

# RUIMTELIJK KOMPAS HARLINGEN



## COLOFON

Opdrachtgever:  
Gemeente Harlingen, mevr. Maaike Stielstra

Uitvoering/Research:



Flexus Architectuur Welstand Cultuurhistorie  
Provenierssingel 15A  
3033 ED Rotterdam  
[www.flexusawc.nl](http://www.flexusawc.nl)

ir. Hugo J. van Velzen  
drs. ing. Marcel R. van Winsen  
Berit Piepgras, M Arch  
Daan de Jong  
Ilona Jacobsz  
Rotterdam, november 2016

## LEESWIJZER

Deze visie is gemaakt om de gedachten over de drie hoofdentreeroutes van de gemeente Harlingen aan te scherpen.

Bij een visie is het gevaar aanwezig dat lezers de tekst en afbeeldingen onmiddellijk voor waarheid aannemen. Dat is nadrukkelijk niet de bedoeling. Het betreft hier denkrichtingen die vervolgens nader onderzoek en uitwerking behoeven.

Dit Kompasboekje is het basisdocument van het Ruimtelijk Kompas. Naast dit boekje zijn er nog twee andere documenten gemaakt. Dit betreft:

- 2. Arriveren: een document waarin de vraagstukken rond de locaties waar de drie hoofdentrees de binnenstad bereiken nader uitgewerkt worden.
- 3. Vooronderzoek: een aanvullend document waarin de drie hoofdentreeroutes van de gemeente uitgebreid beschreven worden

Dit Kompasboekje heeft een eenduidige opbouw.

Hoofdstuk 1 beschrijft de opgave.

Hierna worden achtereenvolgens route Noord (hoofdstuk 2), route Oost (hoofdstuk 3) en route Zuid (hoofdstuk 4) behandeld.

In ieder van deze hoofdstukken is een 'Algemene beschrijving' van de route als geheel opgenomen.

Hierna wordt de 'Koers' behandeld, de visie voor de route als geheel.

Vervolgens komt per routesectie steeds een 'Analyse' aan bod. Hierop volgen de 'Algemene uitgangspunten' die een uitwerking vormen van de Koers.

De hierop volgende 'Aanwijzingen' betreffen oriënterende, meer concrete uitwerkingen van de Algemene uitgangspunten. De behandelde ingrepen en oplossingen in deze Aanwijzingen zijn niet aan wettelijke of praktische beperkingen getoetst. Zo kan het dan zijn dat bepaalde maatregelen niet letterlijk mogelijk zijn. Het doel is dan alternatieven te bedenken die hetzelfde effect bewerkstelligen.

Dit vraagt om een open houding en creatief meedenken over het verbeteren van ruimtelijke kwaliteit.

## SNEL INFORMATIE VINDEN

De inhoudsopgave op blz 4 is in dit digitale document voorzien van hyperlinks. Door met de muis in deze inhoudsopgave op een titel te klikken komt u automatisch op de betreffende pagina van het document. Op praktisch iedere pagina is een grijze randbalk aanwezig. Door op deze grijze randbalk te klikken is het mogelijk om direct weer terug te komen op de inhoudsopgavepagina.

# R U I M T E L I J K   K O M P A S H A R L I N G E N



## 1 . K O E R S

NOVEMBER 2016

# INHOUDSOPGAVE

|            |                                                 |           |            |                                    |           |
|------------|-------------------------------------------------|-----------|------------|------------------------------------|-----------|
| <b>1</b>   | <b>INLEIDING</b>                                | <b>5</b>  | <b>3</b>   | <b>VISIE ROUTE OOST</b>            | <b>49</b> |
| 1.1        | De ruimtelijke opgave                           | 6         | <b>3.1</b> | <b>Oost, beschrijving algemeen</b> | 51        |
| 1.2        | Situatieschets en opdracht                      | 6         | <b>3.2</b> | <b>Oost, koers algemeen</b>        | 52        |
| 1.3        | Uitgangspunten opdracht                         | 8         | 3.3        | Oost, sectie 1                     | 54        |
|            | <b>Kadertekst wegprofiel en randinvullingen</b> | 9         | 3.4        | Oost, sectie 2                     | 67        |
| 1.4        | De hoofdentreeroutes: een eerste impressie      | 12        | 3.5        | Oost, sectie 3                     | 78        |
| <b>2</b>   | <b>VISIE ROUTE NOORD</b>                        | <b>15</b> |            |                                    |           |
| <b>2.1</b> | <b>Noord, beschrijving algemeen</b>             | 17        |            |                                    |           |
| <b>2.2</b> | <b>Noord, koers algemeen</b>                    | 18        | <b>4</b>   | <b>VISIE ROUTE ZUID</b>            | 91        |
| 2.3        | Noord, sectie 1                                 | 20        | <b>4.1</b> | <b>Zuid, beschrijving algemeen</b> | 93        |
| 2.4        | Noord, sectie 2                                 | 24        | <b>4.2</b> | <b>Zuid, koers algemeen</b>        | 94        |
| 2.5        | Noord, sectie 3                                 | 28        | 4.3        | Zuid, sectie 1                     | 96        |
| 2.6        | Noord, sectie 4                                 | 36        | 4.4        | Zuid, sectie 2                     | 97        |

1

INLEIDING

# INLEIDING

## 1.1 DE RUIMTELIJKE OPGAVE

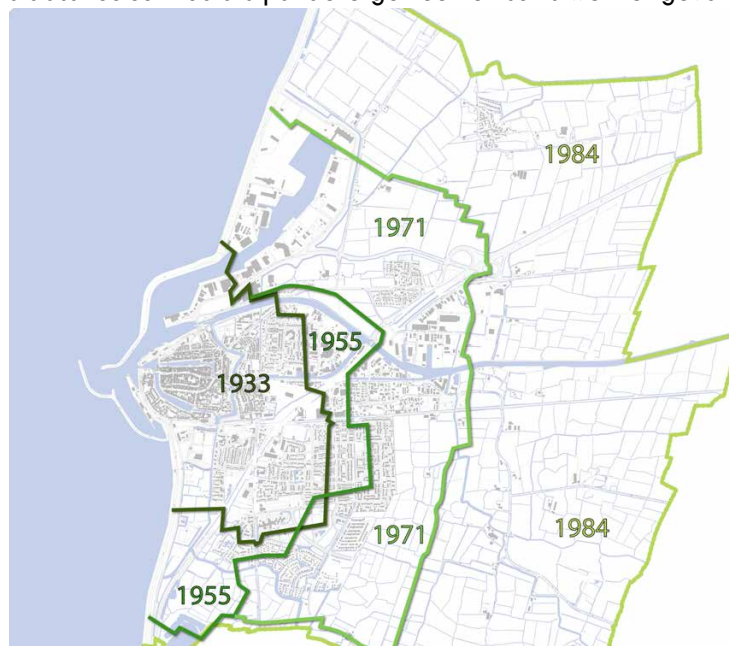
Harlingen heeft als 'poort naar de Waddenzee' en als enige historische stad in Nederland die met een nog intacte historische binnenstad direct aan open zee grenst een heel eigen signatuur en een krachtige identiteit. De gemeente heeft zich al ontwikkeld als aantrekkelijke woonstad en als toeristische trekpleister en is bovendien de 'hub' voor meer dan 600.000 toeristen die de oversteek naar de eilanden ondernemen. Maar de stad heeft zonder meer potentie om zich nog veel verder te ontwikkelen als aantrekkelijke gemeente om te wonen én te bezoeken. Die ambitie heeft de gemeente ook. De komende jaren worden gebruikt om nieuwe recreatieve- en toeristische voorzieningen stap-voor-stap tot stand te brengen met de historische binnenstad, de Nieuwe Willemshaven en het Harlinger strand als speerpunten.

Maar om een aantrekkelijke stad te zijn, zijn niet alleen de voorzieningen zelf van belang. Ook de routing en aantrekkelijkheid van de openbare ruimte binnen de gemeente vormen een punt van aandacht. Zij moeten een welkom zijn voor bezoekers en een trots voor eigen inwoners. Op meerdere plaatsen in de binnenstad zijn op dit terrein al succesvolle resultaten bereikt. Met het oog op de toekomst is het van belang ook de hoofden-trees van de gemeente geleidelijk te transformeren van vervoersbundels naar ontvangstroutes. Hierbij spelen niet alleen vragen rond de inrichting van de openbare ruimte. In breder perspectief spelen ook vragen met betrekking tot de stedenbouwkundige invulling van de aan de routes aangrenzende gebieden. Ook de functies die hier al dan niet gewenst zijn en de vraag welke architectuur op welke locatie het meest op zijn plaats is en de route het beste kan begeleiden zijn hierbij van belang.

De gemeente Harlingen heeft aan ruimtelijk advies- en onderzoeksbureau FlexusAWC de opdracht gegeven een 'Ruimtelijk Kompas' te formuleren voor de hoofdroutes die bezoekers én inwoners van Harlingen dagelijks nemen om de stad in- en uit te komen. Dit Kompas zal voor de komende jaren een leidraad zijn bij de begeleiding van de ruimtelijke plannen voor deze hoofd-routes.

## 1.2 SITUATIESCHETS EN OPDRACHT

De gemeente Harlingen is stapsgewijs gegroeid. Ten gevolge van deze geleidelijke groei en de onregelmatigheid waarin de gemeentegrenzen voornamelijk in zuidoostelijke richting verscho-ven, is de hoofdwegenstructuur over de lange lijnen niet altijd begrijpelijk en herkenbaar als hoofdstructuur. Deze is bovendien soms verrommeld en vaak weinig uitnodigend. Ook de excentri-sche positie van de binnenstad draagt niet bij aan een duidelijke stadsstructuur zoals bij andere gemeenten soms wel het geval is.



De aanleg van de N31 eind jaren '50 – begin jaren '60, zorgde voor een directere autoverbinding met de rest van Nederland, maar droeg niet bij aan een heldere hoofdwegenstructuur binnen Harlingen zelf. Deze rijksweg werd op een dijklichaam gelegd waardoor de gemeente in tweeën gedeeld werd.

Deze situatie gaat in de nabije toekomst veranderen. De N31 wordt op dit moment al in een verdiepte tunnelbak gelegd. Dit biedt naast de mogelijkheid tot aanhechten van de oostelijke en westelijke stadsplattegrond ook de kans om de stadsentrees vanaf de N31 te wijzigen en te verbeteren. De oostelijke stadsentree gaat hierbij een grotere rol vervullen in het ontsluiten van de binnenstad en de omliggende wijken. De functie van de noordelijke stadsentree zal niet wezenlijk wijzigen wat betreft gebruik, maar kan wel meegenomen worden in de operatie om de toegang tot de stad aantrekkelijker te maken. De zuidelijke stadsentree via de Westerzeedijk is – mede in verband met vraagstukken rond de dijkverzwaring – op dit moment nog niet aan de orde. De ‘aanlanding’ van de route op het kruispunt Westerzeedijk – Havenweg vraagt echter wel om een visie, mede door de ontwikkelingen rond de Nieuwe Willemshaven.

Dit Kompas is gericht op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de routes vanaf de hoofdentrees naar Harlingen vanaf de N31 naar het centrum:

- De entreeroute Noord, vanaf de N31 naar de N390, de Zuidwalweg tot aan de Oude Ringmuur en de Waddenpromenade
- De entreeroute Oost, van Ovatonde via de Stationsweg en de Spoorstraat naar de Havenweg.
- De entreeroute Zuid, voor wat betreft het kruispunt Westerzeedijk - Havenweg

De routes worden onderzocht op hun algemene ruimtelijke karakteristieken en kwaliteiten, op hun knelpunten en mogelijkheden en er worden aanbevelingen geformuleerd voor maatregelen voor de korte én lange termijn. Hierbij wordt ingezet op haalbare doelstellingen en maatregelen. Dat wil zeggen voorstellen die stapsgewijs gerealiseerd kunnen worden en in te passen zijn in bestaande reguliere budgetten, of meegenomen kunnen worden in huidige of toekomstige speciale programma's. Afhankelijkheid van beslissingen op andere bestuursniveaus wordt hierbij – waar mogelijk - vermeden. Ook wordt ingezet op het zo min mogelijk



De hoofdroutes van Harlingen



De drie hoofdroutes van dit Kompas, verdeeld in secties

‘stapelen’ van voorstellen met onderlinge afhankelijkheid, om te voorkomen dat bij afketsing van één maatregel, de daarmee samenhangende maatregelen eveneens sneuvelen. Waar een stapeling van maatregelen onvermijdelijk is, worden de kansen en mogelijkheden meer abstract benoemd.

### 1.3 UITGANGSPUNTEN OPDRACHT

Recreatie en toerisme is op industrie na de belangrijkste economische pijler voor de gemeente. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de gemeente ‘toeristisch bezoek aan de gemeente Harlingen wil bevorderen en de bestedingen op dit gebied maximaliseren zodat er een gezonde groei in de werkgelegenheid komt’. (Beleidsplan Toerisme en Recreatie 2006 – 2016).

Het opwaarderen van de drie routes naar de binnenstad, Waddenpromenade, Nieuwe Willemshaven en het strand kan hieraan een substantiële bijdrage leveren omdat ‘goed arriveren het halve werk is’. Iedere schipper kent het gevoel van hoopvolle verwachting bij het opdoemen van de havenhoofden in de verte en het bevredigend gevoel van arriveren bij het binnenlopen van de havenkom met zijn eigen levendigheid en beschutting tegen het zware weer. De ervaring waar een automobilist reikhalzend naar uitzielt (zeker na een lange rit) is feitelijk niet anders en ook deze verlangt uiteindelijk naar een aangename routing en een aankomstplek waar de reiziger met allerlei middelen warm welkom wordt geheten.

Maar niet alleen de plaats van bestemming moet tot de verbeelding spreken en helder in de ‘mental map’ van de bezoeker of inwoner verankerd zijn, ook de route zelf draagt in aanzienlijke mate bij aan de ‘leesbaarheid’ van de stad en van de specifieke route, dat wil zeggen: het gevoel de weg te kunnen vinden en de stad in zijn hoofdopzet te kunnen begrijpen. Maar begrijpen is zeker niet alles. De vormgeving van de route zou ook sterk bij moeten dragen aan de mate waarin de reis een aangename en ‘telbare’ ervaring is.

Dit laatste is een ervaring waarin de elkaar opvolgende secties tezamen één verhaal vertellen maar waarin ook via ‘tussenhaltes’ de stapsgewijze nadering van het doel wordt aangekondigd.

Concreet vertaalt dit zich in vragen als: hoe presenteren de entrees naar de stad vanaf de N31 zich aan de verkeersdeelnemer, vertelt de openbare inrichting van de routes overtuigend het belang van de weg en de identiteit van de plek, is aan de hand van de stedenbouwkundige situering en de architectuur van de gebouwen duidelijk wáár de reiziger zich op de route bevindt, is het punt waar je het gebied van de binnenstad binnenkomt duidelijk ervaarbaar. Zijn de parkeervoorzieningen aantrekkelijk vormgegeven en zijn zij logisch en leesbaar aan de binnenstad (situatie oost- en zuidentree) of Waddenpromenade en Oude Buitenhaven (situatie noordentree) gekoppeld en zijn ook zij een ‘warm welkom’. Vormt de locatie waar je arriveert een ‘ankerpunt’ qua ervaringen en zijn er vanuit hier duidelijk leesbare ontsluitingsroutes aanwezig naar andere interessante gebieden in Harlingen.

Wij focussen in dit Kompas in op de wegdelen en gaan enigszins voorbij aan de knopen, de kruispunten en rotondes onderweg, omdat naar onze indruk over de gewenste kwaliteit van de ‘lange lijnen’ eerst duidelijkheid moet zijn, alvorens je over de invulling van de ‘knopen’ na kunt denken. Hiernaast besteden we aandacht aan de locaties waar je uiteindelijk, na afleggen van de route arriveert, en hun doorkoppeling naar de directe omgeving van binnenstad, Nieuwe Willemshaven en strand.

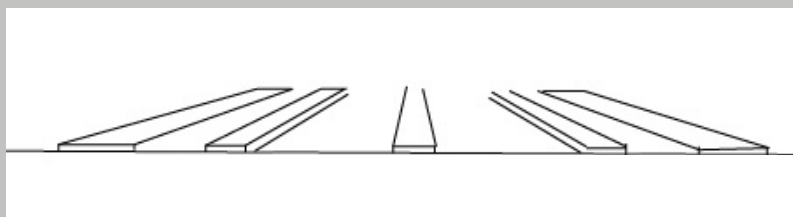
De kwaliteit van de lange lijnen en de wegdelen die hier onderdeel van uitmaken zijn de eerste focus van dit Kompas. Die kwaliteit kan benoemd worden door nader in te gaan op het wegprofiel en zijn randinvullingen, waarbij steeds de gebruiks- en belevingswaarde voor gebruikers van belang zijn. In de navolgende kadertekst wordt nader ingegaan op deze begrippen.

# WEGPROFIEL EN RANDINVULLINGEN

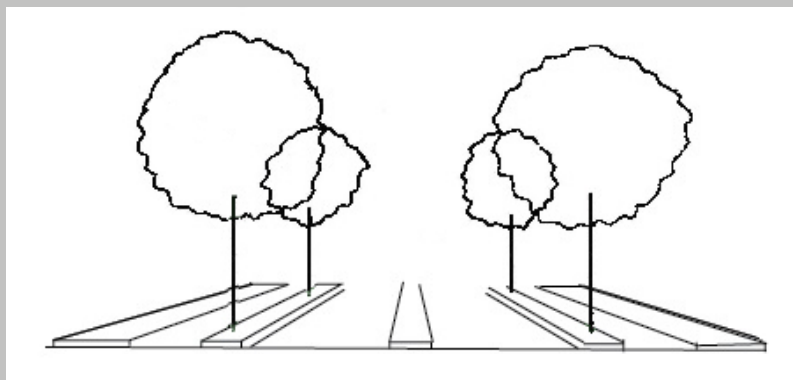
De kwaliteit van een weg wordt in de regel opgevat als een functionele vraag: is er sprake van een kloppende verkeerskundige oplossing en is deze overzichtelijk en veilig voor de verschillende weggebruikers. Dit is vanzelfsprekend een eerste vereiste. Maar naast deze verkeerskundige vraag is natuurlijk ook de belevingskwaliteit op een route van belang. Deze wordt niet alleen bepaald door de vormgeving van het wegdek zelf maar is een combinatie van het wegprofiel en de invulling van de omgeving van de weg. In de onderstaande tekst zetten we de samenstellende elementen van dit totaalbeeld op een rij, om deze bij de analyse van de drie entreeroutes van de gemeente in te zetten.

Het doorsnede-profiel van een weg is opgebouwd uit drie hoofdelementen: het wegprofiel, de stedenbouwkundige of landschapelijke randinvulling en de architectuur van deze randinvulling. Onder het wegprofiel wordt verstaan de verkeerskundige indeling van de weg én de direct hierop aansluitende openbare ruimte. Het gaat dan om de precieze opbouw en aansluiting op elkaar van rijstroken, stoepen, parkeerstroken en fietspaden, maar ook om bermen of direct aan de weg gekoppelde groenstructuren. Naast de verkeerskundige functionaliteit van deze opbouw zijn de verhoudingen van de verschillende stroken tot elkaar én hun vormgeving (bestrating, type groeninvullingen, lantaarnpalen, etc.) van grote invloed op de belevingswaarde van de route.

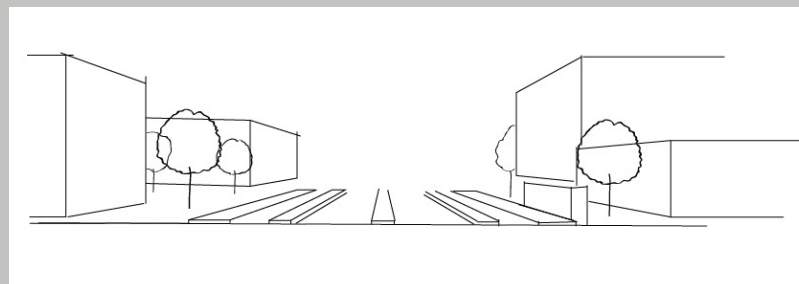
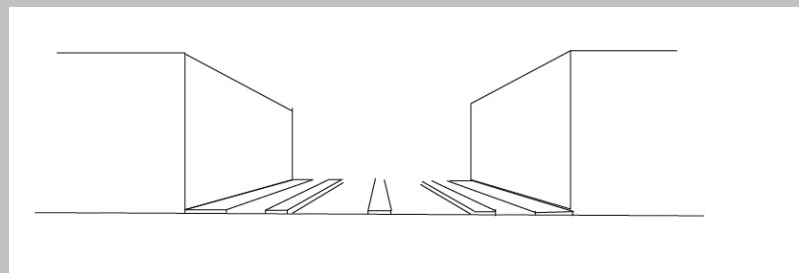
Ook de continuïteit van het wegprofiel over grotere lengte is van groot belang voor de belevingswaarde. Een continuïteit in het wegprofiel en de vormgeving hiervan over een gehele route kan zorgen voor een 'leesbare' of goed oriënteerbare route, of juist overkomen als saai of langdradig. Anderzijds kan het opdelen van de route in verschillend vormgegeven secties zorgen voor interessante afwisselingen of juist ontaarden in een onrustige beleving van de route als geheel en zelfs in een zekere onleesbaarheid.



Wegprofiel



Bomen binnen het wegprofiel



Twee karakteristieke wegprofielen waarin bomen beeldbepalend zijn  
(foto boven: Zeeuws-Vlaanderen, foto onder: Bolsward)

Flexus AWC

Twee voorbeelden van beeldbepalende stedenbouwkundige  
randinvullingen

De stedenbouwkundige of landschappelijke randinvulling van de route speelt een minstens even belangrijke rol in de functionaliteit en belevingswaarde van de weg als het wegprofiel. Het rijden (of lopen) langs een aaneenschakeling van grootschalige industriegebouwen levert een andere beleving op dan bijvoorbeeld een tocht langs een historische havenwand. De volumes van de gebouwen zijn hierbij van belang, net zo goed als de positie van de gebouwen ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de weg (ver weg of dicht bij), de positie van de entree naar het erf, de situering van de entrees van de gebouwen, de erfinvulling of groeninvulling tussen gebouw en weg en zo meer. Het zijn allemaal aspecten die een rol spelen in de beleving van de weggebruiker en die van belang zijn voor het bereiken van ruimtelijke kwaliteit.

