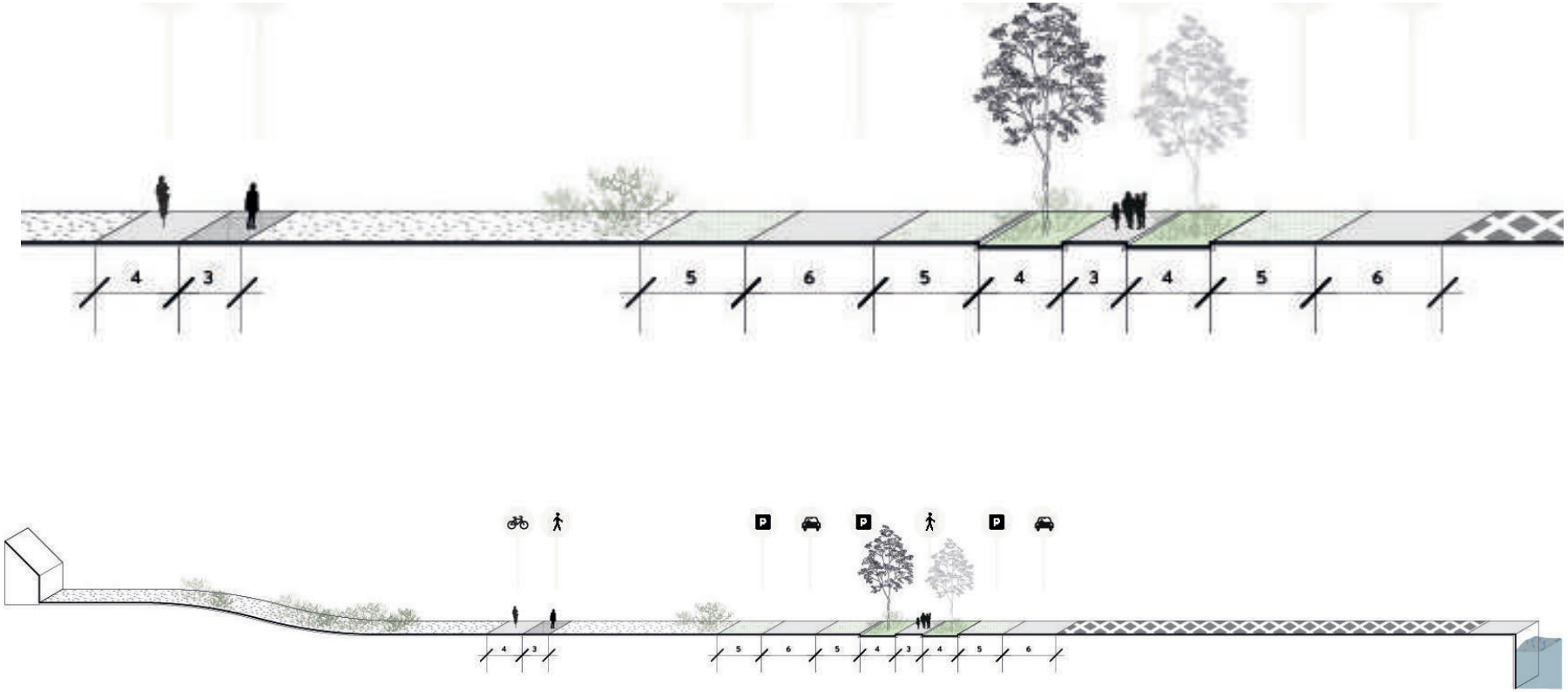
Een wandelroute door het groen maakt de verbinding tussen Willem Barentszkade/Tonnenloods en de Passantenhaven. Zo ontstaat een aangename doorlopende verbinding tussen Veerhaven en Werkhaven en Passantenhaven.







Werkhaven




P+R

De Passantenhaven

De Passantenhaven wordt uitgebreid met een aantal ligplaatsen ten zuiden van de huidige vlonders. Hier zijn in het voortraject al schetsen voor gemaakt. Die zouden met een aantal aanpassingen verder uitgewerkt kunnen worden.