Architectuur wordt in stedenbouwkundige planvorming voor wegen en de aangrenzende bebouwing meer dan eens ondergeschikt geacht aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden, maar of een weg of route goed functioneert en aantrekkelijk wordt gevonden wordt minstens zo sterk bepaald door de uitstraling van de gevels van de gebouwen die langs de weg staan als door hun stedenbouwkundige positie of omvang. Een weg waarvan de randinvulling stedenbouwkundig goed overwogen in elkaar zit, maar waarvan de gebouwen uit armoedige materialen zijn opgetrokken, zonder gevoel voor verhoudingen of strikt functioneel en zonder enige architectonische meerwaarde zijn ontworpen, maakt een volledig andere indruk op de weggebruiker dan een weg waarvan de architectuur uit rijke materialen bestaat en zorgvuldig en met gevoel voor architectonische verhoudingen en details ontworpen is.



De beeldbepalendheid van de randinvulling (inclusief erfinrichting) voor de belevingswaarde van de weg (Harlingerstraat en Twibaksdijk in Bolsward)

## 1.4 DE HOOFDENTREEROUTES: EEN EERSTE IMPRESSIE

De entreeroutes Zuid, Oost en Noord hebben ieder een eigen karakteristiek. Dit komt mede door het feit dat de gemeente sterk asymmetrisch is uitgebreid en grote infrastructuur als kanalen, snelwegen en spoorbanen hun eigen logica aan de gemeente opgelegd hebben. Harlingen ten zuiden van de spoorlijn wordt vooral gekenmerkt door woonwijken en recreatiegebieden. Ten noorden van spoorlijn is vooral sprake van het cultuurhistorisch waardevolle centrum met haar omliggende wijken, terpdorpen en industrie in een verder open landschap.

Waar de entreeroute Noord dus gekenmerkt wordt door industrie en open landschap en uiteindelijk een vrij directe toegang biedt tot de binnenstad via de Zuidwalweg en Oude Ringmuur, wordt de entreeroute Oost gekenmerkt door een meer stedelijk karakter. De entreeroute Zuid onderscheidt zich door de kenmerkende dijk en een recreatieve karakteristiek.

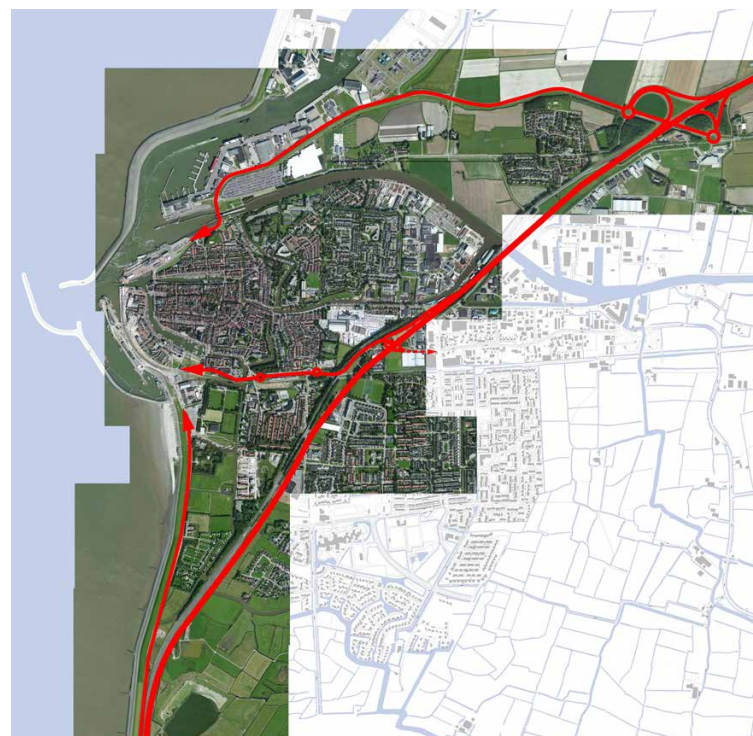
Naast deze ruimtelijke verschillen is er ook sprake van een ander functioneel kader. De noordentree wordt intensief gebruikt voor het toeristenbezoek van de Waddeneilanden. Zij eindigt voor veel bezoekers op de parkeerlocaties aan de Harlingerstraatweg en bij de 'hub'c.q. overstap naar de eilanden, de Waddendpromenade.

De oostroute moet met het verdiepen van de N31 en de introductie van de nieuwe entree bij de aan te leggen Ovatonde feitelijk nog als hoofdentree van de gemeente ontwikkeld worden. Deze zal in eerste instantie voor eigen bewoners als binnenstedelijke ontsluitingsroute naar de woonwijken en naar de binnenstad functioneren, maar zal ook voor bezoekers van de binnenstad nadrukkelijker een rol gaan krijgen. De keuze van de gemeente voor het dagparkeerterrein bij de Spoorstraat (nota Parkeerbeleid Harlingen 2016) en de wens de Steenhoudersstraat als een eenduidiger entree van de binnenstad vorm te geven zijn keuzes die hierin al gemaakt zijn.

De entree vanaf de zuidzijde, vanaf de Westerzeedijkroute met

zijn doorgaande dijkprofiel sluit hier min of meer op aan, maar roept vragen op over de betekenis van de knoop Westerzeedijk-Havenweg, waar de opgang naar het strand, de Nieuwe Willemshaven met haar toekomstige marina en de rand van de binnenstad elkaar ontmoeten.

Noord, Oost, Zuid, routes dus met ieder een heel eigen karakter en opbouw. Routes die ieder vragen om eigen ingrepen en oplossingen. In de navolgende hoofdstukken kijken we per route naar de karakteristiek, de kwaliteiten, knelpunten en oplossingsrichtingen.



Route Noord



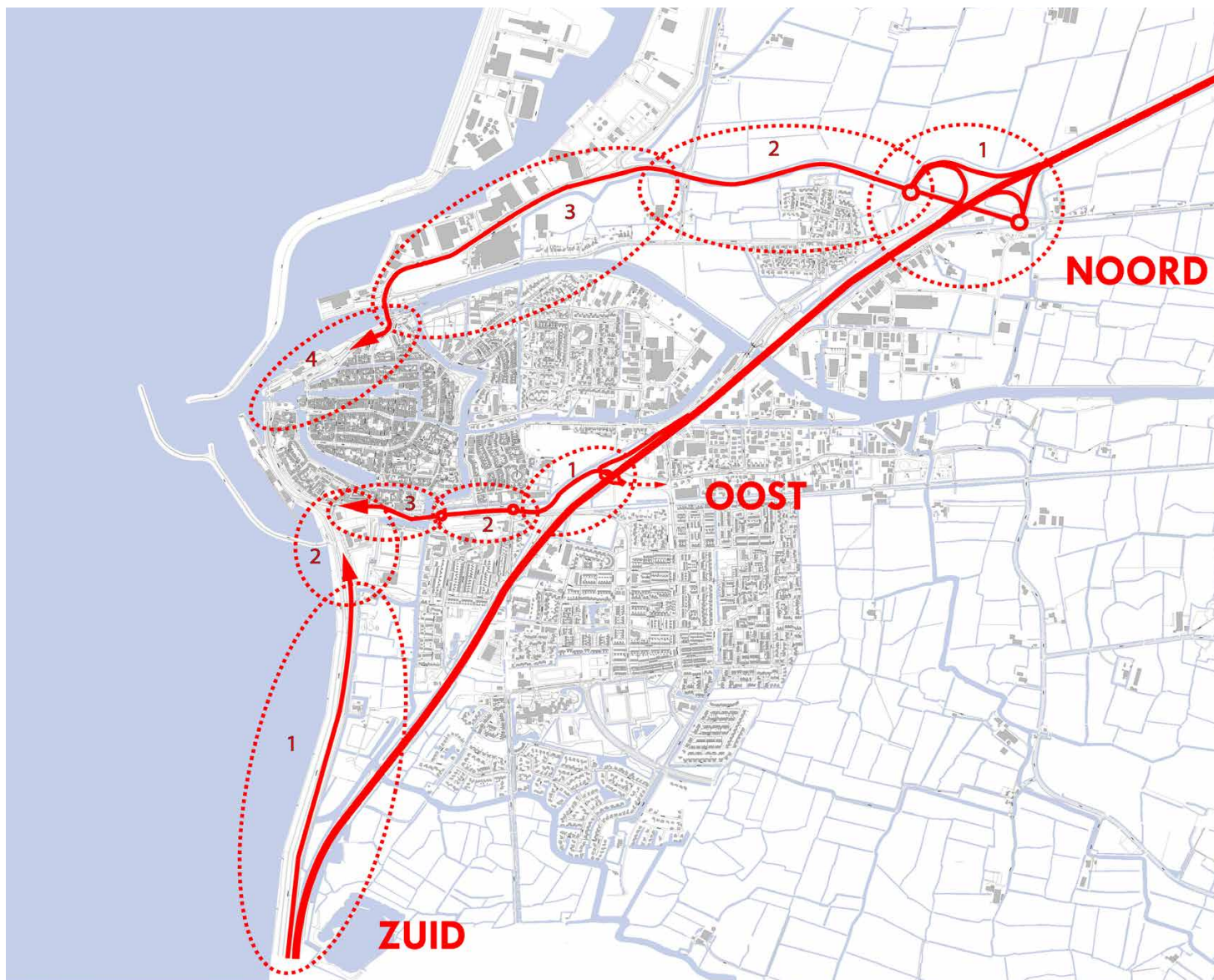
Route Oost



Route Zuid



Blik op laatste sectie route Oost



De drie hoofdroutes van dit Kompas en hun secties



VISIE ROUTE NOORD



## 2.1 NOORD, BESCHRIJVING ALGEMEEN

De provinciale weg N390, ook wel Zuidwalweg, is de noordelijke aansluiting op de N31 en ontsluit zowel de Industriehaven als de Waddenpromenade als de binnenstad. De totale lengte van de weg bedraagt iets meer dan 3 kilometer. De weg is in de jaren '80 tot stand gekomen als vervanger van de Harlingerstraatweg. Via de route over de N390 krijgen Harlingers en bezoekers van Harlingen en van de Waddeneilanden een eerste impressie van de stad, zij het vooral van de randen ervan. De geasfalteerde, door enkele langgerekte, luie bochten gekenmerkte tweebaansweg, vormgegeven als gebiedsontsluitingsweg, is vooral functioneel ingericht.

Van een continuïteit in beleving is langs de route eigenlijk geen sprake door de grote verschillen tussen de verschillende secties van de route; feitelijk is alleen het doorgaande wegdek en bijna aanhoudende zichtbaarheid van de installaties en loodsen van de Industriehaven een continue element. 'Industrieel gebied, grote haven, transport' zijn kernwoorden die opkomen bij het nemen van de route. Visuele signalen die bezoekers attenderen op een mogelijk verblijf in Harlingen zelf ontbreken nagenoeg, met uitzondering van één digitaal informatiebord.

De N390 kan in hoofdlijnen onderverdeeld worden in vier secties met ieder een eigen karakteristiek. Het omliggende landschap, het wegprofiel en de randinvullingen spelen hierbij de belangrijkste rol. De wegsecties worden in de hiernavolgende paragrafen geanalyseerd.



## 2.2 NOORD, KOERS ALGEMEEN

### Koers Noordroute

Dit is de primaire route naar de Waddenpromenade en de eilanden, maar ook naar de binnenstad.

‘Lange lijnen’ zetten hier de toon. Deze lijnen hebben weliswaar verschillende secties, maar ook een gedeeld algemeen karakter: lange, relaxed bochtige wegen door het landelijk gebied of langs industrieel landschap waar grootschaligheid troef is. Stedelijkheid is hier niet de opgave, eerder het benadrukken van de reis naar een stedelijk doel – Harlingen en de historische binnenstad – en naar het grootste natuurgebied van ons land – de Waddenzee.

Op dit traject zijn het licht, de wind en grote vergezichten de vaste compagnon van de reiziger. Een karaktervolle begeleiding van deze reis naar het einddoel en een duidelijke, veelbetekende aankomst is de hoofdkoers waar deze route om vraagt.

Het egale, grijze asfalt met witte strepen dat in lichte slingers plat in het landschap is uitgerold is nu de enige karaktertrek van dit functionele tracé. Zijn identiteit gaat niet dieper, en dat is onvoldoende om deze weg tot een beleving te maken en onvoldoende om aan de visuele onrust en ruimtelijke onverschilligheid die delen van dit traject typeren tegenwicht te kunnen bieden.

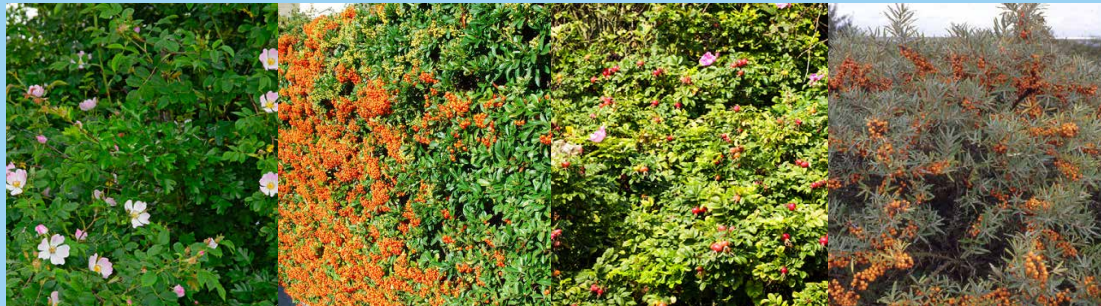
Dit vraagt om een (geleidelijke) transformatie van deze strikt functionele weg met zijn zwakke identiteit, naar een weg die zijn beleving niet alleen aan de verschijningsvorm van zijn omgeving ontleent, maar ook aan zijn éigen eigenschappen.

De kust en de zee zouden als kernidentiteit geheel natuurlijk op deze route passen en hem met de inzet van de juiste middelen stevig verankeren in de ‘mental map’ van de reiziger.

Het karakter van deze route vereist dus niet zozeer stedelijke, ‘harde’ elementen, maar eerder natuurlijke en landschappelijke, waarmee de nadering van de Waddenzee voelbaar kan worden gemaakt en de binnenstad op het snijvlak van Friesland en de zee kan worden aangekondigd.

Elementen die binnen het raamwerk van deze kernidentiteit de lange lijnen van de route sterk neerzetten en de visuele onrust compenseren hebben hier een belangrijke rol in.

Het waarneembaar maken van de drie hoofdsecties van de route – landelijk, industrieel en snijvlak binnenstad-Waddenzee – is een tweede sleutelbegrip bij het uitwerken van de identiteit van deze route. ‘Arriveren’ is de derde.



## 2.3 NOORD, SECTIE 1

Afslag N31, rotondes en tunnel onder N31

### Analyse sectie 1

**Wegprofiel:**

Continue, tweebaans autoweg.

**Randinvullingen:**

Op delen ingevuld met boom- en struikgroepen (oostrotonde), deels met gras (westrotonde). Alleen de oostrotonde heeft in het zuiden en westen randbebouwing van het bedrijventerrein Oostpoort. Deze is op afstand geplaatst van de rotonde maar visueel sterk aanwezig.

**Gebruikswaarde:**

De weg functioneert voor de automobilist voldoende. Er zijn geen gevaarlijke of onduidelijke situaties.

**Belevingswaarde:**

Oostrotonde: in het zuiden een onrustig beeld door gebrek aan ruimtelijke kwaliteit, als gevolg van visueel concurrerende bedrijfsbebouwing en een overdaad aan niet op elkaar afgestemde objecten in de openbare ruimte (bedrijfsborden, verkeersborden, vlaggen, palen, reclame). De bomen langs het terrein vormen hier geen compensatie voor, omdat de kronen te open zijn en zij te ver uit elkaar zijn geplaatst. In het noorden vormen



de boom- en struikbeplanting een rustige afscherming van en begeleiding naar het landelijk gebied.

De rotonde zelf is niet landschappelijk ingevuld waardoor deze te weinig identiteit aan de plek verleent.

Tunnelbak: deze is strikt functioneel vormgegeven. De zijwanden van de bak zijn onbekleed en hebben niet meer uitdrukking dan dat.

Westrotonde: De rotonde zelf is met grasheuvels ingevuld, maar heeft weinig identiteit van zichzelf. De grasheuvels zijn in de vorm van een schepsschroef vormgegeven, maar dit thema is vanuit de auto niet waarneembaar. Behalve in het zuiden zijn ook de andere grondstukken tussen de op- en afritten met eenvoudige grasvelden ingevuld, zonder ontwerp of bomen, waardoor dit verkeersknooppunt een weinig opvallende identiteit heeft.



## Uitgangspunten sectie 1

Bij de afslag Midlum/Harlingen begint de route naar de binnenstad en Harlingen-Haven, die langs drie eenheden voert: het open landschap, het industriegebied en de historische binnenstad. De route in zijn geheel zal een meer landschappelijk-ontworpen uitdrukking moeten krijgen, passend bij de lange lijnen van de weg, de wisseling van verre zichtlijnen, de autonomie van de weg ten opzichte van de omgeving en de 'ruwheid' van die omgeving op bepaalde stukken. Ook zal de weg op subtiele wijze moeten uitdragen dat de Waddenzee en de binnenstad de eindbestemming zijn.

De beide rotondes inclusief de rand van het bedrijventerrein Oostpoort leiden deze route in en bieden een eerste indruk aan

de bezoeker. Een landschapsontwerp voor beide rotondes die deze sectie inbedden in de algemene koers voor deze weg is hier het globale uitgangspunt. De randinvullingen van deze sectie zijn voornamelijk groen, maar waar zij dat niet zijn – bij de rand van het bedrijventerrein Oostpoort – is een strategie nodig om de ongeordende en schreeuwerige dominantie van deze rand over de openbare ruimte af te zwakken. Een vermindering van objecten in de openbare ruimte en een sterk groenontwerp is het kerngereedschap op deze locatie.



## Aanwijzingen sectie 1

### Wegprofiel:

Bestrating/leesbaarheid:

Niet aan de orde

Openbare ruimte:

1. Maak voor beide rotondes een ontwerp waarin (bloeiende) planten, heesters en/of bomen een belangrijke component vormen. Deze moeten bestand zijn tegen strooizout en zee-wind (o.a. rimpelroos, rode kornoelje, vuurdoorn, duinroos).

### Randinvullingen:

Ruimtelijk totaalbeeld:

2. Stuur aan op een evenwichtig en rustig totaalbeeld, waarin het groen een meer dominante positie inneemt

Bebouwing:

3. Zet het welstandsbeleid intensiever in voor het managen van de beeldkwaliteit van de beeldbepalende rand van het bedrijventerrein Oostpoort bij de oostelijke rotonde; betrek hier ook het reclamebeleid bij.

Inrichtingselementen openbare ruimte:

4. Zachte inrichtingselementen: Plant meer bomen dicht op elkaar en met brede kronen om de bedrijfsbebouwing vanaf de rotonde gedeeltelijk aan het zicht te onttrekken, teneinde de visuele dominantie van het bedrijventerrein over de openbare ruimte te verminderen
5. Harde inrichtingselementen: Inventariseer nut en noodzaak van de vele objecten in de openbare ruimte bij het bedrijventerrein, en ruim overbodige objecten op. Gebruik hier onder andere het reclamebeleid voor.

## 2.4 NOORD, SECTIE 2

Tussen Westrotonde en Lange Lijnbaan

### Analyse sectie 2

#### Wegprofiel:

Continue profiel van twee geasfalteerde rijbanen met midden-streep, geflankeerd door grastaluds zonder bomen of andere begroeiing. De continuïteit wordt sterk bevorderd door het ontbreken van rotondes. Er zijn ook geen lantaarnpalen, behalve op de kruisingen met andere wegen. Dit profiel verandert na de Haulewei, in die zin dat de weg licht omhoog gaat vanwege het dijklichaam, de grastaluds hellender en vooral aanzienlijk breder worden en aan de noordzijde een fietspad loopt op korte afstand van de weg. De openheid en strikte functionaliteit van het wegprofiel blijft hier hetzelfde als in het eerste deel.

#### Randinvullingen:

Er zijn geen gebouwde randinvullingen. De karakteristiek van de aangrenzende gronden is functioneel-agrarisch.

#### Gebruikswaarde:

De weg functioneert voor de automobilist en voor fietsers voldoende. Er zijn geen gevaarlijke of onduidelijke situaties.

#### Belevingswaarde:

De Zuidwalweg is strikt functioneel vormgegeven en vormt nauwelijks een ruimtelijk element met een karakteristiek van zichzelf. In die zin sluit de beleving van de weg goed aan op het doelmatig



ingerichte agrarisch landschap aan de noord- en zuidkant van de weg, maar ook op de functionele en 'harde' aanblik van de Industriehaven, die de weg visueel domineert. Anderzijds is de ruimtelijke beleving van de weg door deze louter technische vormgeving volledig afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkelingen en kwaliteiten van de aangrenzende landschappen en beelden aan de horizon. De bochten van de weg en de daarmee samenhangende wisselende perspectieven op Harlingen (Van Harinxmakanaal, Industriehaven) worden zo ook niet uitgebuit voor het vergroten van de beleving van de route. Ook ontbreken stapstenen, aan de hand waarvan de routing kan worden 'afgeteld' en leesbaar worden gemaakt.

Voor het gebruik van deze route en de beleving ervan is dit niet zozeer een probleem, als wel biedt het kansen om de ruimtelijke kwaliteiten van deze voor Harlingen zo belangrijke entree te verhogen.

### **Toekomstplannen**

Er zijn plannen om op termijn een fietspad te realiseren tussen Wijnaldum en Midlum middels een stalen brug over de Zuidwalweg. In verband met de sluiting van de basisschool in Wijnaldum werd de roep om een vrijliggende veilige en kortsluitende fietsverbinding luider. Het fietspad moet gaan aansluiten op de Kerkstraat in Midlum.



## Uitgangspunten sectie 2

De meer landschappelijk-ontworpen uitdrukking die de Noord-route als geheel zal moeten krijgen, krijgt op deze sectie een eigen invulling, passend bij het karakter van dit wegdeel.

Het deel van deze route vanaf de westelijke rotonde bij Midlum tot aan de Lange Lijnbaan wordt gekenmerkt door lange, en ten gevolge van de bochten ook verschuivende zichtlijnen over zeer open landschap aan beide zijden. Recht vooruit daarentegen domineert het zicht op de moderne bedrijfshallen van de Industriehaven het hele blikveld. De weg zelf is dermate functioneel ingericht dat zijn identiteit slechts ontleend wordt aan de landschappen waardoorheen of waarlangs hij voert.

Dit deel van de weg heeft een meer eigen gezicht nodig, om meer ruimtelijke kwaliteit aan te brengen in de route. Het tot stand brengen van dit eigen gezicht, gebruik makend van de

grootschaligheid van het landschap en de verre zichtlijnen waar deze weg toch ook afhankelijk van is, is voor dit wegdeel het centrale uitgangspunt. Weliswaar wisselen de zichtlijnen op het landschap, maar door de grote openheid gebeurt dit zo geleidelijk dat voorspelbaarheid en monotonie overheersen. Inzetten op het plaatselijk insceneren van de route, door middel van struweel en bomen, om de bochten te begeleiden en het zicht op bepaalde punten in het landschap te concentreren, zou hier een belangrijk middel kunnen zijn om de weg een eigen karakter te geven, en tegelijkertijd de grootschalige landschappen een avontuurlijker component van de route te laten worden. De Industriehaven zou op bepaalde plekken zichtbaar kunnen worden, zonder dat deze de hele weg beheerst. Ook zouden de kruisingen van wegen met groen kunnen worden benadrukt, teneinde 'etappes' in de route aan te brengen.



## Aanwijzingen sectie 2

### Wegprofiel:

Bestrating/leesbaarheid:  
Niet aan de orde

Openbare ruimte:  
Niet aan de orde

### Randinvullingen:

Ruimtelijk totaalbeeld:

1. Ensceneer deze route door op strategische locaties met dichte wanden van bomen en heesters het zicht dicht te zetten en te openen bij belangrijke zichtlijnen. De Industriehaven kan zo op het eerste traject worden dichtgezet, om deze later op de route te laten zien.

2. Beplant het driehoekig grondstuk op de samenkomst van de Lange Lijnbaan en de Zuidwalweg volledig met bloeiende lage struiken teneinde de overgang naar het volgende wegstuk te markeren, de Waddenzee voelbaar te maken en de weg een minder functioneel karakter te geven. Deze moeten bestand zijn tegen strooizout en zeewind (rimpelroos, rode Kornoelje, vuurdoorn, duinroos, e.a.).

Bebouwing:

Niet aan de orde

Inrichtingselementen openbare ruimte:

Niet aan de orde

## 2.5 NOORD, SECTIE 3

Industrieweg

### Analyse sectie 3

#### Wegprofiel:

tweebaans autoweg met parallel fietspad met een continue wegprofiel over de volledige lengte, tot aan de kruising met de Harlingerstraatweg. Tussen de verschillende stroken van het profiel bevinden zich grasstroken. De weg is geheel boom- of heesterloos, afgezien van de heesters die vanaf de erfkant door de hekwerken van de bedrijven groeien. Deze hekwerken sluiten de weg over de gehele lengte aan de noordkant af van de bedrijven, maar deze worden geregeld onderbroken door de brede betonnen uitritten van de erven.

Ter plaatse van de kruising van de de Harlingerstraatweg verandert het profiel maar het globale concept van de weg blijft hetzelfde: strikt functioneel, en zonder aanvullende aankleding: de grasbermen worden breder en de grondstukken tussen de rijbanen en fiets- en wandelpaden zijn eveneens functioneel ingericht

met gras. Het wegprofiel ter hoogte van de Tjerk Hiddessluizen wordt onoverzichtelijk voor voetgangers.

#### Randinvullingen:

De weg kent maar aan één kant bebouwing, aan de andere kant grenst de kruin van de dijk aan de weg. De in hoogte, omvang, plaatsing en ontsluiting wisselende industriebebouwing wordt geregeld afgewisseld met onbebouwde, voor opslag en industrieactiviteiten gebruikte erven. Over deze erven heen is doorgaans een zeer ruim doorzicht mogelijk naar de Nieuwe Vissershaven. Tussen de erfafscheiding langs de weg en de bebouwing is ad hoc door de bedrijven groen aangeplant, in wisselende soorten. Aan het einde van de route wordt het immense parkeerterrein voor de langparkeerders zichtbaar aan de zuidzijde.





### **Gebruikswaarde wegsectie:**

De weg functioneert voor de automobilist en voor fietsers voldoende. Er zijn geen gevaarlijke of onduidelijke situaties. Het voetpad voor voetgangers vanaf het weekparkeerterrein richting Tsjerk Hiddes is ronduit verwarrend, slecht leesbaar en te krap.

### **Belevingswaarde wegsectie:**

In het algemeen voor alle weggebruikers voornamelijk industrieel en rommelig totaalbeeld, als gevolg van de weinig geordende bebouwing en erven in combinatie met het ontbreken van systematische groenvullingen of andere middelen om de weg een zelfstandige identiteit te geven ten opzichte van de industriebebouwing en de parkeervlakte. De weg is ook slecht in te delen in 'telbare' eenheden, omdat de bebouwing, maar ook de erven te

weinig onderscheidend zijn. De doorzichten over de erven heen naar de Nieuwe Vissershaven zijn ruimtelijk boeiende onderbrekingen en geven een identiteit aan het gebied.

Voor fietsers is de route grootschalig en te weinig beschermd: aan de noordzijde als gevolg van de grootschalige volumes en grootschalige industriële erven die door industriële gaashekwerken van de weg zijn afgescheiden, en aan de zuidkant als gevolg van het gebrek aan opgaand groen tussen de rijbaan en het fietspad, waardoor er een directe confrontatie is met het langsrazende vrachtverkeer.

Voor voetgangers komend van het weekparkeerterrein is zicht op Tsjerk Hiddes en Veerhaven duidelijk. Het autoparkeerterrein is in zijn randen nauwelijks vormgegeven en de entree hier is louter functioneel, zonder kwaliteit of betekenis.



## Uitgangspunten sectie 3

Vanaf de kruising met de Lange Lijnbaan tot aan het kruispunt met de Harlingerstraatweg volgt een wegsectie van een geheel andere orde. Hier is sprake van een echte 'industrieweg', met bijbehorende uitritten voor vrachtverkeer. De betrekkelijk smalle weg met flankerend fietspad is strikt functioneel ingericht en de randinvulling is aan de noordkant grootschalig, industrieel en oogt ongeordend. Uitzicht naar de stadskant is er nauwelijks door de kruin van de dijk, en wanneer deze er op een gegeven moment wél komt, strijkt de blik eerst over een grote vlakte met geparkeerde auto's. Het kruispunt voor de Tsjerk Hiddessluizen, gebruikt door vele duizenden voetgangers en fietsers per jaar die op en neer gaan tussen parkeerterrein en veer, is een warrig verkeerskundig geheel. Het is bovendien volledig blootgesteld aan de elementen en geeft nergens aan dat de binnenstad bijna is bereikt.

Uitgangspunt is dat de Noordroute in zijn geheel een meer landschappelijk-ontworpen uitdrukking moet krijgen, passend bij de lange lijnen van de route, de wisseling van verre zichtlijnen, de autonomie van de weg ten opzichte van de omgeving en de 'ruwheid' van die omgeving op bepaalde stukken. Ook zal de route op subtiële wijze moeten uitdragen dat de Waddenkust en de binnenstad de eindbestemmingen zijn.

Binnen dit kader zullen de algemene uitgangspunten voor deze sectie erop gericht zijn de weg een eigen gezicht te geven, dus minder afhankelijk te laten zijn van zijn randinvullingen. Een kern-uitgangspunt is tevens de belevingskwaliteit te verhogen met landschappelijke middelen. Deze kunnen de ongeordendheid van de randinvullingen compenseren en veraangenamen. Tevens kunnen deze meer beschutting bieden, vooral voor fietsers. Het natuurgebied van de Waddenzee moet voelbaar worden gemaakt, niet letterlijk, en ook niet door ontkenning van de grote Industriehaven, maar inspeland op de kernkarakteristieken van de landschappelijke begroeiing van de Waddenkust, die eerder laag dan hoog is.

Bij de Tsjerk Hiddessluizen is het uitgangspunt dat dit knooppunt en overgangspunt naar de binnenstad verkeerskundig leesbaar moet worden gemaakt en door middel van het vergroenen van het verkeersplein kan worden veraangenaamd voor voetgangers en fietsers van en naar het parkeerterrein. Door middel van deze vergroening kan het tevens als logisch eindpunt van de Zuidwalweg worden vormgegeven en een aantrekkelijk begin zijn van de route naar de binnenstad en Waddenpromenade.



Ruimtelijk Kompas Harlingen

## Aanwijzingen sectie 3

### Wegprofiel:

#### Bestrating/leesbaarheid:

1. Maak de fietsroute langs de hele Zuidwalweg aangenaamer en 'warmer' door de huidige grijze betontegels te vervangen door rood asfalt.
2. Geef de voetgangersroute vanaf de parkeerplaats Tsjerk Hiddes naar de binnenstad duidelijk en ondubbelzinnig vorm, vermijdt overlap of kruisingen met fietspaden, zorg voor voldoende breedtemaat van het voetpad en voor duidelijke oversteekpaden. Geef het voetpad op de Tsjerk Hiddessluizen zelf ook goed aan.

#### Openbare ruimte:

3. Beplant de continue grasstrook tussen fietspad en rijweg over de volle lengte van de weg met lage, aaneengesloten bloeiende struiken, bij voorkeur één soort of hooguit twee soorten. Hiermee krijgen de fietsers meer beschutting en wordt de weg minder functioneel van karakter en bovendien aangenamer. Ook wordt de Waddenkust hiermee voelbaar gemaakt en wordt visuele rust gebracht in het nu kale en onrustige wegbeeld. Deze bloeiende struiken moeten bestand zijn tegen strooizout en zeewind (rimpelroos, rode kornoelje, vuurdoorn, duinroos, e.a.).

4. Reserveer een smalle strook grond naast het fietspad aan de kant van de doorlopende erfscheiding en beplant deze aaneengesloten over de volle lengte van de weg met lage struiken, teneinde de overgang tussen het fietspad en de industriebebouwing en de harde erfafscheiding te verzachten. Strooizoutbestendigheid van de soort is hier eveneens van belang.
5. Vervang in overleg met de ondernemers de verschillende erfafscheidingen door een uniform, groen gecoat staafmetselwerk, voor een meer uniform en aantrekkelijk beeld.
6. Beplant de nu kale grasstukken tussen de rijbanen, fiets- en voetpaden op het kruispunt van de Zuidwalweg met de Harlingerstraatweg met lage, aaneengesloten bloeiende struiken, conform de Zuidwalweg (bij voorkeur één soort of hooguit twee soorten, en strooizout- en zeewindbestendig). Dit verleent deze kruising een minder functioneel karakter, veraangenaamt deze en maakt de Waddenkust voelbaar. Bovendien wordt het kruispunt hiermee een logisch einde van de Zuidwalweg en wordt er een aangename entree van de voetgangers- (vanaf weekparkeerterrein) en fietsroute naar de binnenstad gecreëerd.
7. Beperk de reclame-uitingen aan objecten in gemeentelijk beheer (lantaarnpalen bijvoorbeeld), teneinde langs deze primaire in- en uitvalsweg het visuele beeld rustig te houden en de landschappelijke beleving te laten overheersen. Gebruik hiervoor het reclamebeleid.

**Randinvullingen:**

Ruimtelijk totaalbeeld:

8. Beplant de kruin van de dijk achter het veeweringshek eveneens over de volle lengte van de weg met een aaneengesloten strook bloeiende struiken (één of hooguit twee soorten), om de weg te veraangename en in combinatie met de beplante strook tussen fietspad en rijbaan de Zuidwalweg een meer eigen identiteit te geven. Laat de soort in belevingswaarde aansluiten bij de strook aan de andere zijde van de weg. Strooizoutbestendigheid van de soort speelt hier een minder grote rol (bijvoorbeeld Hondсроос).
9. Overleg met de ondernemers van de Industriehaven over de mogelijkheden om per kavel of per twee kavels een compacte, dichte groep geplaatste bomen van de eerste orde te plaatsen, op het eigen erf, maar op een vanaf de weg zichtbare locatie. Deze boomgroepen hebben niet de functie de industriebebouwing uit het zicht te halen (geen schaamgroen), maar de lange wand van harde bebouwing met compacte groene 'momenten' op te delen in kortere

eenheden, visueel te bekorten en ruimtelijk interessanter te maken voor met name het langzaam verkeer. Bij het gebruik van dezelfde boomsoorten (bijvoorbeeld abelen) kan er een grotere eenheid in de industriewand worden aangebracht.

**Bebouwing:**

10. Beperk de reclame-uitingen aan de gevels en op de terreinen, teneinde langs deze primaire in- en uitvalsweg het visuele beeld rustig te houden en de landschappelijke beleving van de weg zelf te laten domineren. Gebruik hiervoor het reclamebeleid.
11. Houd de kleur van de industriebebouwing identiek (licht-grijs-wit), teneinde langs deze primaire in- en uitvalsweg het visuele beeld rustig te houden en de landschappelijke beleving van de weg zelf te laten domineren. Zet hier de welstandsnota voor in.

**Inrichtingselementen openbare ruimte:**

Niet aan de orde





## 2.6 NOORD, SECTIE 4

Tussen Tsjerk Hiddessluizen  
en Waddenpromenade

### Analyse sectie 4

#### Wegprofiel:

tweebaans geasfalteerde autoweg op een dijklichaam met grastalud aan de zuidzijde (binnenstad) en gecombineerd gras/asfalttalud aan zuid(haven)zijde. Na de opstelplaats voor de auto's naar de veerboot is de dijk aan de havenzijde niet meer door middel van een talud te herkennen, maar gaat deze over in een verbrede kade. Er bevinden zich geen bomen of heesters in het profiel, noch parkeervakken. Wel is er een voetpad aan de noordzijde en twee zeer smalle fietspaden ter weerszijde van de rijbaan. Het profiel is aan de zuidzijde zeer continu en eenduidig (grastalud met vangrail/laag houten hekwerk langs de weg), aan de havenzijde wisselt deze als gevolg van de verschillende randinvullingen (gras talud, betonnen muur met hek, metalen spijlenhek) en de verbreding van het profiel bij de kade.

#### Randinvullingen:

de route presenteert zich in twee helften: het eerste deel is een dijklichaam met (asymmetrische) taluds aan beide zijden, zonder direct aangrenzende bebouwing of terreinen ter hoogte van de kruin, het tweede deel wordt gekenmerkt door het doorgaande grastalud aan de kant van de binnenstad en de verbrede ste-nige kade van de Waddenpromenade aan de andere zijde. Dit laatste deel vernauwt zich voelbaar ter hoogte van de Waddenpromenade door de nabijheid van de binnenstadsbebouwing enerzijds en de horeca op de promenade anderzijds. Hoewel de historische binnenstadsbebouwing zeer nabij is, blijft de weg toch een zelfstandig element – autonoom van de binnenstad – als gevolg van het hoogteverschil en het consequente grastalud. Dit is een bijzondere ruimtelijke situatie die zelden wordt aangetroffen in historische binnensteden.





### **Gebruikswaarde:**

De weg functioneert voor automobilisten voldoende, maar er zijn geen prikkels ingebouwd voor snelheidsbeperkingen, een potentieel gevaarlijke situatie in verband met de (te) smalle fietsstroken direct grenzend aan de rijbaan.

De weg is voor voetgangers onduidelijk en biedt te weinig comfort en beschutting. De route vanaf parkeerterrein Tsjerk Hiddes tot aan de terminal van Doeksen bedraagt ca. 700 meter, zo'n 10 minuten lopen.

Op deze route ontbreken de stapstenen en comfort-elementen die een dergelijk lange route aangenaam maken, zoals zitbanken en voorzieningen die beschutting kunnen bieden.

De oversteek van het voetpad naar de Waddenpromenade is zeer onduidelijk en ook gevaarlijk. Verbindingen met de binnenstad, dijkafwaarts, zijn niet bereikbaar. In het verlengde van de Waddenpromenade richting Prinsenstraat is de route door het smalle trottoir in combinatie met de autoverkeersdrukke en de reclame-elementen op het trottoir onveilig.

### **Belevingswaarde:**

Na de Tsjerk Hiddessluizen arriveert de Harlinger of de bezoeker duidelijk in de binnenstad, omdat de historische bebouwing aan de voet van de hoge dijk ligt. Het contrast met de open haven direct aan de andere kant van de dijk is spannend en heeft een hoge belevingswaarde. Voor historische binnensteden is een dergelijke ruimtelijke situatie (historische binnenstad nog intact direct aan de haven en open zee) uiterst zeldzaam. De inrichting

van de weg en van de aangrenzende ruimten negeren echter de ervaring van 'arriveren' in of aan de rand van de binnenstad, zowel als de bijzondere situering van de weg. Zowel de bestrating (asfalt, betontegels), de verlichting (standaard grijze lantaarnpa-

len), en de overige inrichtingselementen (standaard hekwerken en afrasteringen, standaard vangrails) dragen niet uit dat hier een route ligt naar een belangrijke toeristische bestemming of een historische binnenstad.

Groen in het wegprofiel zelf is nauwelijks toegepast, behalve in de vorm van gras langs een deel van het noordtalud bij de Tsjerk Hiddessluizen en in de vorm van smalle grasstroken aan één kant en soms aan twee kanten van de rijbaan. Het groene grastalud aan de binnenstadskant en zeker de bomen langs de Bildtseweg is feitelijk het enige 'zachte' ruimtelijke element langs deze route.

Wat voor de Oude Ringmuur als geheel geldt, geldt in het bijzonder ook voor de Waddenpromenade: deze belangrijke overstapleek, letterlijk de poort naar de Waddenzee, roept niet de ervaring van 'arriveren' op. Het is geen eenduidige, eenvoudig te begrijpen ruimte, als gevolg van de veelheid en onregelmatigheid van de verkeersstroken, de inrit van de parkeergarage, de verspreide situering van de gebouwen en het gebrek aan ruimtelijke afbakening en eigen vormgeving van de promenade. De aankleding van de openbare ruimte is minimaal gericht op verblijfskwaliteit en heeft voorbij het functionele nauwelijks identiteit. Het zicht op de schepen in de Oude Buitenhaven is uitnodigend. De entree via de Prinsenstraat oogt door zijn aantrekkelijke bebouwing prettig, maar is door de smalle maat weinig uitnodigend.

## Uitgangspunten sectie 4

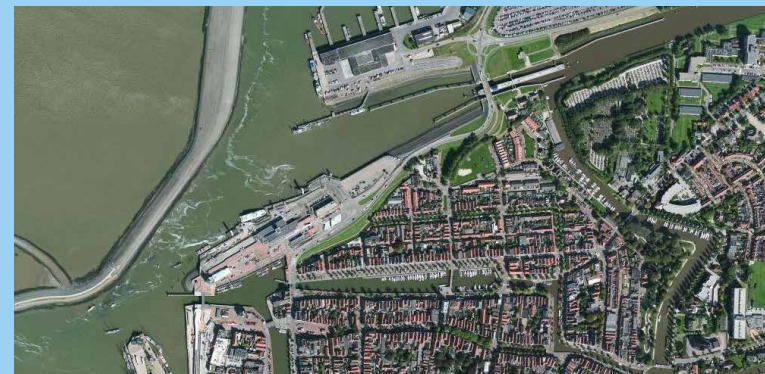
Het vierde wegdeel is opgespannen tussen de Tsjerk Hiddessluizen enerzijds en de Waddenpromenade en Oude Buitenhaven/Prinsenstraat anderzijds. Dit deel draagt grotendeels het karakter van een bredere geasfalteerde ontsluitingsweg, nauw ingeklemd tussen de historische binnenstad en de haven. De directe nabijheid van en zicht op de historische binnenstad roept sterk het gevoel op van 'aankomst op bestemming', maar de inrichting van de weg zelf of van de randinvullingen ondersteunt deze beleving nauwelijks. De inrichting van de weg is 'hard' en strikt functioneel, zowel voor auto's, als voor voetgangers en fietsers. Vooral voor voetgangers en fietsers schort er het een en ander aan die functionaliteit. Onduidelijke oversteekplaatsen en te smalle rijbanen leveren gevaarlijke situaties op. Ook de beleving van de weg is vooral voor het langzaam verkeer niet altijd aangenaam. Faciliteiten en inrichtingselementen voor voetgangers die de tocht van parkeerplaats tot aan Waddenpromenade kunnen veraangename en gevoelsmatig kunnen bekorten zijn er niet. De blootstelling aan de elementen is maximaal. Het zicht op de binnenstad is aangenaam, maar de inrichting van de weg verhoudt zich slecht tot de karakteristieken en sfeer van de historische binnenstad. De Waddenpromenade is voor vele voetgangers, fietsers en automobilisten het einddoel van hun reis, maar de 'aankomst op bestemming' laat zich aan de vormgeving van de openbare ruimte én de gebouwen slecht aflezen. De ruimtelijke uitstraling van dit gebied is zakelijk, gedateerd en heeft te weinig kwaliteit.

De algemene uitgangspunten voor deze weg draaien om de noties van 'veiligheid', 'veraangename' van de loop- en fietsroute naar de Waddenpromenade en Prinsenstraat', 'aankomst in de binnenstad' en 'aankomst op en beleving van de Waddenpromenade'. Voor wat betreft de veiligheid én de ruimtelijke beleving van dit hele routedeel ligt het voor de hand dat auto's 'te gast'

moeten zijn, zonder de doorstroming van en naar de Waddenpromenade te verhinderen. Nu zijn fietsers en voetgangers onvoldoende gefaciliteerd. Een veilige route ontstaat met maatregelen die fietsers in staat stelt duidelijk herkenbaar op hun eigen weggedeelte van en naar het centrum en de Waddenpromenade te fietsen en die voetgangers de ruimte geeft.

Ook op de Waddenpromenade zouden de auto's te gast moeten zijn en ligt de voorrang bij voetgangers. Hier dient de hele openbare inrichting op afgestemd te worden. Duidelijke oversteekplaatsen zijn hierbij een eerste punt van aandacht.