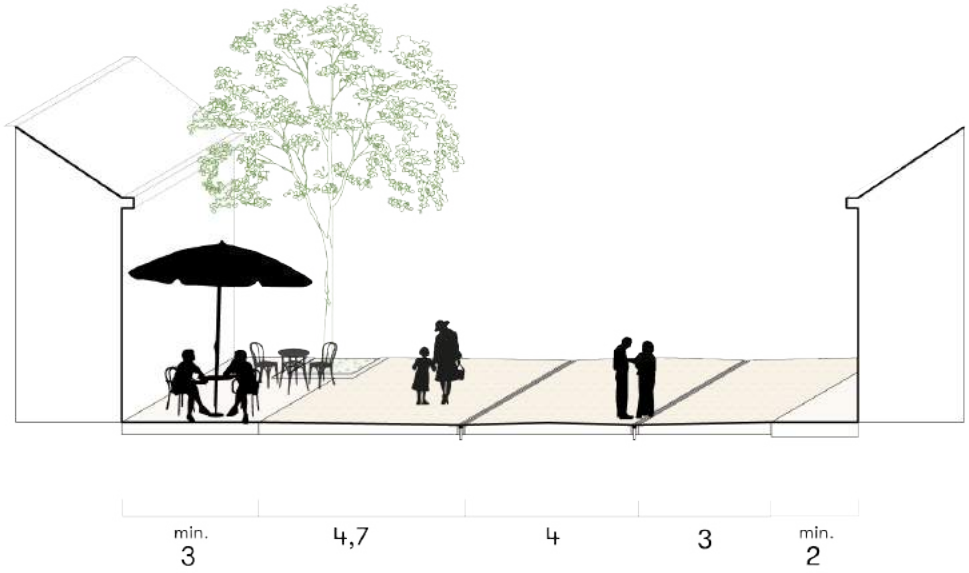


BIJLAGEN

Torenstraat

De Torenstraat zit initieel niet binnen deze opdracht. Maar omdat we werk met werk willen maken is aan LAOS wel gevraagd een ontwerpuitstrpaak te doen over de gewenste uitstraling van deze straat.

De Torenstraat wordt een uitnodigende en comfortabele verbindingsroute tussen Brandaris en Veerhavenplein door de straat in te richten met zo weinig mogelijk obstakels. Met de herinrichting van de Torenstraat wordt door middel van de materialisatie het historisch karakter van het dorpscentrum doorgezet. Het winkel- en wandelgebied in het centrum wordt niet alleen door de continuering van de bestrating een geheel, ook wordt er verbinding gelegd door de lijngoot als element door te trekken in de Torenstraat.





Hergebruikte gebakken klinkers



Functionele strip zitten/fietsparkeren.



Torenstraat

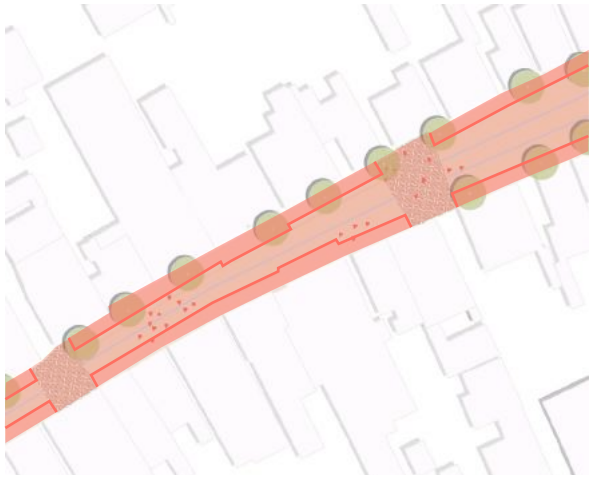
Met de herinrichting wordt vooral een aangenaam gebied voor de voetganger beoogd. Maar een incidentele boodschap met de fiets wordt ook mogelijk gemaakt. Dat betekent dat aan het einde van de Torenstraat, nabij de Brandaris kleinschalig een aantal fietsnietjes worden geplaatst. Daar kan ook even gezeten worden op een mooi zitelement. Zo wordt het fietsparkeren niet een los staand element, maar opgenomen een geheel. Daarbij is er op het Veerhavenplein veel ruimte voor fietsparkeren gereserveerd waardoor men niet per se in de Torenstraat hoeft te parkeren.

De 'loper' naar het dorpscentrum door de Torenstraat vindt zijn oorsprong op het Veerhavenplein, hiermee wordt de haven veel meer betrokken bij het dorp en loopt men vanaf het havenfront zo het centrum in. Door de loper door te trekken over het wegprofiel van het Veerhavenplein en richting de terminal kan er veilig worden overgestoken en ontstaat er een continue lijn en een herkenbaar entreepunt naar het centrum. Daarmee ontstaat er een logische route.
Terug in de Torenstraat worden de punten waar zijstraten de Torenstraat kruizen in een ander legverband aangelegd en met een lichte afwijking in de mix van de steensoort, zodat de wandelaar even geattendeerd wordt op het feit dat hij/zij een keuzemogelijkheid heeft om ook een andere route te nemen.