De 'aankomst in Harlingen en op de Waddenpromenade' die in de beleving van dit routedeel voorop zou moeten staan en het veraangename van de route grijpen in elkaar met maatregelen die de openbare inrichting 'warmer' maken, meer een binnenstadskarakter geven, en de gelegenheid geven aan voetgangers om te rusten, te schuilen en van het uitzicht op Veerhaven en binnenstad te genieten.







## Aanwijzingen sectie 4

### Algemeen:

1. Maak een ruimtelijke totaalvisie voor de Waddenpromenade én de Oude Ringmuur, om alle toekomstige ingrepen op elkaar af te stemmen wat betreft technische oplossingen, functionaliteit van de routes en plekken, en vormgeving van de gebouwen, bouwwerken en openbare ruimten. Zonder een dergelijke document kunnen ad hoc beslissingen en verrommeling moeilijk worden voorkomen.

### Wegprofiel:

Bestrating/leesbaarheid:

2. Geef het wegdek van de rijbaan van de Oude Ringmuur van de Tsjerk Hiddessluizen tot aan de huidige overgang van asfalt op klinkers vorm met rode klinkers om het arriveren in de binnenstad duidelijk te maken; indien goed gelijkend te realiseren, is rood asfalt met klinkerpatroon een optie. Dit resulteert in geluidsreductie en zet de automobilist aan tot langzamer rijden.
3. Voorzie de fietsstroken langs de Oude Ringmuur van asfalt in een afwijkende kleurstelling/patroon, waardoor het wegbeeld voor de automobilist versmalt en het fietspad goed afleesbaar is, of pas vrijliggende fietspaden toe.
4. Geef de voetgangersroute vanaf de Tsjerk Hiddessluizen naar de binnenstad duidelijk en ondubbelzinnig vorm, zorg voor voldoende breedtemaat van het voetpad en voor duidelijke oversteekpaden.

5. Richt de oostelijke ingang van de Waddenpromenade, tussen gemeentekantoor en de opstelparkeerplaats voor auto's voor het veer in als voetgangerszone, waar de auto 'te gast' is.
6. Voer deze 'auto-te-gast-situatie' uit door het gehele wegdek op deze locatie als een breed zebrapad aan te leggen tussen de voetgangersroute en de opstelplaats voor de bussen. Maak het zebrapad zo breed dat het de rotonde in het midden van deze ruimte 'omspoelt'.
7. Prinsenstraat: onderzoek de mogelijkheden om de voetgangersroute van de Waddenpromenade over de Prinsenstraat naar de Grote Bredeplaats te optimaliseren, aantrekkelijker én verkeersveiliger te maken.

Openbare ruimte:

8. Vervang de huidige functionele en qua beeldtaal verouderde straatverlichting op de gehele Oude Ringmuur door moderne exemplaren waarvan de vormgeving uitdrukt dat dat het hier om de rand van de historische binnenstad gaat en dit de centrale entreeroute is van de bezoekers van de eilanden.
9. Plaats op geregelde afstand van elkaar meerdere, specifiek ontworpen (houten) lineaire banken langs het voetgangerspad naar de Waddenpromenade, ten behoeve van de voetgangers van en naar de parkeerplaats Tsjerk Hiddes, en ten behoeve van de Harlingers.

10. Langs de betonnen muur met metalen balustrade zijn eveneens banken mogelijk. Onderzoek de mogelijkheid om langs dit deel van de route de banken te plaatsen onder één langgerekte, half open abri-achtige constructie, waar voor wind en regen kan worden geschuild. Ontwerp deze faciliteit niet louter functioneel, maar als een tot de verbeelding sprekende blikvanger.
11. Plant tussen deze banken over de volle lengte van de weg tot aan de ingang voor de parkeeropstelplaats bloeiende struiken (één of hooguit twee soorten), om de weg te veraangename en beschutting te geven. Laat de soort in belevingswaarde aansluiten bij die langs de Zuidwalweg. Strooizoutbestendigheid van de soort speelt hier een minder grote rol (bijvoorbeeld Hondсроос). Langs het oostelijke deel van het hekwerk langs de parkeeropstelplaats zijn met verschuiving van het voetpad eveneens struiken mogelijk.
12. Richt het groene talud direct na de Tsjerk Hiddessluizen in als plek ter verwelkoming van de bezoeker en de Harlingen, (bijvoorbeeld een kunstwerk, een groot bloemenbed, de naam Harlingen, etc.).
13. Richt de kleine rotonde in het midden van deze ruimte in met bloeiende struiken, die wind- en strooizoutbestendig zijn en verwijzen naar de Waddenzee (rimpelroos, rode kornoelje, vuurdoorn, duinroos, e.a.). Dit draagt op deze plek bij aan de beleving op de Waddenpromenade te zijn gearriveerd.



Aanwijzing 10

### Randinvullingen:

Ruimtelijk totaalbeeld:

14. 'Aankomen in Harlingen' en 'aankomen op de Waddenpromenade' zouden de uitgangspunt zou deze routesectie moeten zijn.
15. Aankomen op de Waddenpromenade betekent dat de uitstraling van dit hele gebied een meer eigentijds karakter zou moeten krijgen.

Bebouwing:

16. Stuur bij de vernieuwing van de architectuur van de Waddenpromenade (o.a. stadskantoor en terminal) aan op een beeldtaal die een verwelkoming op de Waddenpromenade en in de binnenstad van Harlingen uitdraagt. Dit betekent op hoofdlijnen een meer eigentijdse beeldtaal, en een silhouet en materiaalgebruik die verwijzen naar de historische binnenstad, maar ook naar de sfeer van de Wadden en het water. Duurzaamheid zou eveneens een rol in deze beeldtaal moeten spelen.
17. Hou voor de Waddenpromenade een open oog voor functies die een duidelijke relatie hebben met de Harlinger binnenstad.

Inrichtingselementen openbare ruimte:

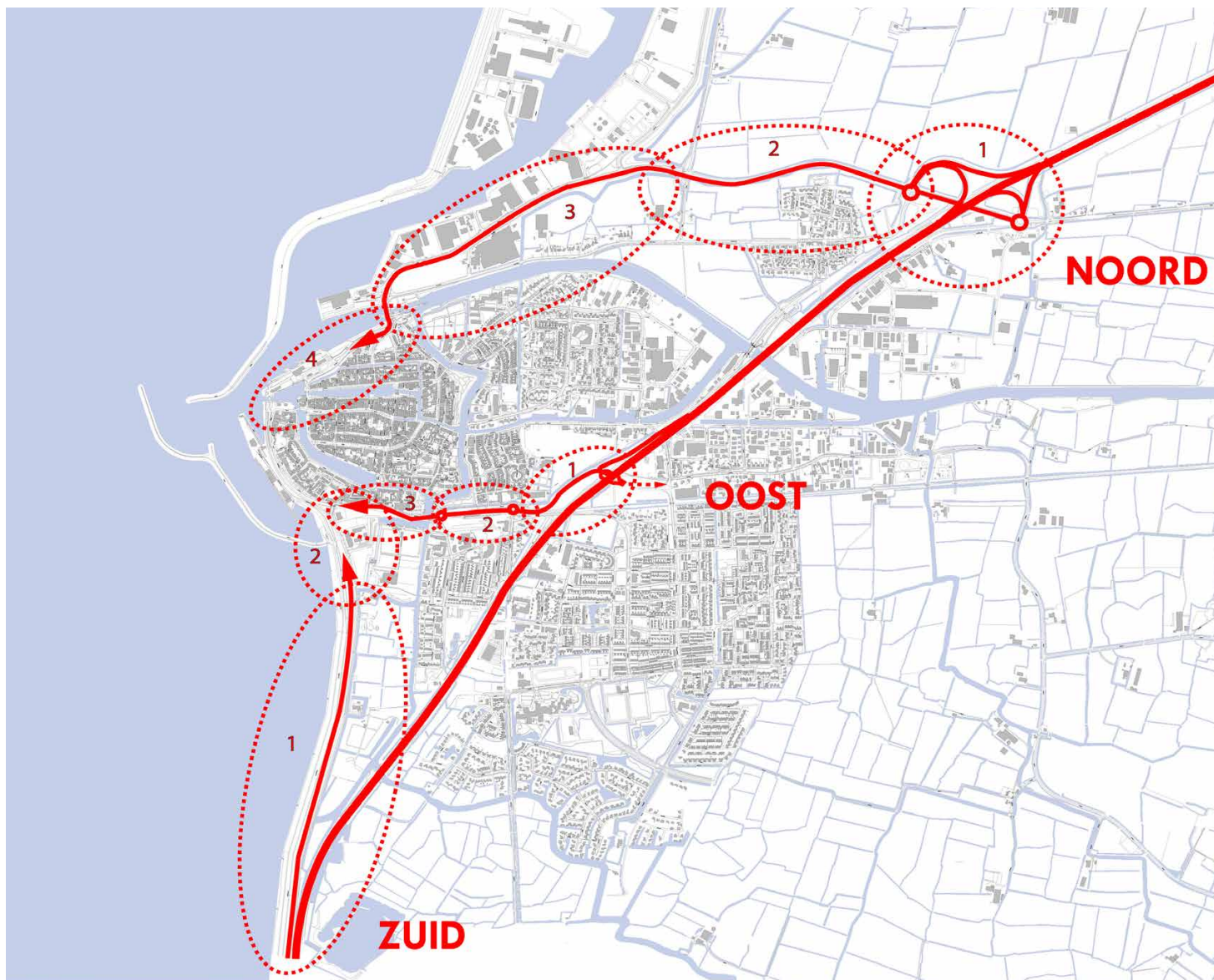
18. Kies op de Waddenpromenade voor rood asfalt in aansluiting op de vormgeving bij de Oude Ringmuur om het gebied tot één geheel te smeden. Laat het rode asfalt doorlopen tot voorbij het huidige gemeentekantoor.











De drie hoofdroutes van dit Kompas en hun secties



VISIE ROUTE OOST



### 3.1 OOST, BESCHRIJVING ALGEMEEN

Deze bijzonder korte route, iets meer dan een kilometer lang, is de belangrijkste in- en uitvalsweg van Harlingen, die straks vanaf de Ovatonde loopt naar het begin van de binnenstad, bij de kruising met de Westerzeedijk c.q. het dagparkeerterrein aan de Spoorstraat. Het is een binnenstedelijke route, maar op Harlinger schaal, dus in alles beperkt van maat en stedelijke uitdrukking.

Feitelijk hebben grote delen van het traject sterk het karakter van een 'route in wording', omdat geleidelijk aan de open plekken worden ingevuld en het stuk vanaf de nieuwe Ovatonde tot aan de Stationsweg zelfs helemaal opnieuw vorm moet krijgen.

De route bestaat uit verschillende secties, maar deze hebben ieder een heel korte maat en de overgangen zijn soms onduidelijk. In essentie is de zuidentree een dwarsdoorsnede door de verschillende perioden van de geschiedenis van Harlingen van vooral de 19de en 20ste eeuw, zoals die in deze hoek van de stad vorm hebben gekregen. Maar deze perioden worden niet, zoals in veel andere historische steden, ervaren als elkaar duidelijk opvolgen-

de, goed herkenbare in de tijd gegroeide 'jaarringen', maar eerder als losse fragmenten, die als fragment zijn ontstaan of die door sloop van de omgeving in de loop der jaren tot fragment zijn geworden.

Het gevolg hiervan is dat de route Almenumerweg – Spoorstraat niet eenvoudig 'leesbaar' is. Dat wil zeggen dat de randinvullingen van de weg en de historische overgangen niet altijd even duidelijk laten zien wáár de reiziger zich bevindt, noch welke bestemming – de historische binnenstad met daarachter de zee – er aan het einde van de route kan worden verwacht.

Eenmaal in de binnenstad aangekomen – bij de kruising van de Havenweg en de Westerzeedijk – wordt de eindbestemming nog altijd niet ruimtelijk ondersteund door het wegprofiel en het karakter van de randinvullingen.

De wegsecties van route Oost worden in de hiernavolgende paragrafen geanalyseerd.



## 3.2 OOST, KOERS ALGEMEEN

### Koers Oostroute

Deze bijzonder korte route, iets meer dan een kilometer lang, is de belangrijkste in- en uitvalsweg van Harlingen, die straks vanaf de Ovatonde loopt naar de binnenstad, bij de kruising met de Westerzeedijk. Het is een stedelijke route, maar op Harlinger schaal, dus in alles beperkt van maat en stedelijke uitdrukking. De route bestaat uit verschillende secties, maar deze hebben een heel korte maat en de overgangen zijn soms onduidelijk. In essentie is deze route een dwarsdoorsnede door de verschillende perioden van de geschiedenis van Harlingen van vooral de 19de en 20ste eeuw, zoals die in deze hoek van de stad vorm hebben gekregen. Maar deze perioden zijn niet, zoals in veel andere historische steden, elkaar duidelijk opvolgende, goed herkenbare 'jaarringen', maar eerder losse fragmenten, die als fragment zijn ontstaan of die door sloop van de omgeving in de loop der jaren tot fragment zijn geworden.

Dat betekent dat de route Ovatonde/Stationsweg – Spoorstraat niet eenvoudig 'leesbaar' is, dat wil zeggen dat de randinvullingen van de weg en de historische overgangen niet altijd even duidelijk laten zien waar de reiziger zich bevindt, noch welke bestemming – de historische binnenstad – er aan het einde van de route kan worden verwacht. De ingrediënten om deze route leesbaar te maken zijn in de basis echter wél aanwezig in de verschillende secties, elk met zijn eigen hoofdaccent.

Dit biedt kansen, want grote delen van dit (binnen)stedelijk traject dragen het karakter van een 'route in wording': meerdere open plekken kunnen in de toekomst worden ingevuld en het stuk vanaf de nieuwe Ovatonde tot aan de Stationsweg moet zelfs helemaal opnieuw vorm krijgen.

De sectie van de Stationsweg heeft zoveel fundament van zichzelf dat precisie-ingrepen hier groot effect kunnen sorteren. Dat geldt

ook voor de aankomst in de binnenstad – voorbij de Trambrug – waar de eindbestemming nog altijd niet ruimtelijk ondersteund door het wegprofiel en het karakter van de randinvullingen.

Anders dan bij die andere belangrijke entree van de binnenstad – de Zuidwalweg – wordt de leesbaarheid van déze entree behalve door het profiel en de aankleding van de weg zelf, in hoge mate bepaald door het karakter en de samenhang van de randinvulling, dus de aangrenzende gebouwen, complexen, de stedenbouwkundige opzet en de architectuur ervan. Randinvulling én wegprofiel vormen samen stedenbouwkundige ruimten.

De ruimtelijke koers voor deze route laat zich uit dit alles afleiden: hier moet op termijn een tracé ontstaan met een binnenstedelijk karakter, waar er een overtuigende ruimtelijke samenhang tussen maar ook binnen de afzonderlijke secties ontstaat en waar het historische en ruimtelijke 'DNA' van de sectie wordt ingezet om de gehele route leesbaar te maken, een historisch vanzelfsprekende 'volgordelijkheid' te geven en de binnenstad het van tevoren afleesbare einddoel te laten zijn. De route voor de voetganger in de binnenstad naar het kernwinkelgebied zou vervolgens 'kloppend' moeten zijn.

Voor het begin van de Oostroute, vanaf de Ovatonde tot aan rotonde bij het monumentale schoolgebouw, geldt de bijzondere, maar ingewikkelde opgave om op een overtuigende wijze de spits af te bijten. Wanneer hier een kwaliteitsvolle 21ste eeuwse laag kan worden toegevoegd, die de stedelijkheid van deze gehele route ondersteunt en geen ruimtelijk vreemd element vormt, maar een brug slaat naar de andere secties van deze belangrijke stadsentree, wordt een stevig fundament geslagen voor een hoogwaardige stadsbeleving 'en route'.



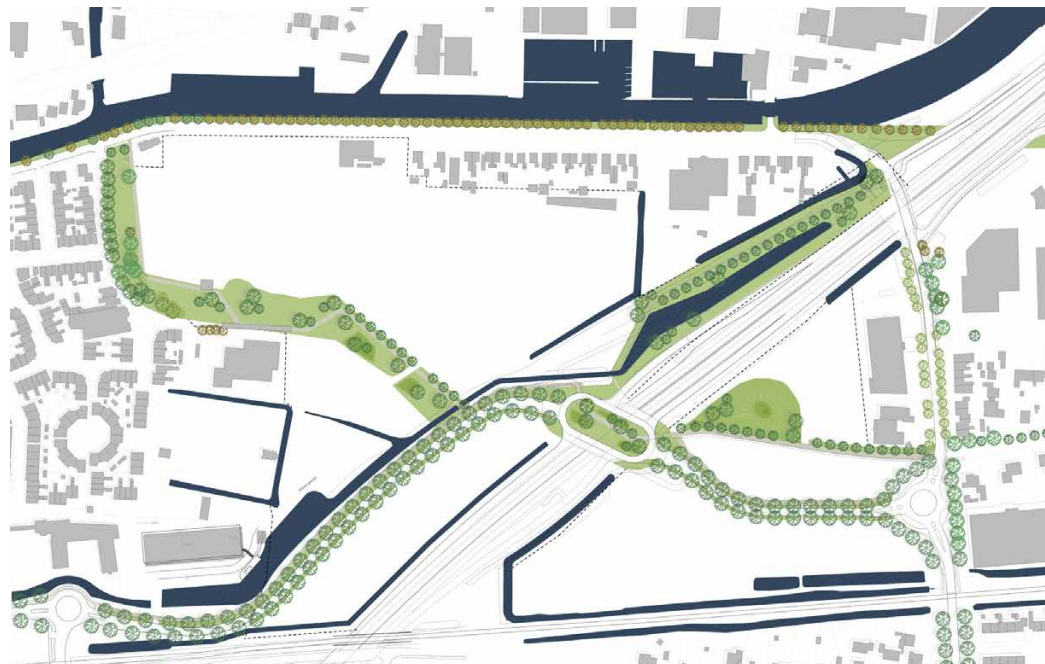
### 3.3 OOST, SECTIE 1

Tussen N31 en rotonde Kimswerderweg

#### Analyse sectie 1

Na het verdiept leggen van de N31 zal in het 'centrale zone-gebied' een andere ruimtelijke situatie ontstaan. Het gebied zal gekenmerkt worden door een centraal boven de N31 gelegen Ovatonde voorzien van bomen en groen. Ten westen en oosten hiervan bevindt zich dan de nieuwe Almenumerweg. Aan de westkant zal deze ten opzichte van de bestaande situatie een enigszins gewijzigd verloop krijgen. Aan de oostzijde is sprake van een sterk gewijzigd verloop.

Groenstructuur van de 'Centrale Zone' (bron: De Zwarte Hond)

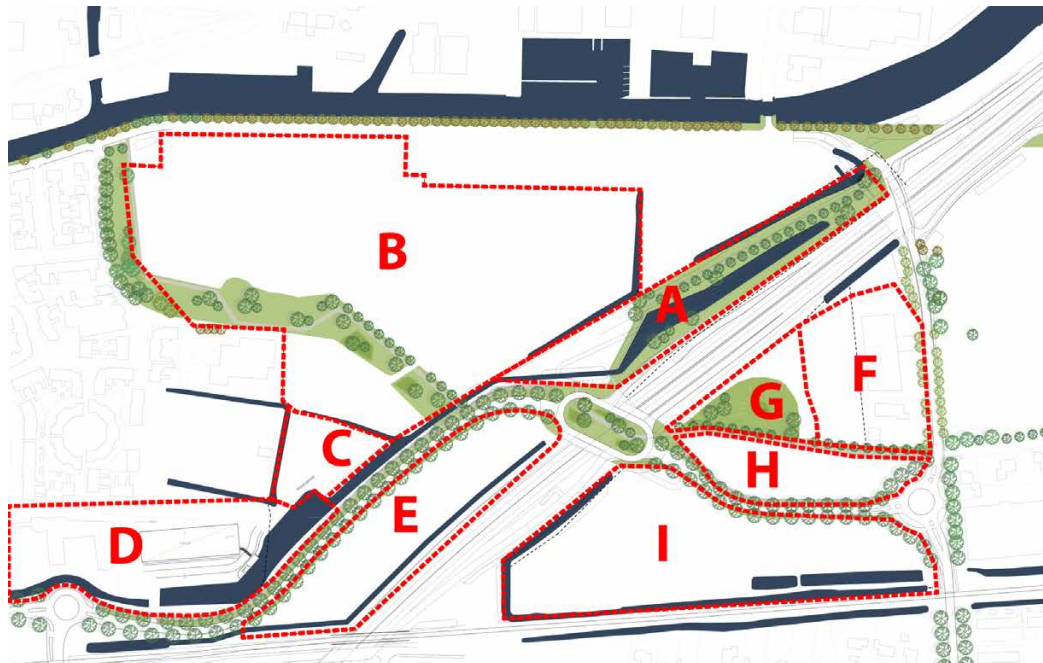


De centrale zone zal – wanneer we de bestaande plannen op een rij zetten - uit de volgende negen deelgebieden bestaan:

- A. Een zone met een groen- en waterstructuur en een fiets pad gewaarborgd in het bestemmingsplan voor de N31
- B. De ontwikkellocatie Spaansenterrein (invulling nog niet duidelijk)
- C. Toekomstig parkeerterrein Maritieme Academie (plan in ontwikkeling)
- D. De locatie van de Maritieme Academie met eigen parkeerterrein aan de voorzijde.
- E. De ontwikkellocatie Almenumerweg-west Zuidzijde
- F. De bestaande bedrijvenlocatie aan de Grensweg
- G. De groenlocatie de Terp
- H. De ontwikkellocatie Almenumerweg-oost Noordzijde
- I. De ontwikkellocatie Almenumerweg-oost Zuidzijde

Er zijn drie sturende plandocumenten die specifiek voor de centrale zone zijn gemaakt. Dit betreft de volgende documenten:

- Het bestemmingsplan N31 (2014), gemaakt in het verlengde van eerdere studies voor de N31 waaronder o.a. het Ambitiedocument (2013; vastgesteld document)
- Stedenbouwkundige randvoorwaarden en Ruimtelijk raamwerk Spaansen- en Perseverantiaterrein (2012; dit betreft een niet vastgesteld document)
- Bestemmingsplan Perseverantiaterrein (2015; vastgesteld document)



Het bestemmingsplan voor de N31 schetst de randvoorwaarden voor de infrastructuur, maar is niet leidend voor het wegbeeld van de nieuwe Almenumerweg-west die wij in dit Kompas onderzoeken. De randinvullingen van de weg (bebouwing, invulling aanliggende gebieden) worden hierin niet uitgewerkt. Op dit document wordt dan ook niet nader ingegaan.

De stedenbouwkundige studie 'Spaansen- en Perseverantiaterein' is niet vastgesteld, maar bevat wel een aantal uitgangspunten die in de huidige planvorming een rol spelen en die wij kort zullen benoemen.

Het bestemmingsplan 'Perseverantiaterein' is een leidend document, omdat hierin de randvoorwaarden vastgelegd zijn voor het oostelijk deel van de centrale zone. De uitgangspunten van dit plan worden hier besproken omdat deze van invloed kunnen zijn op de plannen in het westelijk plangebied.

### **De stedenbouwkundige randvoorwaarden en Ruimtelijk Raamwerk Spaansen- en Perseverantiaterein**

In deze studie wordt uitgegaan van een gemengd programma in de centrale zone met woongebouwen, educatieve voorzieningen, cultureel-maatschappelijke instellingen, dienstverlening, bedrijven of kantoren. Uitgangspunt van het plan is de inbedding van de gebouwen in het groen. Om een herkenbare hoofdstructuur te creëren wordt de nieuwe Almenumerweg zowel in het westelijk als oostelijk plandeel als een laanstructuur vormgegeven met bomenrijen (met een grootte van de eerste orde) ter weerszijden van de weg. Deze worden geplaatst in doorgaande hagen ter weerszijden van de weg.

De mogelijkheid wordt opgehouden naast deze hoofdroute een parallelweg te realiseren die de aanliggende kavels moet ontsluiten. De randvoorwaarden van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP, 2011) maken dit noodzakelijk. De water en groenstructuur in het gebied vormt een belangrijke leidraad in de studie. In aanvulling

*Impressie van de groenstructuur van de nieuwe Almenumerweg uit de 'Stedenbouwkundige randvoorwaarden en Ruimtelijk raamwerk Spaansen- en Perseverantiaterein' (bron: De Zwarte Hond)*



op de laanstructuur wordt bij de terp ten oosten van N31 en aan de westzijde van dezelfde weg eenzelfde landschappelijke groenstructuur geïntroduceerd die beide gebieden visueel aan een moet smeden. Bij het Oud Jaagpad wordt aansluitend een groenstructuur voorgesteld langs de randen van een toekomstige ontwikkellocatie op het Spaansenterrein.

Zowel in het westelijk als het oostelijk deel van de centrale zone wordt langs de nieuwe Almenumerweg uitgegaan van parkeren op eigen terrein. Parkeerplaatsen zullen gesitueerd moeten worden op het zijerf van de kavel of achterop de kavel. De studie benoemt dat de overgang privé - openbaar bij voorkeur plaats zou moeten vinden met hagen. Op het privéterrein dient een maximaal bebouwingspercentage en een maximaal verhardingspercentage aangehouden te worden. De studie werkt dit verder niet uit met concrete cijfers.

De bebouwing langs de nieuwe Almenumerweg dient zich met zijn entrees en representatieve gevels te oriënteren op de weg. De studie benoemt de al bestaande bebouwingsdiversiteit in de omliggende gebieden en stelt dat de samenhang in het gebied vooral door de continuïteit van de openbare ruimte bewerkstelligd dient te worden. Niettemin wordt er wel een zekere matiging in vormgeving van nieuwe architectuur bepleit. Ook wordt aangegeven dat eenduidige afspraken gemaakt moeten worden over reclame-uitingen. De studie bevat geen criteria voor de architectuur, noch ter toetsing van reclame.

### Het Bestemmingsplan Perseverantierrein

Het bestemmingsplan Perserverantierrein is een vastgesteld juridisch document dat leidend is voor de nadere uitwerking van het oostelijk deel van de centrale zone en hiermee voor de kavels ter weerszijden van de nieuwe Almenumerweg-oost. Het plan is een globaal bestemmingsplan dat flexibel inspeelt op vragen uit de markt. Het richt zich met name op de utilitaire hoofd-wegstructuren, hoofdmaatvoeringen en de maatvoeringsrandvoorwaarden voor de bebouwing.

De planbeschrijving geeft aan dat er in het gebied ruimte is voor lichte bedrijvigheid (cat. 1 en 2, bij afwijking tevens cat. 3.1),

maatschappelijke voorzieningen, dienstverlenende bedrijven en/of instellingen. Tevens wordt aangegeven dat de centrale zone binnen de provinciale planvorming niet als kantorenlocatie aangewezen is, waardoor de realisatie van een representatief kantorenpark niet tot de mogelijkheden behoort. Een enkel kantoor is wel mogelijk (op de locaties H en I).

In de planbeschrijving van het bestemmingsplan wordt voor de locaties E tot en met H met een stedenbouwkundige schets en middels de beschrijving een indruk gegeven van de toekomstige ruimtelijke organisatie van het gebied.

De schets toont een opzet van bebouwing met losstaande bouwvolumes, ieder op een eigen kavel. De parkeerterreinen bevinden zich op verschillende posities, soms achter de gebouwen, soms ook naast of voor de bebouwing. De groenstructuren op de kavels zelf zijn summier aangegeven.



Stedenbouwkundige schets Perseverantierrein (bron: Rho Adviseurs)

**Wegprofiel:**

De Almenumerweg is in de schets als laanstructuur getekend, met een dubbele rij bomen overeenkomstig de eerdere studie. Nieuw is een zone van 12 meter diepte ten zuiden van de hoofdstructuur van de nieuwe Almenumerweg. Deze bestaat uit een groenzone van 6 meter tussen de laan en de parallelweg aan de zuidzijde. Voor de parallelweg wordt hierbij ook 6 meter aangehouden. De groenzone van 6 meter is noodzakelijk vanwege de draaicirkel van grotere voertuigen die hier in en uit moeten rijden. De openbare inrichting van de weg (positie van bomen, trottoirs en groenstructuur van hagen) wordt in het bestemmingsplan niet nader uitgewerkt of vastgesteld.

**Randinvullingen:**

De inrichting van de kavels wordt noch in planbeschrijving, noch planregels vastgelegd. De planregels bevatten vooral maatvoeringscriteria. Er zijn hierbij voor de gebieden ter weerszijden van de nieuwe Almenumerweg maximale bebouwingspercentages aangegeven van 80%, hetgeen aanzienlijk is. Er wordt hierbij uitgegaan van parkeren op eigen terrein. Een strakke rooilijn van de bebouwing aan de wegzijde is geen uitgangspunt. Voor de zuidzijde van het gebied (locatie I) wordt uitgegaan van een gevelliijn waarop, tot maximaal 5 meter daarachter, de hoofdgebouwen geplaatst kunnen worden. Voor de noordzijde is geen gevelliijn vastgelegd. Redenen hiervoor zijn de onregelmatige vorm van de kavels en de aanwezigheid van openbare ruimte rondom. Wel wordt voor de bedrijfsbebouwing aangegeven dat deze zich met een afstand van ten minste 5 meter van de zijdelingse grens van de kavel dient te bevinden, wat resulteert in een minimale afstand tussen bebouwing op de aangrenzende kavels van 10 meter.

De bebouwing dient volgens de planbeschrijving representatief te zijn. Verder benoemt het bestemmingsplan voor het uiterlijk van de bebouwing geen nadere eisen. Wel wordt opgemerkt dat een beeldkwaliteitsplan voor de bebouwing opgesteld zal worden. Deze is nog niet gemaakt. Welstandscriteria voor het gebied zijn er ook niet.

In de planbeschrijving wordt aangegeven dat de bebouwing aan de noordzijde van de nieuwe Almenumerweg een meer vrijliggende positie zal hebben dan aan de zuidzijde van de weg, waar de bebouwing meer in één lijn geplaatst is. De bebouwing zal zich hier vooral naar de Almenumerweg richten. Er is min of meer sprake van een voor-/ achterkantsituatie. De bebouwing aan de noordzijde zal zich met al zijn gevels naar de omgeving moeten richten. De openbare ruimte bevindt zich hier rondom de gebouwen. Voor de hoogte van de bebouwing langs de Almenumerweg wordt een hoogte aangehouden van 10 meter met een vrijstellingsmogelijkheid tot 15 meter.

**Gebruikswaarde wegsectie:**

De gebruikswaarde van de wegsectie voor het oostelijk plandeel is in het bestemmingsplan Perseverantia goed gezekerd in aanvulling op het bestemmingsplan N31 (hier verder niet besproken). Dit biedt een goede onderlegger voor verdere planontwikkeling aan de westzijde van de N31.

**Belevingswaarde wegsectie:**

De gemeente zet volgens de Structuurvisie Harlingen 2025 in op een ruimtelijke kwaliteitsslag waarbij in de centrale zone andere woon- en werkmilieus gerealiseerd moeten worden die meer aansluiten bij de binnenstad. Het realiseren van een representatieve stadsentree die met een zekere mate van ruimtelijke continuïteit het oostelijk en westelijk deel van de gemeente aaneen moet smeden is hierbij het uitgangspunt.

Het bestemmingsplan Perseverantiaterrein is hiervan de eerste uitwerking. Deze zal de toon zetten voor de verdere uitwerking langs de nieuwe Almenumerweg, ook aan de westzijde van de N31. Daarom wordt dit plan hier behandeld. Het plan zet - binnen de door de provincie gestelde beperkingen - in op een aantrekkelijk vestigingsmilieu. Hierbij worden, naast een kwalitatieve laanstructuur als hoofdentree, ruime bebouwingspercentages voor de kavels gehanteerd.

Naast de bebouwingsmogelijkheid en ontsluiting van de kavels is een aantrekkelijk totaalbeeld de derde factor die een locatie gunstig doet afsteken ten opzichte van andere vestigingslocaties. De verhouding tussen bebouwing, groen en parkeren is een belangrijk aspect dat dit totaalbeeld bepaalt. Zeker met de keuze voor een ruim bebouwingspercentage op aan de weg liggende kavels is nadrukkelijke aandacht hiervoor vereist. Het bestemmingsplan benoemt hiervoor wel een aantal voorwaarden, maar deze zijn nog niet in nadere planvorming of toetsingscriteria omgezet. Ook zijn een aantal uitgangspunten voor het realiseren van een aantrekkelijke locatie niet vastgesteld:

- De intenties met de openbare inrichting van de weg en openbare groenstructuren is gezekerd in het bestemmingsplan voor de N31 en de aanzetten hiertoe zijn in het beeldkwaliteitplan N31 opgenomen, maar deze zijn nog niet nader uitgewerkt of vastgesteld. Een verdere uitwerking (positie van bomen, trottoirs en groenstructuur van hagen) wordt in samenhang en in afwachting van de toekomstige gebiedsontwikkelingen gerealiseerd. Door dit niet vooraf – waar mogelijk – vast te leggen ontbreekt een nader toetsingskader.
- Op de plankaart is voor de hoofdbebouwing aan de zuidzijde van de nieuwe Almenumerweg een gevelliijn aangegeven waar maximaal 5 meter terugliggend van afgeweken mag worden. Nadere sturing met betrekking tot deze vrijheid is in het bestemmingsplan niet vastgelegd door middel van nadere eisen.
- De inrichting van de kavels wordt noch in de planbeschrijving, noch in de planregels verder vastgelegd. De positie van parkeerplaatsen en de vormgeving hiervan is hiermee niet gegarandeerd.
- Een maximaal verhardingspercentage is voor de kavels niet opgenomen. De mate van groen in het totaalbeeld van de nieuwe Almenumerweg is hiermee niet gezekerd.
- Een aangekondigd beeldkwaliteitplan voor de locatie ontbreekt nog. Ook welstandscriteria zijn voor het gebied niet opgesteld. Een nauwkeurige sturing voor wat betreft het uiterlijk van de bebouwing ontbreekt hiermee.



## Uitgangspunten sectie 1

Deze sectie van de Oostroute, die de N31 via de Ovatonde verbindt met de Stationsweg en het centrum, maar die ook het centrum via de Stationsweg verbindt met geheel Harlingen-oost is een cruciale schakel, zo niet de meeste cruciale van Harlingen. Terecht wijst de gemeente er in zijn beleidsdocumenten op dat deze knoop een stedelijke menging van functies en een representatieve ruimtelijke opzet en uitdrukking moet krijgen.

De twee ontwikkellocaties van deze sectie, ten westen en ten oosten van de N31, worden via de Ovatonde direct met elkaar verbonden en zullen in de toekomst als één samenhangend wegstuk functioneren en ervaren worden (hier te noemen: nieuwe Almenumerweg oost en west). Om die reden is een samenhangende visie op stedenbouw, architectuur en openbare ruimte voor de hele nieuwe Almenumerweg het eerste uitgangspunt van dit Kompas. De stedelijke opzet en de representativiteit van de bebouwing en openbare inrichting zijn de tweede en derde.

De status van ontwikkelingslocatie zo dicht bij de snelweg en aansluitend op het bestaande bedrijventerrein van het Perseverantierrein betekent voor dit wegtracé dat een 21ste- eeuwse opzet en uitdrukking het meest voor de hand ligt. Hiermee zal het ook aansluiten op de moderne vormgeving die de Maritieme Academie aan het begin van sectie 2 van deze route al heeft. Er ontstaat op die wijze een volgordelijkheid in tijdvakken van de snelweg naar de binnenstad die een logische kwaliteit en goede ruimtelijke 'leesbaarheid' aan deze gehele Oostroute kan geven.

Ruimtelijke samenhang tussen de west- en oostzijde van de nieuwe Almenumerweg is van belang, maar samenhang op kleiner schaalniveau, tussen de kavels net zo goed. Ruimtelijke kwaliteit is moeilijk bereikbaar wanneer 'diversiteit' – vaak een toverwoord binnen de vakgebieden van stedenbouw en architectuur – niet nader wordt omschreven of begrensd. Gebouwen die in hun opzet

en beeldtaal naar elkaar verwijzen scheppen tezamen immers krachtige stedelijke ruimten, een effect dat moeilijk bereikbaar is met een verzameling strikt individuele gebouwen die toevallig in elkaars nabijheid staan.

Een representatief, stedelijk en samenhangend entreegebied komt nooit op vanzelfsprekende wijze tot stand maar heeft duidelijke regie. In dit gebied geldt dat wel in bijzondere mate, aangezien in deze gehele sectie verschillende functies hun plaats zullen vinden en er geen sprake zal zijn van bijvoorbeeld alleen kantoren of woningen. Het bovenstaande streefbeeld zal dus ook gehaald moeten worden met bedrijfsfuncties, die zich hier vanuit hun geringere behoefte aan representatie juist minder goed voor lenen. Een extra inspanning, bijvoorbeeld met weloverwogen bouwenvelopen, een beeldkwaliteitplan en privaatrechtelijke voorwaarden in koopcontracten is hier onontbeerlijk.



Groenstructuur van de 'Centrale Zone' (bron: De Zwarte Hond)

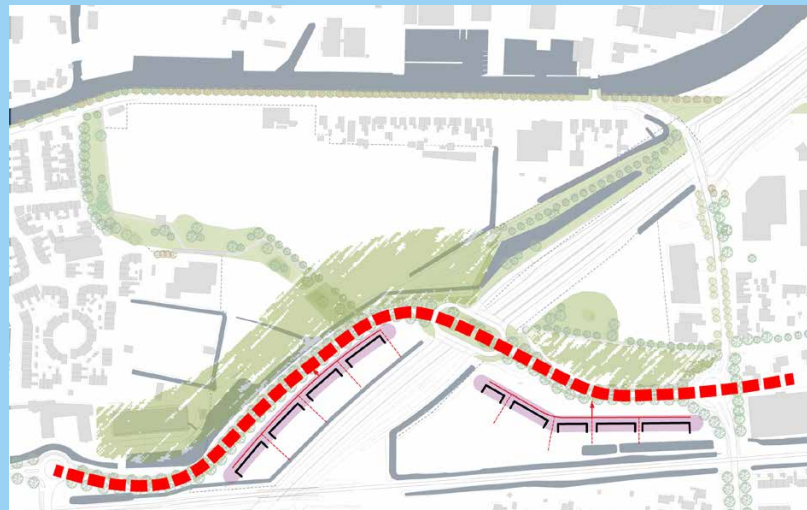
Inhoudelijk zullen de hoofddoelen zich moeten concretiseren op een vergelijkbare ontsluiting vanaf de weg, een vergelijkbare positionering op de kavel en plaatsing ten opzichte van de rooilijn, gelijkaardige oplossingen voor het parkeren, voor de volume-opbouw, voor het materiaal- en kleurgebruik en de architectuurtaal. Maar ook de regie op het gebruik en de indeling van de erven en op de inrichting van de openbare ruimte speelt een (uiterst) belangrijke rol in het aanbrengen van samenhang in het wegtracé. Juist bij de te verwachten menging van functies zal groen in de openbare ruimte én groen op de erven vindingrijk en robuust moeten worden aangestuurd wil hier een stedelijk en representatief milieu kunnen ontstaan.

Een belangrijk gegeven voor deze sectie van de Oostroute is het verschil tussen de noordelijke invullingen en de zuidelijke, zowel ten oosten van de N31 als ten westen ervan. De strook ten noorden van de nieuwe Almenumerweg heeft in de planvorming een meer open opzet, met minder gebouwen, ruimere kavels en een vrijere plaatsing van de gebouwen in het groen. Voor de zuidelijke strook daarentegen wordt een hogere bebouwingsdichtheid voorzien, en meer 'wandvorming'.

Dit verschil tussen de noordelijke en zuidelijke wanden is niet zozeer het gevolg van een stedenbouwkundig concept, maar van concrete initiatieven van belanghebbenden én van keuzes die al in het bestemmingsplan voor het wegtracé ten oosten van de N31 zijn gemaakt (voor de nieuwe Almenumerweg west is nog geen bestemmingsplan). Ten westen van de N31 zal de noordelijke strook van de nieuwe Almenumerweg op hoofdlijnen bestaan uit een groenstrook evenwijdig aan de N31, een nog onbestemd gebied aansluitend op de ontwikkellocatie Spaansen, een nieuw parkeerterrein behorend bij de Maritieme Academie, een vijver en de Martieme Academie met zijn voorterrein en parkeerplaats. Kortom, een gebied zonder sterke wandvorming, waarin de gebouwde structuur geen stedelijke ruimte zal gaan scheppen en weinig zal kunnen gaan bijdragen aan stedelijke samenhang. Eenzelfde situatie is aan de noordstrook oostelijk van de Ovatonde het geval. Het bestemmingsplan Perseverantierrein geeft

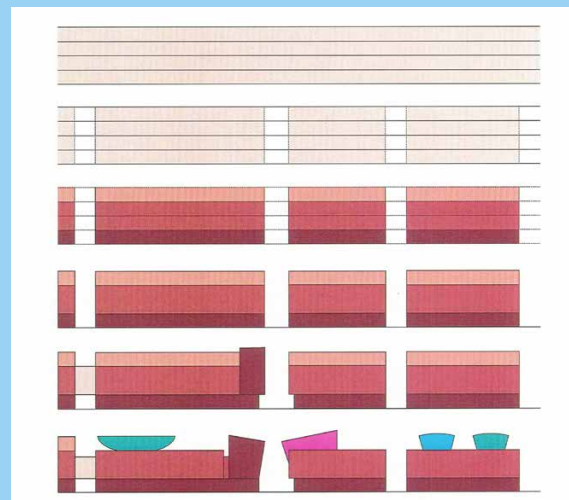
hier al aan dat de bebouwing aan de noordzijde opgevat moet worden als vrijstaande bebouwing met een meerzijdige gerichtheid op de eigen kavel. Dit zal ook voor de parkeerterreinen gelden. Ook hier is van wandvorming geen sprake.

Deze wegtracés moeten het voor wat betreft stedelijkheid, representativiteit en samenhang dus vooral hebben van de zuidelijke wandbebouwing van de nieuwe Almenumerweg-west en die ten oosten van de Ovatonde. Voor deze laatste bebouwingsstrook geldt echter al het bestemmingsplan 'Perseverantierrein', waarin weinig kwalitatieve eisen aan de (bedrijfs)bebouwing worden gesteld, dat de bebouwingsdichtheid zó hoog kan zijn dat voor groen op de erven weinig overblijft. Ook zijn hier voor wat betreft de voorerven of parkeren op het erf geen regelingen getroffen. Aanvullende regisserende instrumenten voor het bereiken van ruimtelijke kwaliteit worden op dit ogenblik hier niet ingezet.



Verskil tussen noord- en zuidzijde van de nieuwe Almenumerweg

Om voor deze voor Harlingen zo belangrijke nieuwe weg in de huidige situatie tóch nog de doelstellingen van een representatief, stedelijk en samenhangend entreegebied te realiseren zal sterk moeten worden ingezet op drie 'bouwstenen'. De kwaliteit van de openbare ruimte, met name het groen, de kwaliteit van de voorerven van de bebouwing, en voor wat betreft de zuidelijke wand van de nieuwe Almenumerweg-west (en oost) vragen om een sterke stedenbouwkundige onderlegger waarin een stedelijke, representatieve wandvorming mogelijk wordt gemaakt. Parkeren op het achtererf of – indien niet mogelijk op het zijerf achter een 'groene wand' - , groene voorerven en samenhangende architectuur met stedelijke aspiraties moeten hier een onderdeel van uitmaken.