Vanaf de gevels wordt een offset genomen en een licht afwijkend materiaal in kleur gekozen. Zo ontstaat er een smalle strook waar een winkeleigenaar een keer een bord of een rek kleding op kan zetten.



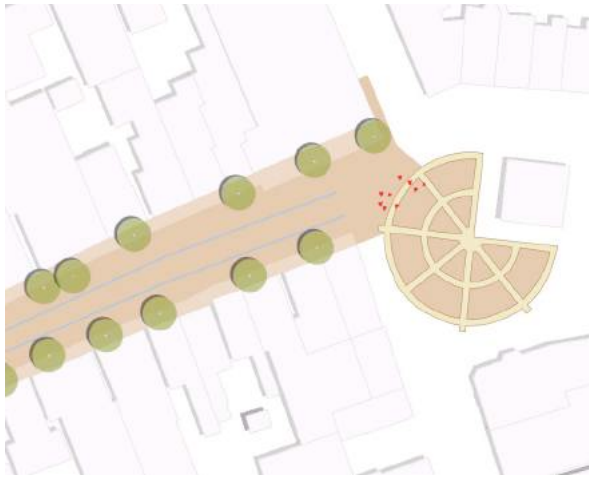
Doortrekken lijngoot



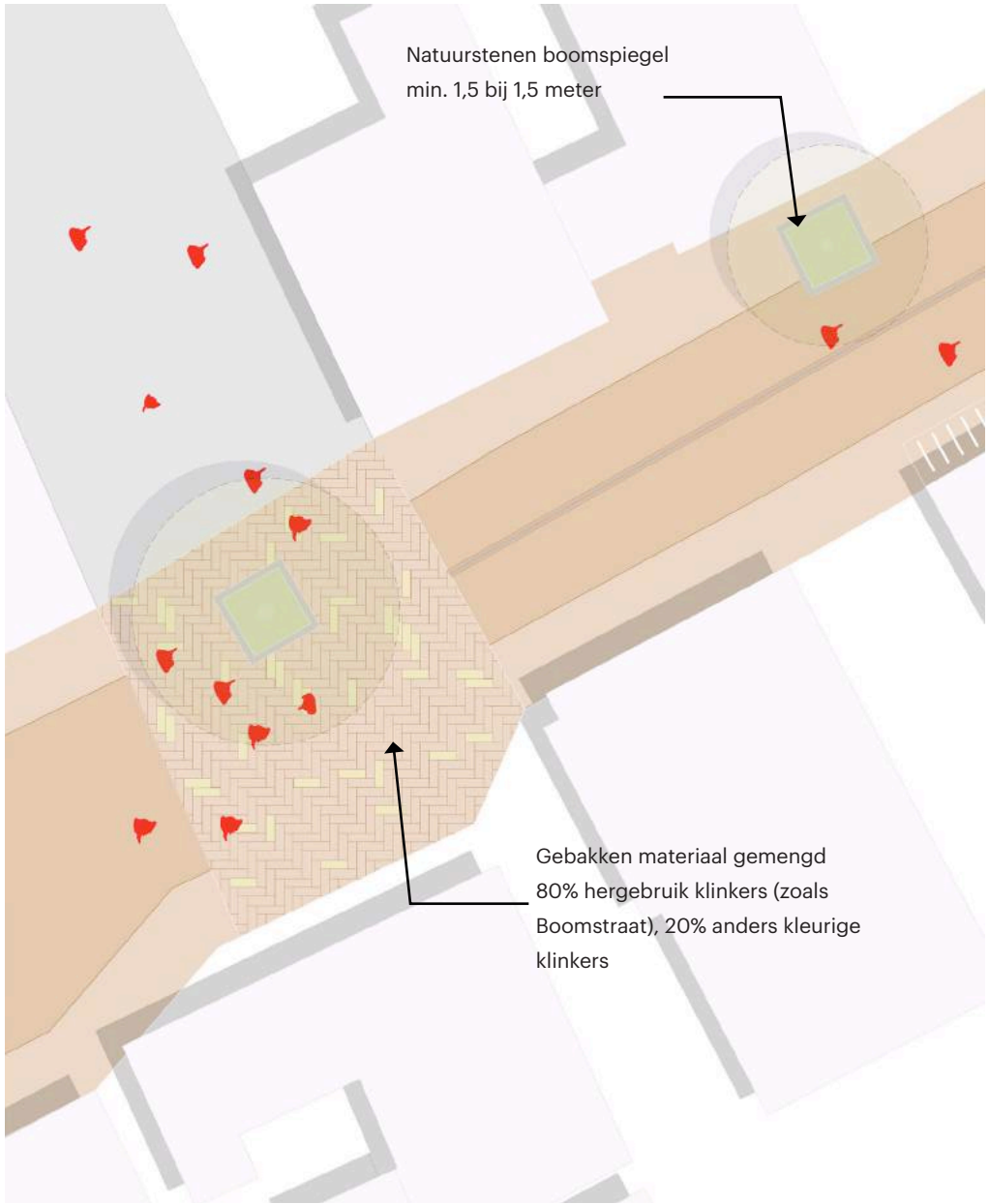
Scheiden doorgaande stromen en verblijven door middel van materialisatie