*Voorbeeld van eenvoudige beeldkwaliteitsregie (Heerenveen)*





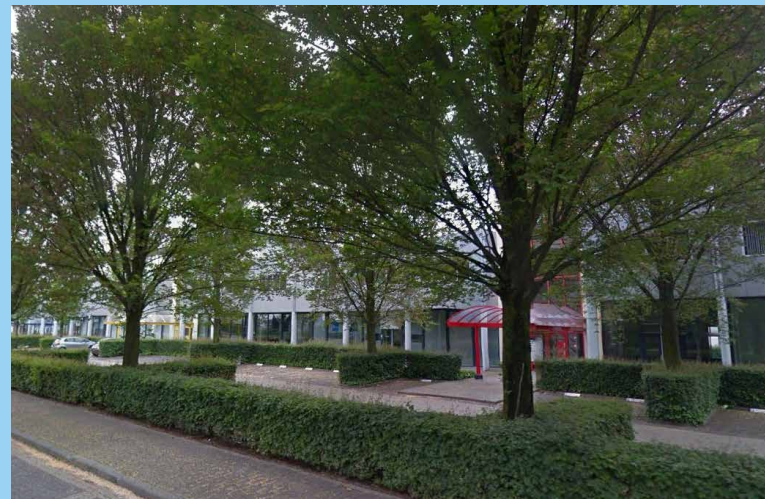
*Grasstroken als minimale scheiding tussen weg en erf. De ruimte vloeit hier weg met een rommelig totaalbeeld tot gevolg (Rotterdam, Prinsenland)*



*Hagen zetten het parkeerterf visueel dicht (Rotterdam, Prinsenland)*



*Dichte bomenrijen in combinatie met laag groen zetten het parkeerterf dicht (Rotterdam, Rivium)*



*Parkeerhavens gevormd door hagen (Rotterdam, Rivium)*

## Aanwijzingen sectie 1

### Algemeen:

1. Maak een regieboek voor de Almenumerweg-west en oost. Stedenbouwkundige aspecten als vormgeving van de openbare ruimte inclusief de groenstructuren en inrichtingselementen, de positionering van bebouwing, de vormgeving van de bebouwing (beeldkwaliteitplan), reclame aan en bij gebouwen, de parkeeroplossingen op het erf, voorerfinrichting en omgang met groen op de kavels zouden hierin aan de orde moeten komen. Gebruik dit document als richtsnoer bij verdere planvorming.
2. Koppel dit regieboek aan de welstandsnota en destilleer hieruit criteria voor de welstandsnota na realisatie van de bebouwing.

### Wegprofiel:

#### Bestrating/leesbaarheid:

3. Geef het wegdek van de autoweg vorm met asfalt met bij voorkeur een klinkerpatroon. Dit zet de automobilist aan tot langzamer rijden en maakt hem attent op het feit dat hij zich in binnenstedelijk gebied bevindt.
4. Wandeltrottoirs zijn integrale onderdelen van een zich stedelijk presenterende omgeving. Deze zijn in de huidige plannen nog onduidelijk benoemd. Overweeg een wandeltrottoir aan de zuidzijde van de Almenumerweg west en oost. Juist aan deze zijde liggen kansen om een continuïteit van looproute en bebouwing te bewerkstelligen.
5. Introduceer duidelijk gemarkeerde oversteekplaatsen voor voetgangers. Bij voorkeur in de directe nabijheid van afslagen. Deze maken de automobilist alert in zijn rijgedrag.

#### Openbare ruimte:

6. Beperk de reclame-uitingen aan objecten in gemeentelijk beheer (lantaarnpalen bijvoorbeeld), teneinde langs deze primaire in- en uitvalsweg het visuele beeld rustig te houden. Gebruik hiervoor het reclamebeleid.

### Randinvullingen:

#### Ruimtelijk totaalbeeld:

7. Streef naar een stedelijke wand aan de zuidzijde van de Almenumerweg – west en oost, waarbij de bebouwing zich nadrukkelijk richt op de weg. Introduceer op locaties waar de wandvorming met bouwkundige middelen niet mogelijk is, een invulling met lineair en (half)afsluitend groen.
8. Streef naar een inrichting van de voorerven van deze stedelijke wand die past bij een stedelijke situatie, met entrees van de gebouwen aan de (parallel)weg en een bijbehorende representatieve, groene voorerfinrichting. Parkeren op het voorerf is daarom ongewenst. Ook zogenaamde 'groene parkeerplaatsen' op het voorerf leveren langs de zuidwand te weinig stedelijke wandvorming op.
9. De kavels aan de noordzijde van de Almenumerweg sluiten aan op de in het gebied geplande openbare groenstructuren. Hier ligt een grote kans om de ruimtelijke structuur op te vatten als vrijstaande bebouwing omspoeld door groen. Hiermee kan in samenhang met de openbare groenstructuren een bijzonder rijk groen totaalbeeld ontstaan. Leg afspraken met de eigenaren over de groene inrichting van de erven contractueel vast.
10. Streef naar een beperkt verhardingspercentage op de erven. Introduceer in geval van grote parkeeroppervlakken grastegels of grasplaten. Dit resulteert in een groen totaalbeeld en een duurzame omgeving.

**Bebouwing:**

11. Leg een hoger ambitieniveau voor de architectuur vast dan voor een ontsluitingsweg met een minder groot belang.
12. Houd de kleur en materialisering van de bebouwing langs de Almenumerweg- west en oost rustig en samenhangend. Stel een beeldkwaliteitskader vast waarmee de plannen kunnen worden getoetst op de aspecten materialisering, kleurstelling en visuele samenhang tussen de bebouwing.
13. Kies als basismateriaal voor de gevels van de hoofdbebouwing langs de nieuwe Almenumerweg metselwerk. Dit geeft het gebied een solide karakter en legt een relatie met de architectuur in de omliggende woongebieden en binnenstad. Hiermee krijgt de Oostroute in zijn geheel van N31 tot Spoorstraat een samenhangende signatuur. Vermijd bij de hoofdbebouwing de toepassing van grote vlakken plaatmateriaal.
14. Beperk de reclame-uitingen aan de gevels en op de terreinen, teneinde langs deze primaire in- en uitvalsweg het visuele beeld rustig te houden en de ruimtelijke beleving van de weg zelf te laten domineren. Leg de uitgangspunten hiervoor vast in een geëigend document.



## 3.4 OOST, SECTIE 2

Tussen rotonde Kimswerderweg  
en de Rozengracht

### Analyse sectie 2

#### Wegprofiel:

De Stationsweg is een tweebaans geasfalteerde autoweg met aan beide zijden smalle fietsstroken. Het profiel aan de noordkant is eenduidig en bijzonder groen en bestaat terzijde van de rijbaan over de volle lengte uit een met betongtegels bestraat voetpad en een lange geschoren haag. Plaatselijk is de situatie langs het trottoir iets anders, in de vorm van een busstrook langs de stoep. De haag wordt over korte lengtes onderbroken, o.a. bij het monumentale schoolgebouw, bij de brug naar de Zuidoostersingel en bij een bruggetje naar het Harmenspark. Dicht bij de rotonde met de Rozengracht verschijnt er voor de haag een zone

van lage groene struiken. Aan de zuidkant is het profiel wisselend als gevolg van de vele infrastructurele functies gekoppeld aan het station. Hier bevinden zich het parkeerterrein, de fietsenstalling tussen spoor en parkeerterrein en de voorrijstrook voor het station. Het parkeerterrein wordt van de weg gescheiden door een met betongtegels bekleed trottoir. De voorrijstrook is een combinatie van een tamelijk smal trottoir voor het station, een tweebaans autoweg ten behoeve van Kiss+Ride, een voetgangerseiland bestaande uit een smal met betongtegels bekleed trottoir en een aan de doorgaande weg grenzende busstrook. Alle wegen en het parkeerterrein bij het station zijn geasfalteerd.



Het voetgangerseiland voor het station is bestemd voor de wachtende reizigers van de bus. Hier staan bloembakken, twee bomen, bankjes, een bushokje en een brievenbus. Aan de oostzijde is het trottoir tussen rijbaan en parkeerterrein op een bloembak na leeg. Het trottoir wordt hier onderbroken. De inrit voor het benzinestation en parkeerterrein en voorrijstrook van het station maken dit onmogelijk. Wel buigt het voetpad bij het benzinestation af om achter dit station langs richting Kimswerderweg te lopen. De westzijde van het station is een stuk rustiger. Hier is sprake van een voetpad dat door een brede groene berm van de autoweg gescheiden is. De berm is voorzien van bomen.

### Randinvullingen:

Aan de noordzijde van de Stationsweg bestaat ongeveer de helft van de randinvulling uit voornamelijk een aaneenschakeling van bebouwing, de andere helft uit het Harmenspark, dit alles achter de strakke rand van haag en gracht met groen talud. Over de gracht zijn zes bruggen gespannen waaronder die voor de bebouwing. Een dergelijke koppeling van de bebouwing aan de straat via tuinen, een gracht en bruggen is een uitzonderlijke stedenbouwkundige opzet in een 19de-eeuwse uitbreiding. Het soms hoog opgaande groen en het water, maar ook de bruggen zijn in het oog springend – zeker die van het monumentale schoolgebouw – en vormen een thema in deze hele noordrand.

De randinvullingen aan de noordzijde zijn over de volle lengte karakteristiek voor de periode 19e– begin 20e eeuw. Het historische Harmenspark is hiervan een representant, evenals de bebouwing.

Het schoolgebouw is een indrukwekkend en voor dit hele weggedeelte monumentaal bouwwerk. Het heeft geen groen voorgebied, maar staat wel met een muur in het water, waar groen tegenop groeit, en beëindigt met zijn vooruitgeschoven hoofden- tree de Stationsweg op een duidelijke manier.

Aan de zuidzijde van de Stationsweg bepaalt het nog altijd redelijk intacte historische station met zijn grote lengte het beeld van de weg. Het station ligt als historisch, maar voor wat betreft de direct faciliterende openbare ruimten zeer functioneel

en grijs vormgegeven 'strip' opgespannen tussen een plantsoen in het westen en een groenstrook met bomen rondom het tankstation in het oosten. Deze groenstroken vormen aan west- en oostzijde van de Stationsweg de ruimtelijke beëindigingen van het stationsgebied.

### Gebruikswaarde:

De weg functioneert voor automobilisten voldoende, maar er zijn geen prikkels ingebouwd voor snelheidsbeperkingen. Dit is een potentieel gevaarlijke situatie, mede ook omdat de (te) smalle fietsstroken direct grenzen aan de rijbaan. Voor fietsers is de situatie op zijn zachtst gezegd dan ook niet optimaal. De voetganger wordt gefaciliteerd, maar heeft zeker in het voorgebied van het station een ondergeschikte positie omdat de trottoirs met hun smalle maatvoering weinig uitnodigend zijn voor de voetganger. Ook de routing van station richting Oosterstraat, Zuid-oostersingel en Rozengracht is weinig eenduidig en voor de hand liggend vormgegeven en wordt gekenmerkt door een groot aantal 'oversteekmomenten'. Het tankstation is een blokkade aan de zuidzijde van de weg voor voetgangers in hun route naar de Kimswerderweg. De route achterlangs bij het tankstation is weliswaar groen maar ook onveilig door het beperkte zicht op de voetganger vanaf de andere wegdelen.



**Belevingswaarde:**

De auto heeft in de opzet van de Stationsweg een dominante plaats gekregen en dit is ook zichtbaar. De brede stroken asfalt zijn hier de eerste elementen die hier opvallen.

Niettemin is de Stationsweg wat betreft bebouwing en groeninvulling het meest monumentale wegdeel van Harlingen, afgezien van de binnenstad en de singels, en heeft deze route binnen de oostroute als geheel een eigen gezicht, niet in het minst door alle historische elementen uit de 19e en begin 20e eeuw. Deze presenteren zich aan de noordzijde zeer lommerrijk met het historische Harmenspark en uitbundige groeninvullingen in de tuinen van de aanliggende panden. De gracht en de bijbehorende haag zijn hierin een opmerkelijk ruimtelijk element. Maar ook de bebouwing, waaronder het schoolgebouw (rijksmonument) en de historische brug naar de Zuidoorstersingel dragen bij aan de specificiteit van dit routedeel.

Aan de zuidzijde is de presentatie een stuk schraler met het station (rijksmonument) uit 1863 die weliswaar door zijn lineaire maatvoering zich nog enigszins toont, maar overwegend omgeven is door functioneel ingerichte gebieden met een nogal 'karige' vormgeving van voorrijstrook, parkeerterrein en fietsenstalling. Deze gebieden zijn een aaneenschakeling van niet afgebakende, optimaal zichtbare ruimtes waarvan het uiterlijk deze zichtbaarheid niet rechtvaardigt en die de kwaliteit van de Stationsweg aantasten.

Hiernaast valt over de lengterichting van de weg gekeken het langgerekte 'gat' op dat het station en zijn flankerende voorzieningen in de groene ruimte van de Stationsweg slaat.



## Uitgangspunten sectie 2

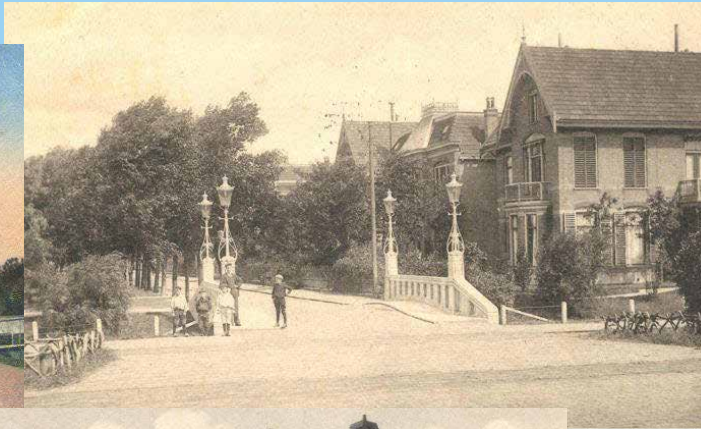
Het centrale thema voor dit wegdeel zal moeten zijn: de historische betekenis als 19e eeuwse – begin 20ste eeuwse Stations-omgeving op de route van N31 naar binnenstad. De weg drukt dit nu te weinig uit. Deze karakteristiek zal opnieuw versterkt moeten worden, niet met gebouwen, maar met openbare inrichting en groen. Vanouds gingen in deze omgevingen stedenbouw, gebouwen, openbare inrichting en groen een onlosmakelijk verbond aan. Daarom zal de openbare inrichting meer een uitdrukking dienen te hebben die past bij het 19de eeuwse karakter van dit wegdeel en dient het groen daar een belangrijke rol in te vervullen.

Het historische station is zijn relatie met de overkant van de weg kwijt, zowel ruimtelijk (te geringe groeninvulling, te geringe zichtbaarheid stationsgevel), als functioneel (ongelukkige oversteekplaatsen, een slechts smal voorgebied voor voetgangers en een brede bundel aan verkeerswegen, voorrijstroken, een gebrekkelijke koppeling van station aan padenstructuur van het Harmenspark). Deze relatie vraagt om een visueel en functioneel herstel.

Ook is – uitgaande van een grotere stedenbouwkundige schaal – de inbedding van het station in een historisch monumentale groenopzet ter weerszijden van het station overeenkomstig de karakteristiek van 19e – begin 20e eeuw verwaterd door de introductie van parkeerplaats, fietsenstalling en tankstation. Deze symmetrische opzet zal weer versterkt moeten worden.

Voor wat betreft het gebruik van dit routedeel ligt een omkering van de voorrangssituatie voor de hand: de auto zou in dit wegdeel ‘te gast’ moeten zijn – zonder de doorstroming naar het centrum of naar de N31 te verhinderen – terwijl de voetganger en de fietser het eerste recht op deze ruimte krijgt. Dit vereist vrijliggende fietspaden, het eenduidiger vormgeven van voetgangerroutes en oversteekplaatsen, en het inrichten van de ondersteunende voorzieningen van het station als aangenaam verblijfsgebied, zelfs al wordt deze ruimte niet voor langer verblijf gebruikt (bijvoorbeeld het parkeerterrein).





## Aanwijzingen sectie 2

### Wegprofiel

Bestrating/leesbaarheid:

1. Het wegdek van de doorgaande autoweg vormgeven met donkerbruinrode/donkerpaarse klinkers, teneinde aan te sluiten bij de cultuurhistorische karakteristiek van dit wegdeel en om een samenhang te creëren tussen de voorgebieden van het station en de weg. Asphalt in een vergelijkbare kleurstelling met een klinkerpatroon (streetprint) is een optie. Dit resulteert in geluidsreductie ten opzichte van glad asphalt en zet de automobilist aan tot langzamer rijden.
2. Het vrijliggende fietspad voorzien van asphalt in een afwijkende rode kleurstelling, waardoor het wegbeeld voor de automobilist versmalt en het fietspad goed afleesbaar is.
3. Voetgangersoversteek naar de noordzijde van de Stationsweg, richting Zuidoostersingel en bruggetje richting Harmenspark nadrukkelijk vormgeven middels brede oversteekpaden op het wegdek, dit bij het voorplein van het station eventueel in combinatie met een wijziging van de asfaltkleur van het wegdek met een kleurstelling die aansluit bij de kleurstelling van de vloer van het stationsplein. Dit wijst de automobilist op attent rijgedrag en creëert een 'loper' voor het gebouw.

Openbare ruimte:

4. Voorgebied van het station voor voetgangers inrichten als voetgangers- en 'voorplein', met een diepere maatvoering dan in de huidige situatie en met een overtuigende verblijfskwaliteit. Hiervoor bij 19e- eeuwse karakteristiek passende klinkerbestrating toepassen. Deze ruimte kan in de toekomst ook van belang zijn bij de exploitatie van het stationsgebouw.
5. Vloer autoparkeerplaats en gebied met fietsenstalling vormgeven in een warme kleurstelling, in hetzelfde materiaal als het voorplein van het station. Hiermee ontstaat een rustig totaalbeeld. Automobilisten worden met dit visuele signaal erop geattendeerd te gast te zijn.
6. Bushaltes realiseren langs de stoepen van de Stationsweg in de nabijheid van het station en de oversteekplaatsen.

### Randinvullingen

Ruimtelijk totaalbeeld:

7. Herstellen van een monumentaal groenbeeld met een aanvulling van de groenmassa ten oosten van het station, waardoor een symmetrische situatie ontstaat met de huidige groenmassa ten westen van het station. met dichte groene gebieden ter weerszijden van het station als resultaat.



8. Toepassen van een groenwand achter het station c.q. het spoor om de doorzichten richting Plan Zuid te beperken. De Stationsweg presenteert zich hiermee als een meer afgesloten ruimte met een eigen karakter.
9. Doorzicht naar het Harmenspark realiseren door aanpak van het groen aldaar waardoor de visuele relatie tussen park en station hersteld wordt.

#### Bebouwing:

10. Het stationsgebouw: Station 'Derde Klasse' was oorspronkelijk beeldbepalender dan het nu is. Het was een uitbundiger gebouw, door zijn kleurgebruik. Terugbrengen in zijn oude coloriet verdient aanbeveling. Bezie aanvullend de organisatie van het stationsgebouw in relatie tot het nieuwe voorplein ten behoeve van doorexploratie in de toekomst. Er zijn wellicht mogelijkheden plein en gebouw nader op elkaar te betrekken.

#### Inrichtingselementen openbare ruimte:

11. Zachte inrichtingselementen: - de twee bomen voor het stationsgebouw weghalen en zo mogelijk elders herplaatsen; deze belemmeren het zicht op de monumentale gevel en verschaffen een te asymmetrisch totaalbeeld.

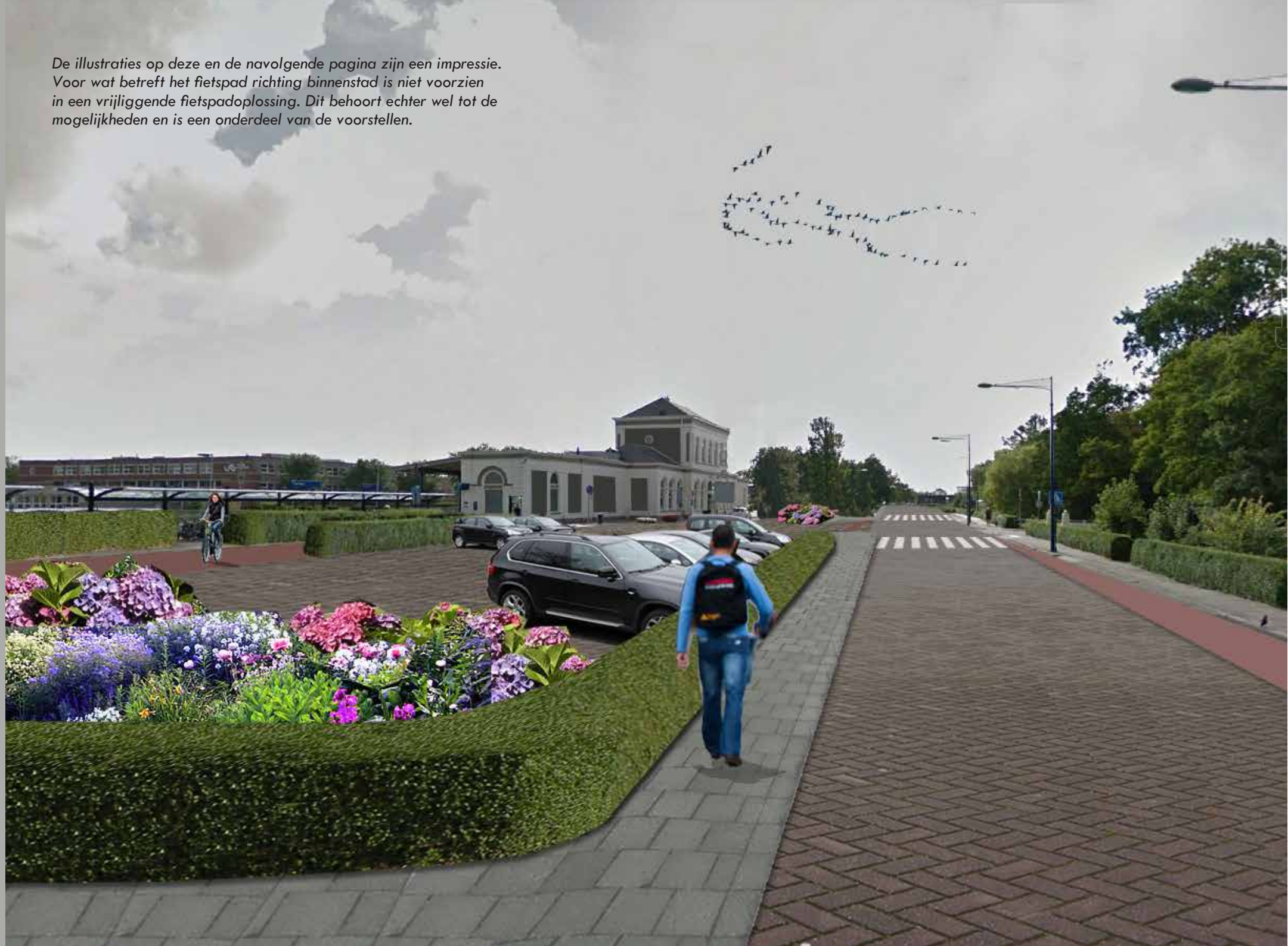
- 19e eeuwse vormgeving moet uitgangspunt zijn bij de groene herinrichting van het voorgebied van het station. Bestandheid tegen strooizout is in de nabijheid van de openbare weg hierbij een vanzelfsprekend uitgangspunt. Elementen zijn:

- Hagen
- Ronde borders en belijningen
- Specifieke beplanting en bloemen/struiken passend bij de periode van de 19e eeuw

12. Harde inrichtingselementen: banken, lampen, etc, afstemmen op de 19e eeuwse karakteristiek van de omgeving. Waar dit onmogelijk is (zie elementen op de parkeerplaats, overkapping fietsenstallingen) , deze opstellen achter een lange lineaire haag waardoor deze elementen wegvallen in het groene totaalbeeld.



*De illustraties op deze en de navolgende pagina zijn een impressie. Voor wat betreft het fietspad richting binnenstad is niet voorzien in een vrijliggende fietspadoplossing. Dit behoort echter wel tot de mogelijkheden en is een onderdeel van de voorstellen.*





## 3.5 OOST, SECTIE 3

Tussen Trambrug en Westerzeedijk

### Analyse sectie 3

#### Wegprofiel:

De Spoorstraat is een tweebaans geasfalteerde straat die minder als een autoweg overkomt dan de Stationsweg door zijn smalle breedteprofiel. Aan de beide zijden van de weg tekent zich nog de belijning van smalle stroken voor fietsers af die binnen de smalle maatvoering ook de weg gebruiken. Het profiel aan de noordzijde is eenduidig voor wat betreft het doorgaande smalle trottoir dat met uitzondering van de locaties waar bebouwing gestaffeld geplaatst is een praktisch identieke breedte heeft. Het trottoir wordt slechts doorbroken voor de nodige inritten van straten en parkeerterreinen. De directe groeninvullingen in aansluiting op het trottoir wordt gevormd door lage struiken en privéhagen. Het trottoir aan de zuidzijde is eveneens smal en doorlopend. De groene rand wordt hier gevormd door de doorgaande houtwalbegroeiing. Enige tientallen meters na het passeren van de inrit van het dagparkeerterrein eindigt de houtwalbegroeiing aan de

noordzijde en wordt een nieuw hekwerk zichtbaar. Deze loopt door tot aan de overweg bij de Havenweg.

#### Randinvullingen:

Aan de zuidzijde van de Spoorstraat wordt de randinvulling gevormd door de doorgaande houtwal die – met uitzondering van een enkel doorzicht naar het dagparkeerterrein als een groene muur de straat inkadert. Aan de noordzijde is sprake van een opeenvolging van verschillende situaties. Na het passeren van het ruime parkeerterrein met de moderne supermarkt met zijn metalen en felgekleurde afwerking volgt een bijbehorend, in het complex opgenomen historisch gebouw. Hier bevindt zich de inrit van de Spinhuisstraat. Door de gestaffelde plaatsing van de bebouwing ontstaat hier in combinatie met een grote boom een enigszins pleinachtige ruimte die overigens niet als zodanig gebruikt wordt.



Vervolgens volgt een haag met hierachter historische rijenwoningen waarvan boven de haag alleen de rode daken zichtbaar zijn. Doorrijdend opent zich het perspectief. Aan de zuidzijde stopt de houtwal met vrij zicht op de dagparkeerplaats. Aan de noordzijde ligt het braakliggende Dukdalfterrein.

### Gebruikswaarde:

De weg functioneert voor automobilisten voldoende, maar er zijn geen prikkels ingebouwd voor snelheidsbeperkingen. Dit is hier zeker een potentieel gevaarlijke situatie, mede ook omdat de (te) smalle fietsstroken direct opgenomen zijn in de rijbaan. Voor fietsers is de situatie op zijn zachtst gezegd dan ook niet optimaal. De voetganger wordt gefaciliteerd, met aan beide zijden van de weg een smal trottoir. De oversteek van dagparkeerterrein naar de Steenhouwersstraat is op geen enkel wijze voorzien van een duidelijke oversteek.

### Belevingswaarde:

De Spoorstraat is een min of meer praktische ontsluitingsroute uit de jaren '60/'70 en presenteert zich als een weg langs de achterkant van de binnenstad. De beleving die je verwacht bij een binnenstadsentree en een aankomstplek waar je arriveert ontbreekt dan ook volledig.

De eerste indruk van het passeren van de historische bolwerkstructuur wordt volledig teniet gedaan door het ontbreken van een eenduidige groenstructuur die dit zou kunnen ondersteunen. Ook de aan de Spoorstraat gelegen bebouwing ondersteunt de ervaring niet. De supermarkt met zijn over lange afstand zichtbare bedrijfshalachtige terugliggende volume en grote parkeerplaats, en de achtergevels van de historische rijenbebouwing bevestigen de hoofddruk van het arriveren langs één lange achterkant van de stad. De lineariteit en grotere maatvoering van de route wordt alleen positief ondersteund door de houtwal aan de zuidzijde. Deze refereert echter met zijn wilde structuur en uitgroei eerder aan de gebieden langs de Westerzeedijk dan aan een historisch binnenstadsklimaat met gecultiveerd groene oplossingen.



## Uitgangspunten sectie 3

Het kernkarakter van deze sectie is dat de route zich bevindt in het gebied van de historische binnenstad, maar dit over grote delen van de route niet tot uitdrukking komt of door bepaalde gebouwen, niet bebouwde locaties of een bepaalde openbare inrichting teniet wordt gedaan. Zo is de Trambrug over de Rozengracht de historische grens van de oude binnenstad: hier wordt de oude vestingracht overgestoken, maar dit is nauwelijks meer zichtbaar door sterke wijzigingen van deze locatie in de 19de en 20ste eeuw en als gevolg van de huidige openbare inrichting. De entree van de historische binnenstad zal hier zichtbaarder gemaakt moeten worden.

Ook het karakter van de bebouwing die zich presenteert bij aankomst in de binnenstad draagt niet bij aan de beleving van een binnenstadsentree, zoals de supermarkt die over lange afstand zichtbaar is en in de zichtlijn van het historisch silhouet staat. Een reparatiestrategie is hier van toepassing.

De wegsectie zelf wordt op de lange lijn gekenmerkt door een weinig eenduidig ruimtelijk of binnenstedelijk profiel. De bebouwing aan de noordzijde van de weg draagt hier door zijn gestaffelde plaatsing en te grote afstand van de weg niet aan bij. Vooral de toevallig ogende houtwal aan de zuidzijde van de

weg verleent de route enige structuur. Deze roept echter eerder associaties op met het buitengebied dan met de binnenstad.

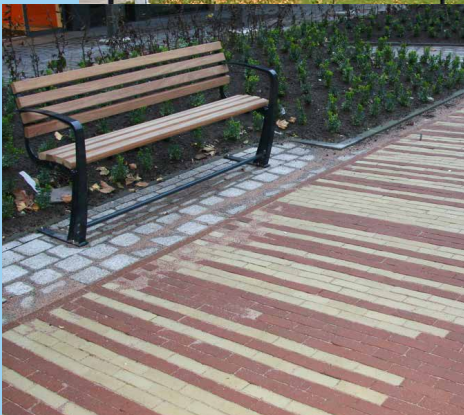
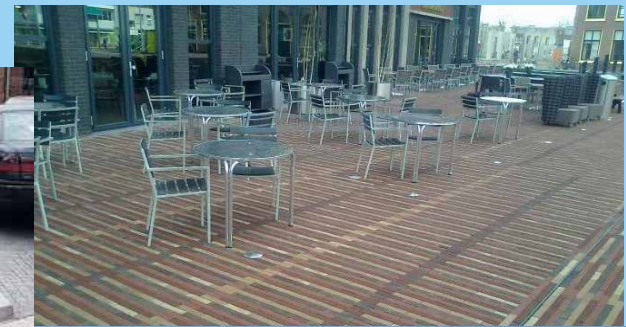
Er zullen nieuwe groenstructuren geïntroduceerd moeten worden die de weg en de aanliggende ruimtes eenduidig maken en deze een binnenstedelijk karakter verlenen.

Bij het eindpunt van de route, en zeker bij het dagparkeerterrein Spoorstraat, zou een beleving van 'aankomst' de route aanzienlijk verbeteren. Noch de bebouwing van de huidige Steenhouwersstraat, noch het dagparkeerterrein Spoorstraat verschaft echter deze sensatie. Deze zal ontwikkeld moeten worden.

Voor wat betreft het gebruik van dit routedeel ligt het voor de hand dat auto's te gast moeten zijn – zonder de doorstroming naar de Westerzeedijk en Stationsweg - te verhinderen. Nu zijn fietsers en voetgangers onvoldoende gefaciliteerd.

Of vrijliggende fietspaden hier tot de mogelijkheid behoren, is door de smalle maatvoering van de Spoorstraat de vraag, maar de fietser verdient een duidelijk zichtbare plaats. Ook het eenduidiger vormgeven van de voetgangersroute en de oversteekplaats bij het dagparkeerterrein naar de Steenhouwersstraat strekt hier tot aanbeveling.





## Aanwijzingen sectie 3

### Wegprofiel:

#### Bestrating/leesbaarheid:

1. Het wegdek van de doorgaande autoweg vormgeven met rode klinkers, om het arriveren in de binnenstad duidelijk te maken; indien goed gelijkend te realiseren, is rood asfalt met klinkerpatroon een optie. Dit resulteert in geluidsreductie en zet de automobilist aan tot langzamer rijden.
2. De fietsstroken in de Spoorstraat voorzien van asfalt in een afwijkende rode kleursetting, waardoor het wegbeeld voor de automobilist versmalt en het fietspad goed afleesbaar is, of vrijliggende fietspaden toepassen.
3. Voetgangersoversteek van het dagparkeerterrein aan de Spoorstraat naar de Steenhouwersstraat nadrukkelijk vormgeven middels een breed oversteekpad op het wegdek, dit eventueel in combinatie met een wijziging van de asfaltkleur. Dit wijst de automobilist op attent rijgedrag.
4. Het strekt tot aanbeveling op termijn te onderzoeken of het trottoir aan de zuidzijde van de Spoorstraat kan vervallen. Hiermee ontstaat de mogelijkheid het trottoir aan de noordzijde van de straat te verbreden en/of meer ruimte te maken voor fietsers. In dit geval zou verplaatsing van de bushalte aan de zuidzijde naar een opstaptrottoir ter hoogte van de Steenhouwersstraat en de inrit van het dagparkeerterrein overwogen kunnen worden. Hiermee wordt hier de stadsentree extra gefaciliteerd.

#### Openbare ruimte:

5. Het dagparkeerterrein (op termijn) vormgeven als een welkomstlocatie met een kenmerkende vormgeving. Uitgangspunten voor herinrichting zijn:
  - Vat de parkeerplaats op als een vormgegeven parkeerplein waardoor beleving naast functionaliteit zijn plaats krijgt.
  - Omzoom het parkeerplein met duidelijke binnenstedelijke groenstructuren. Zet aan de zuid-

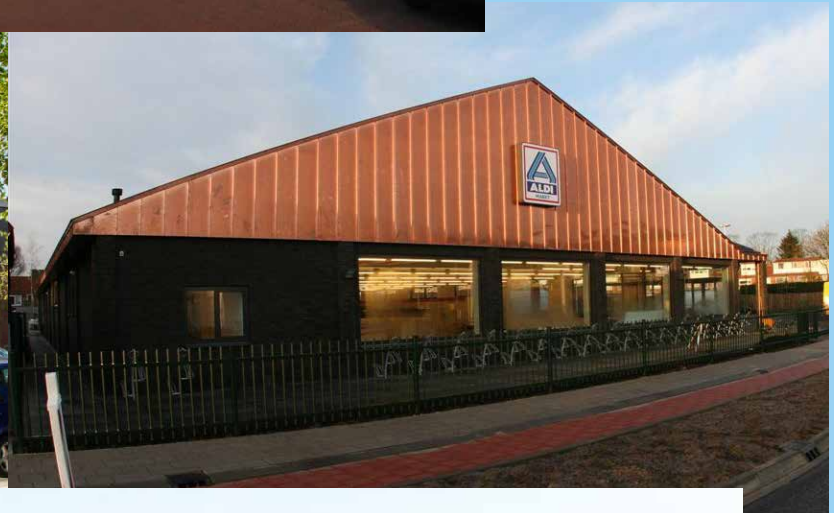
zijde de walstructuur met bomen door, die doet herinneren aan de binnenstedelijke situatie van dit gebied. Vervang tussen de Spoorstraat en het parkeerplein de houtwal door een haag die plaatselijk doorzichten biedt op het parkeerplein.

- Zoek met de bestrating van het plein aansluiting bij de bestratingstypen in de historische omgeving. Het plein refereert hiermee aan de karakteristiek van de 'binnenstad'.
- Kies voor een bijzondere vormgeving van de vloerafwerking op het parkeerplein. Figuratieve patronen behoren hierbij tot de mogelijkheden. Hiermee wordt uitgedrukt dat je op een bijzondere locatie aankomt en wordt de karakteristiek van een 'buitenkamer' onderstreept.
- Kies op enkele locaties op het parkeerplein voor 'gecontroleerd expressief groen'. Het parkeerplein is immers een bepalend uitzicht voor de woningen in het complex Dukdalf. Groen in combinatie met een fraaie stadsvloer resulteert in een aantrekkelijk totaalbeeld. Mogelijk dat juist hier gekozen zou kunnen worden voor groenvakken met een vegetatie die zich relateert aan de vegetatie langs de Westerzeedijk waardoor 'op gecontroleerde wijze' in één oogopslag duidelijk is dat het plein niet zomaar binnen de rand van de binnenstad ligt, maar bijzonder is door de nabijheid van de waddenkust.

### Randinvullingen:

#### Ruimtelijk totaalbeeld:

6. Herstellen van een nadrukkelijke stadsentree met een monumentaal bijpassend beeld is van groot belang. Het – waar mogelijk – herstellen van de originele walstructuur met monumentale groene bomenrijen zijn hierbij een vanzelfsprekend uitgangspunt.



## Bebouwing:

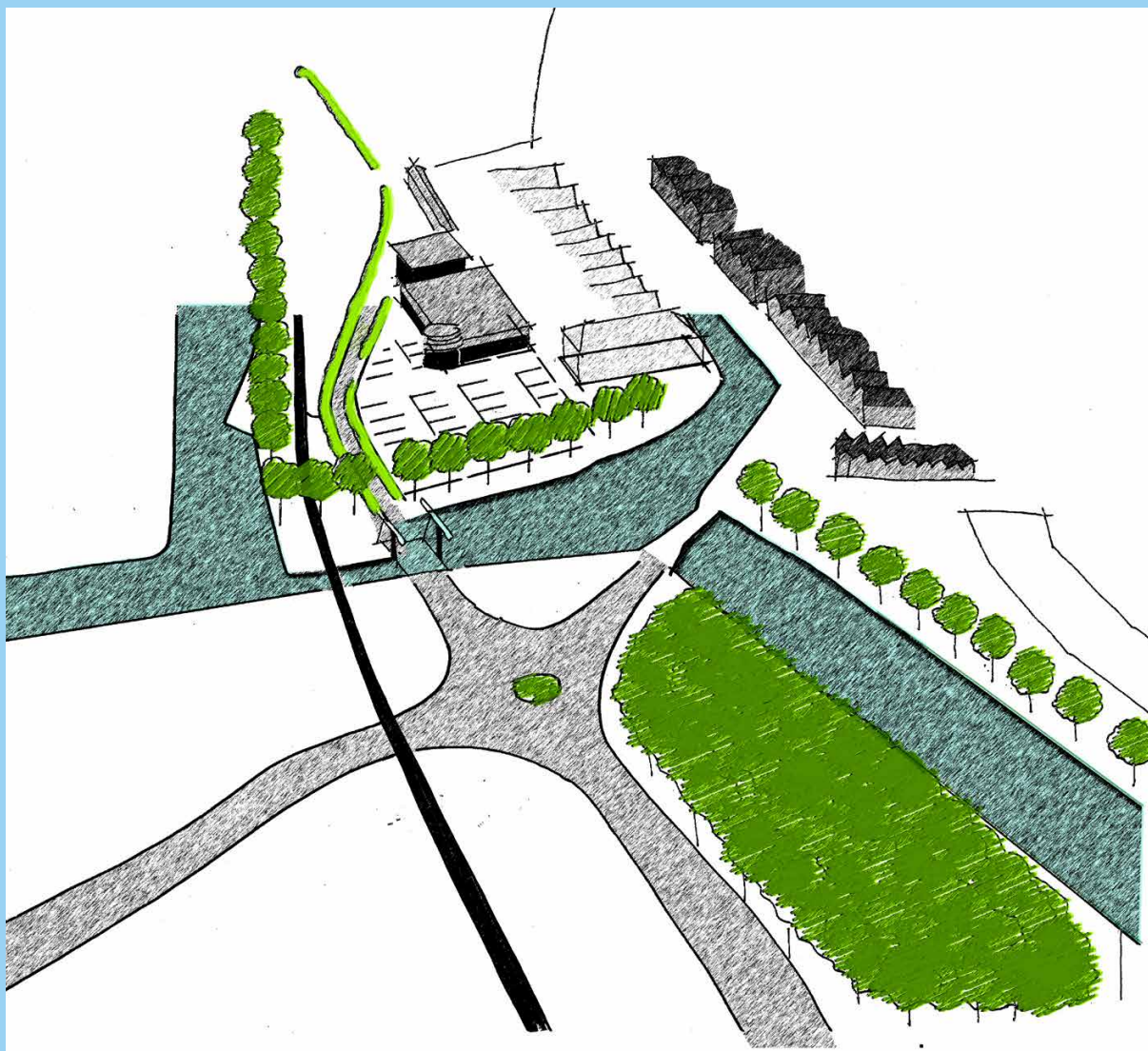
7. Bebouwing op de supermarktllocatie op termijn nadrukkelijk een entreekarakter voor de binnenstad geven; de architectuur dient zich passend te verhouden tot de historische karakteristiek van de binnenstad: metselwerk, toepassing van kappen e.d.
8. Omvormen van de vormgeving van de supermarkt strekt tot aanbeveling waarbij het bovenstaande uitgangspunt moet zijn; een quickwin op de supermarktllocatie zou zijn om hier:
  - Een kleurenstudie toe te passen en de supermarkt in gedemptere kleuren vorm te geven
  - De groenoplossing langs de parkeerplaatsrand aan te passen: hier een vergelijkbare hoge haag toepassen als bij woningenrij verderop.
  - Meer groen op het supermarkterrein zelf te introduceren.
9. Zachte inrichtingselementen:
  - Groene walstructuur van bomen en – waar mogelijk de rabat (langwerpige grondwal) - herstellen ter plaatse van de overgang van het parkeerterrein van de supermarkt naar het water: hier toepassen van bomen van de eerste orde. Deze walstructuur doorzetten tot langs de Zuidergrachtswal te zuiden of de strook direct ten noorden van de spoorbaan.

- Verwijderen van de groene struweelrand langs Spoorstraat; hier lange, geschoren hagen introduceren die de curve van de weg begeleiden en die plaatselijk zicht geven op het naastliggende parkeerplein.
  - De vormgeving van het groen is hier een ‘getemd’ gebruik van hagen en bomenrijen die het gecontroleerde stedelijke karakter van de historische binnenstad tot uitdrukking brengen. Vrijere vormgeving van groen is op het parkeerplein Spoorstraat echter passend als dit juist door zijn contrast deze ruimte verbijzondert. Bestandheid tegen strooizout is in de nabijheid van de openbare weg is hierbij een vanzelfsprekend uitgangspunt. Gecontroleerde groenelementen zijn:
    - Hagen
    - Bomenrijen
    - Bloeiende struiken zijn – mede ook in verband met het gewenste contrast met de Stationsweg - minder vanzelfsprekend.
10. Harde inrichtingselementen: banken, lampen, etc, afstemmen op de historische karakteristiek van de omgeving. Waar dit eventueel onmogelijk is (zie bijvoorbeeld eventuele overkapping fietsenstallingen) bevinden deze zich achter lange hagen waardoor deze elementen wegvallen in het groenbeeld. Op het parkeerplein zijn moderne elementen – mits terughoudend – geen probleem.