Aansluiting Torenstraat op Veerhaventerrein en het parkeeraanbod voor fietsers



Met hergebruik van materialen de Torenstraat laten aansluiten op bestaande bestrating


Natuurstenen boomspiegel
min. 1,5 bij 1,5 meter
Gebakken materiaal gemengd
80% hergebruik klinkers (zoals
Boomstraat), 20% anders kleurige
klinkers


Functionele strip
zitten en fietsparkeren

Klimaatadaptief en duurzaam Bouwstenenboek naslagwerk

WATER

- Waterdoorlatende verharding
- Waterpasserende verharding
- Grindkoffer
- Bodeminfiltratie

- Holle weg
- Infiltratiekrat
- Waterplein
- Wadi
- Regenwatervijver
- Helofytenfilter

- Molgoot
- Open goot
- Bedekte goot
- Overloop
- Watergang

HITTE

- beplanting in straat
- geveltuin
- groene gevel
- groene boomspiegels
- bomen in park
- straatbomen
- groene parkeerplaats
- groen dak
- tiny forest
- bos

- koele materialen
- waterelement
- groen schaduwdak
- gebouwd schaduwdak
- waterdak

BOIDIVERSITEIT

- inheemse beplanting
- juiste plant op juiste plek

- variatie in soorten
- extensief maaibeheer
- natuurvriendelijke oever
- verbindingszones tussen biotopen
- aaneengesloten groenstructuren

- waard- en nectarplanten voor insecten
- insectenhotels
- nestkasten voor vogels
- nestkasten voor vleermuizen

GEZONDHEID

- speeltuin
- speelveld
- natuurspeeltuin
- spelaanleiding
- urban sports
- netwerk van routes

- voldoende zitplekken langs routes
- zitplekken met zicht op activiteit
- zitplekken in groen
- zitplekken voor alle leeftijden en doelgroepen

MOBILITEIT

- volwaardig duurzaam vervoersknooppunt
- gecentreerd parkeren
- volwaardig openbaar vervoersnetwerk
- bushokjes met zitplaats, beschutting, fietsenstalling
- maximaal 500 meter tot OV-halte
- netwerk van langzaamverkeersroutes
- fietsroutes door groene delen van de stad
- doorgaande fietspaden
- brede fietspaden
- verlichte fietspaden
- brede trottoirs zonder obstakels
- oversteekplaatsen
- fiets- en looproutes markeren
- bewaakte fietsenstalling
- fietsenstalling met laadpunten
- autoluwe zones
- 30 km/uur zones

VOEDSEL

- watertappunten
- eetbaar openbaar groen
- gezamenlijke boomgaard
- gezamenlijke moestuin
- stadsakkers/dakakkers
- voedselbos

ENERGIE

- ontwerpen op schone mobiliteit
- stimuleer gebruik deelsystemen voor auto en fiets
- stimuleer fossielvrije vervoersmiddelen
- aantrekkelijk voor fiets
- autovrije/autoluwe straten
- lage parkeernorm
- gebruik van lokale, duurzame en circulaire materialen
- LED-verlichting

- zonnepanelen op dak
- zonneveld
- dorps-/buurtwindmolen

LAOS
LANDSCHAPS
ARCHITECTUUR

Kerklaan 30, Haren
Postbus 6070
9702 HB Groningen
050 5278218
contact@laoslandschap.nl
www.laoslandschap.nl