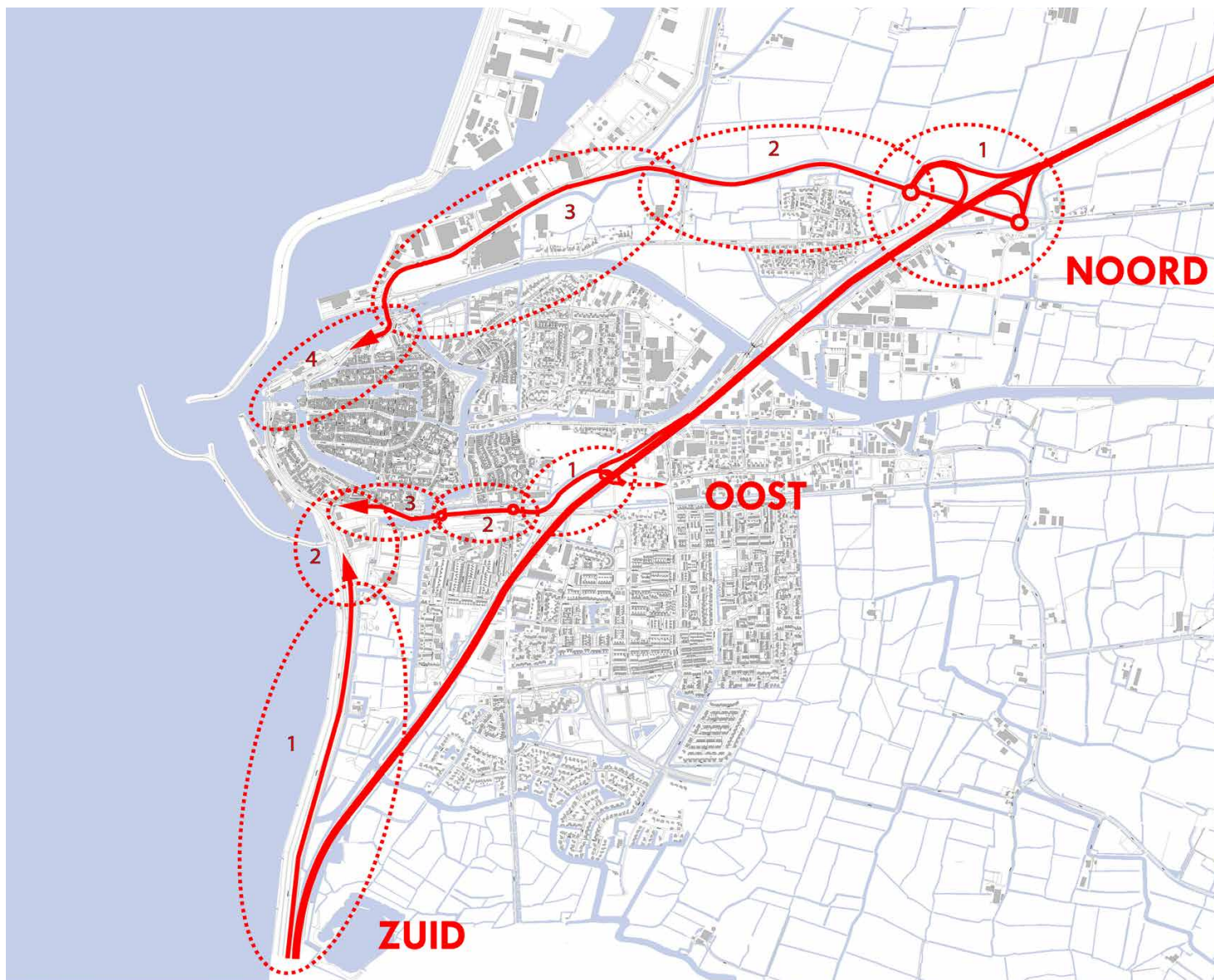






*Schetsje met suggestie van doorgezette walstructuur met bomenrijen*





De drie hoofdroutes van dit Kompas en hun secties



V I S I E   R O U T E   Z U I D



## 4.1 ZUID, BESCHRIJVING ALGEMEEN



De Westerse dijk is de zuidelijke entreeroute van de gemeente, en is aangesloten op de N31 in het zuiden. Het is een alternatieve route naar Harlingen, minder bekend bij reizigers, maar wel bij Harlingen en bewoners van het landelijke gebied rondom de stad. De totale lengte van de weg is binnen de gemeentelijke grenzen iets meer dan 2 km, van de uiterste zuidpunt waar de gemeentegrens gepasseerd wordt tot aan de kruising van de Westerse dijk met de Havenweg.

Een doorgaande weg achter de dijk is er al vanaf het begin van de 20ste eeuw, maar de weg zoals deze er nu ligt, stamt uit het laatste kwart van de 20e eeuw.

De route kenmerkt zich door zijn lineaire verloop. De geasfalteerde tweebaansweg is vooral functioneel ingericht. De beleving langs de route is uiterst continue door de aanwezigheid van de doorgaande hoge dijk. De sfeer is over een lange lengte die van het buitengebied in de nabijheid van de zee. Pas ter hoogte van de Waddenhal en het Harlinger strand begint de weg een enigszins stedelijk karakter te krijgen.

De Westerse dijk kan in hoofdlijnen onderverdeeld worden in twee secties met ieder een eigen karakteristiek. De wegsecties van route Zuid worden in de hiernavolgende paragrafen geanalyseerd.

## 4.2 ZUID, KOERS ALGEMEEN

### Koers Zuidroute

Deze entree van Harlingen is het nauwst verbonden met het Unesco-gebied van de Waddenzee. De weg maakt vanaf de uiterste zuidpunt van de gemeente tot aan de locatie van de Waddenhal de kracht van de zee ervaarbaar. Wind, zon, regen, de wolken aan de hemel, de ruige vegetatie en het weidse landschap dragen hieraan bij. De eenvoud en monotonie van de lange doorgaande lijn van weg en dijk in combinatie met het silhouet van de kerktorens van Harlingen in de verte geven het eerste routedeel een heel eigen en verwachtingsvolle sfeer.

De tweede sectie van de route is van een ander kaliber. Het is onderdeel van een randzone van de bebouwde kom met o.a. een sporthal, veel parkeerplaatsen en een brandweerkazerne/gemeentewerf. Dit wegdeel drukt het 'binnenkomen' enigszins uit, maar niet van harte.

Noch de randinvulling van de weg met zijn gebouwen of groenelementen, noch de organisatie van het wegprofiel dragen bij aan een aankomstgevoel. Alleen het complex 'de Helling' verschaft hier een enigszins stedelijk signaal. Intense stedelijkheid op deze plek is wellicht ook niet op zijn plaats. Het noodzakelijke stedelijke programma ontbreekt hiervoor op dit moment, maar enige 'sense of place' is hier wel op zijn plaats, zeker ook omdat aan de andere kant van de dijk de haven en het strand lokken.

De vraagstellingen rond de toekomst van de Zuidentree van Harlingen zijn enigszins onzeker door de nog bestaande onduidelijkheid over de plannen rond de toekomstige dijkverzwaring. Binnen het programma De Nieuwe Afsluitdijk (DNA) wordt op dit moment de ontwikkeling van het Westerzeedijkgebied en de dijk zelf nader onderzocht. Voor de ontwikkeling van deze stadsentree zullen de resultaten hiervan van groot belang zijn.

In verband met deze plannen wordt in het Kompas niet ingegaan op de mogelijkheden voor de eerste sectie van de route. Niettemin is het wel valide om een ruimtelijke koers voor wegsectie 2 te bepalen. Uitgangspunt hierbij is om op zoek te gaan naar het 'DNA' van de locatie onderaan de dijk om dit - al is het maar met tijdelijke middelen - in te zetten als aanjager van toekomstige ontwikkelingen. Een toekomst voor deze locatie waarin strand en haven, ook na uitvoering van de dijkverzwaringsplannen, ongetwijfeld een belangrijke rol zullen spelen.



## 4.3 ZUID, SECTIE 1



Afslag N31, Westerseedijk tot de Waddenhal

### Analyse sectie 1

#### Wegprofiel:

Er is sprake van een continue, tweebaans autoweg met over de volle lengte een grasberm en fietspad

#### Randinvullingen:

Aan de westzijde bevindt zich het doorgaande hoge dijklichaam begroeid met gras met aan de voet een doorgaand hekwerk tot aan het beeld van Caspar de Robles. De oostzijde is op delen ingevuld met doorgaande dichte groenwanden met bomen en struiken (ter hoogte van de splitsing met de N31 en ter hoogte van de recreatie- en overige gebruiksterreinen in de nabijheid van Harlingen) die het uitzicht dichtzetten; op overige delen is sprake van open zicht op weilanden.

#### Gebruikswaarde:

De weg functioneert voor de automobilist en voor fietsers voldoende. Er zijn geen gevaarlijke of onduidelijke situaties.

#### Belevingswaarde:

De belevingswaarde van het grootste deel van de Westerseedijk tot aan het parkeerterrein is rustig en landschappelijk. Van een rommelige stedelijke periferie is hier grotendeels geen sprake. Dit is een grote kwaliteit. Ook de zeer terughoudende inrichting van de weg en dijk onderstreept deze visuele rust.

Waar aan de oostzijde van de weg bomen en hoogopgaand struweel aanwezig is, ontstaat een voor fietsers prettiger en meer beschermt wegprofiel en voor de reiziger een verwachtingsvol wegperspectief. De Harlinger kerktorens spelen hierin een belangrijke rol. Waar hier zich een opening voordoet met doorzichten is een braakliggend terrein aanwezig wat resulteert in een minder aangenaam doorzicht.

#### Toekomstplannen

Er zijn dijkverzwakingsplannen voor de middellange termijn die de situatie langs de Westerseedijk mogelijk zullen doen veranderen.



## Van Waddenhal tot Havenweg

## Analyse sectie 2

### Wegprofil:

Van het begin van de Westerzeedijk bij de Kimswerderlaan tot aan de meest zuidelijke strandopgang ter hoogte van het strandpaviljoen, heeft deze in- en uitvalsweg een eenvoudig profiel van een tweebaans asfaltweg met een flankerend breed fietspad waartussen een smalle grasberm over de volle lengte. Langs de voet van de dijk staat een veewerend hek dat doorloopt tot aan de eerste strandopgang.

Vanaf deze eerste strandopgang bij het paviljoen tot aan de strandopgang bij Caspar de Robles wordt het wegprofiel verdubbeld door een parkeerstrook tegen de dijk aan en een ventweg daarnaast, van de rijbanen gescheiden door lage betonnen elementen. Er verschijnen nieuwe, meer 'recreatief' vormgegeven lantaarnpalen langs de weg, die op bescheiden wijze de weg karakter geven. Vanaf de ingang van het parkeerterrein van de Waddenhal wordt het profiel, en dan vooral de continue groenstrook aan de oostkant regelmatig onderbroken door grote toeritten van de brandweerkazerne/gemeentewerf en van het parkeerterrein en supermarkt.

Bij het de centrale strandopgang en de opgang naar de Nieuwe Willemshaven verandert het profiel van de Westerzeedijk sterk: hier is sprake van rode fietspaden aan beide zijden van de rijbaan, gescheiden van de weg door smalle bermstroken voorzien van klinkers. Naast deze beide fietspaden is een trottoir aangelegd, waarbij alleen het westelijke doorloopt in de strandopgang de dijk op. Het oostelijke trottoir langs het hek van de supermarkt op de hoek loopt dood.

### **Randinvullingen:**

De Waddenhal is vanaf de weg niet of nauwelijks zichtbaar als gevolg van bosschages aan de oostkant van het parkeerterrein. De brandweerkazerne is het eerste gebouw dat zichtbaar aan de Westerzeedijk staat. Het gebouw is een schakeling van eenvoudige eenlaags, plat afgedekte hallen naast elkaar, met voornamelijk garagedeuren langs de weg. Het voorerf is niet ingericht, noch afgescheiden van de Westerzeedijk. Het gebouw ligt weliswaar aan de Westerzeedijk, maar geeft deze geen betekenis, vorm of een bepaalde functionaliteit. Datzelfde kan gezegd worden van de supermarkt, die op flinke afstand ligt van de Westerzeedijk, hier niet op georiënteerd is, en het terrein heeft afgescheiden met een gaashekwerk.

### **Gebruikswaarde:**

De Westerzeedijk functioneert goed voor het autoverkeer en het fietsverkeer. Voetgangers kunnen vanaf de kruising met de Havenweg de dijk op naar het strand, via een doorlopend wandelpad. Voetgangers worden wel slecht bediend aan de oostzijde van de weg, vanaf globaal de spoorbaan tot aan de waddenhal. Zij moeten hier gebruik maken van het fietspad.

De bebouwing die langs de kop van de Westerzeedijk staat (supermarkt, Brandweerkazerne) heeft geen functionele relatie met het strand, met de Nieuwe Willemshaven of de Waddenzee. Dit is niet problematisch, maar hier worden wel kansen gemist.

### **Belevingswaarde:**

Het parkeerterrein van de Waddenhal heeft een dermate grote afstand tot de weg en de groenstrook is dermate breed dat dit terrein geen dominante rol speelt in het wegbeeld.

De kop van de Westerzeedijk is het centrale knooppunt voor twee recreatieve bestemmingen in de stad: de route naar het strand en naar de Nieuwe Willemshaven, en vanaf beiden naar de binnenstad en Zuiderhaven. De openbare inrichting is hier niet

op ingericht: het asfalt van de Westerzeedijk gaat onveranderd door tot aan de Spoorstraat/Havenweg en snijdt eerder door deze plek heen dan dat het er betekenis aan geeft en plaatsbepalend is. Ook het beklinkerde driehoekige parkeerterrein draagt nauwelijks bij aan enige plaatsbepaling. De aanwezigheid van het strand aan de andere kant van de dijk is op deze locatie op geen enkele wijze zichtbaar of voelbaar gemaakt dan door het dijklichaam zelf en er zijn verder geen functies op deze locatie die de waterrecreatie in welke zin dan ook uitdragen of ondersteunen. De functies die hier zijn gevestigd keren zich in hun situering en aantakking aan de openbare ruimte eerder af van deze plek dan dat zij er een bijdrage aan leveren.



## Uitgangspunten sectie 2

Arriveren in Harlingen komt hier aan de Westerzeedijk met té beperkte ruimtelijke middelen tot uitdrukking. Alleen de brandweerkazerne vervult in enige mate deze functie, maar als gevolg van zijn terughoudende en functionele vormgeving op minimale wijze. Een duidelijke markering van de 'plek van arriveren' kan hierin verbetering brengen.

De bebouwing langs de weg draagt tevens niet bij aan de beleving van strand en haven. De bouwvolumes zijn neutraal en sluiten qua vormgeving meer aan bij wat er op een gemiddeld bedrijventerrein staat. Op de middellange termijn zou wat betreft de bebouwing een transformatie naar een bij de locatie passend eindbeeld gewenst zijn.

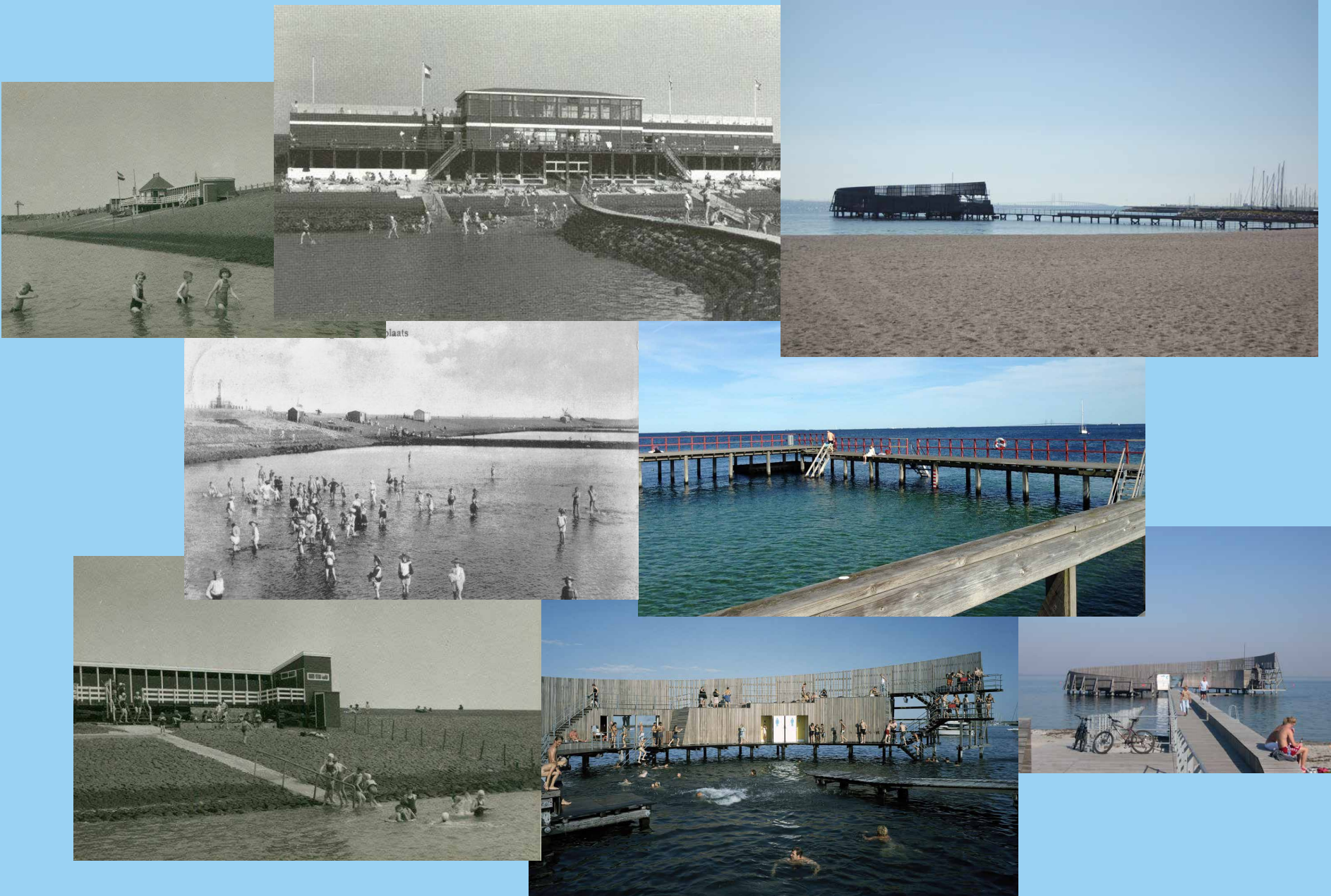
Uitgaande van de ligging van de gebieden B, C en D (zie het bijgevoegde kaartje) in de nabijheid van zowel strand als haven, ligt een thema voor dit routedeel dat zich relateert aan deze beide recreatiegebieden voor de hand. Een werfachtige karakter van deze locatie op de grens van binnenwater en de opgang naar het strand kan hierbij een krachtige rol vervullen. Een druk kruispunt, als het ware een werf van toeristen, gebruikers en bezoekers van de Nieuwe Willemshaven en het strand, die de functies op deze locaties voedt, aanvult en laat groeien. Vanzelfsprekend moet de locatie in eerste instantie ook voor burgers van Harlingen aantrekkelijk zijn. Deze 'buiten'plaats waar gewerkt, gebouwd, gerepareerd, opgeslagen, maar ook eventueel gesport en gefeest kan worden, krijgt hiermee een bijzondere betekenis. Gepolijst hoeft het niet persé te zijn, maar wel met een geheel eigen karakter, soms wat robuust, maar vooral ook speels. Uiteraard is de vraag welke groepen binnen en buiten Harlingen de impulsiviteit en dynamiek op deze plek zouden kunnen waarden en welke functies als aanjager zouden kunnen dienen. Te denken valt aan boot- en zeilreparatie, kanoverhuur, verkoop

van strandspullen, een kitesurfschool, een sportschool, kleine horeca, een houttimmerwerkplaats, een werkatelier, reparatiewinkel, een minipopcentrum, walkantoren voor kleine vaarorganisaties die gebruik maken van de Nieuwe Willemshaven en zo meer. Een slaapgelegenheid in de vorm van een hotel voor avontuurlijke doelgroepen die een werf als buur kan hebben of daar zelfs deel van uit kan maken, is een welkome aanvulling. Juist de vrije invulling van het begrip 'werf' zou ruimte moeten maken voor initiatieven die niet altijd te voorspellen zijn voor deze drie locaties tussen spoor en Waddenhalparkeerterrein.

Het bovenstaande klinkt los en vrij, maar ruimtelijke aansturing is niettemin een vereiste om te komen tot een gewenst eindbeeld, hier aan de poorten van de binnenstad. Dit geldt vanzelfsprekend ook voor het beeld en gebruik van de Westerzeedijk zelf.

Uitgaande van het vrije karakter van de locatie, voldoet de ongepolijstheid van de weg zelf qua beeldtaal prima. Wel zijn voetgangers slecht bediend. Deze moeten aan de oostkant van de weg over grote lengte over het fietspad om bij de verschillende locaties aan de oostkant van de weg komen. Hiervoor moet op termijn een oplossing worden gevonden.





## Aanwijzingen sectie 2

### Algemeen:

1. Maak een ruimtelijk visie- en regieboek voor dit schakelgebied langs de Westerzeedijk, ter inventarisatie van concrete mogelijkheden op de locatie (gebouwen, terreinen, ruimtelijke planvorming in de omgeving) en om alle toekomstige ontwikkelingen op elkaar af te stemmen. Zonder een dergelijk document kunnen ad hoc beslissingen resulteren in een onsamenhangend geheel wat betreft sfeer, functioneren en ruimtelijke koppelingen met de omgeving.. Neem in dit visie- en regieboek ook randvoorwaarden voor hoofdvorm van bebouwing, koppeling van gebouwen aan erven en terreinen, materialisering, rooilijnen van bebouwing en basisuitgangspunten voor wat betreft gewenste beeldkwaliteit en openbare ruimte op.

### Wegprofiel:

Bestrating/leesbaarheid:

2. Geef het wegdek van de rijbaan van de Havenweg aan de noordzijde van de spoorbaan vorm met rode klinkers om het arriveren in de binnenstad duidelijk te maken; indien goed gelijkend te realiseren, is rood asfalt met klin-

kerpatroon een optie. Dit resulteert in geluidsreductie en zet de automobilist die hier in het binnenstadsgebied gearriveerd is aan tot langzamer rijden.

3. Druk in de openbare ruimte uit dat er sprake is van een werf vanaf de supermarkt tot en met de brandweerkazerne/gemeentewerf. Introduceer hiertoe voor voetgangers een wandelstrook die in zijn breedte en vormgeving aansluit op het werfachtige voorgebied van de brandweerkazerne. Deze strook kan dienen als ontspannen voetgangersgebied maar ook als gebied waar activiteiten van de verschillende locaties zich op de openbare weg kunnen tonen. Te denken valt aan tentoonstelling van werk, tijdelijk plaatsen van boten, maar ook op de lange termijn de mogelijkheid voor een terras.
4. Voor wat betreft autoweg en fietspad aan de Westerzeedijk: op dit moment niet aan de orde

Openbare ruimte:

5. Op dit moment niet aan de orde; zie voor een advies voor de toekomst onder 'Algemeen'.



**Randinvullingen:**

Ruimtelijk totaalbeeld:

6. 'Aankomen in Harlingen, strand en Nieuwe Willemshaven' zou het uitgangspunt van deze routesectie moeten zijn.

Bebouwing:

7. Stuur bij de vernieuwing van de architectuur aan op een beeldtaal die aansluit bij de karakteristiek van een werf die zich relateert aan strand en haven en waarbij duurzaamheid en hergebruik in eerste instantie als ingang voor vormgeving wordt gezien.
8. Stuur aan op verbetering van het uiterlijk van het gebouw van de brandweerkazerne door deze, zeker voor wat betreft de zuidzijde – hoek westzijde, met architectonische middelen nadrukkelijker zichtbaar te maken, waardoor dit gebouw meer als hoeksteen c.q. 'poort' van het gebied ervaren wordt.

Inrichtingselementen openbare ruimte

9. Vegetatie in de bermen langs het dijktafud voortzetten met een ruig groen karakter.
10. Kies langs de Westerzeedijk, zeker aan de oostkant van de weg voor een inrichting die past bij de gewenste rooibustheid van de locatie.



