

RUIMTELIJK KOMPAS HARLINGEN



2. A R R I V E R E N

COLOFON

Opdrachtgever:
Gemeente Harlingen, mevr. Maaike Stielstra

Uitvoering/Research:



Flexus Architectuur Welstand Cultuurhistorie
Provenierssingel 15A
3033 ED Rotterdam
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

Dit boekje is een aanvulling op het Koersdocument van het Ruimtelijk Kompas en brengt de begrenzingen, kansen en vraagstukken in kaart rond de aankomstlocaties van de drie hoofdentreeroutes in en nabij de binnenstad.

Het Ruimtelijk Kompas bestaat uit 3 boekwerken:

- 1. Koers: het basisdocument waarin de koers uitgezet wordt voor de drie hoofdentrees
- 2. Arriveren: dit 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 hoofdentrees van de gemeente beschreven worden

Dit document (Arriveren) is een aanvulling op het Koersdocument van het Ruimtelijk Kompas. Voor een nadere uitleg van het onderzoek en de visie verwijzen wij door naar de leeswijzer en hoofdstuk 1 van het Koersdocument.

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



2 . A R R I V E R E N

NOVEMBER 2016

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5	4	ZUID, ARRIVEREN	37
1.1	De drie locaties	6	4.1	Algemene uitgangspunten	38
1.2	Opzet van de hoofdstukken	6	4.2	Enkele mogelijke uitwerkingsrichtingen	38
2	NOORD, ARRIVEREN	9	4.3	De locaties	38
2.1	Algemene uitgangspunten	10	4.4	De voetgangersrouting	40
2.2	Enkele mogelijke uitwerkingsrichtingen	10	4.5	Een potentieel nieuwe koppeling tussen Strand, Haven en Westerzeedijk	41
2.3	Het belang van schakelgebied Oude Buitenhaven - Waddenpromenade	12	4.6	Een beeldmerk voor de locatie	41
2.4	De organisatie van de Waddenpromenade en de Oude Buitenhaven	12	Aanwijzingen		43
2.5	Voor de hand liggende 'verblijfs'locaties: een twee pleinenstrategie	13			
2.6	Een logistieke vraagstelling	16			
2.7	Parkeervoorziening en opstelparkeerterrein voor de eilanden	18			
	Aanwijzingen	19			
3	OOST, ARRIVEREN	21			
3.1	Algemene uitgangspunten	22			
3.2	Enkele mogelijke uitwerkingen	22			
3.3	De Steenhouwersstraat: randvoorwaarden noodzakelijk	24			
3.4	Een succesvolle route van Steenhouwersstraat naar Voorstraat: Fixing the Link	25			
	Aanwijzingen	30			

1

INLEIDING

INLEIDING

1.1 DE DRIE LOCATIES

De effectiviteit van het opwaarderen van de hoofdentreeroutes naar de binnenstad van Harlingen wordt niet alleen bepaald door de inrichting van de route zelf, maar ook door het verbeteren van de locatie waar je arriveert, en de mate waarin je vanaf deze locatie als voetganger verder begeleid wordt, de binnenstad in.

In de navolgende hoofdstukken wordt aandacht besteed aan de volgende gebieden:

- de Oude Buitenhaven en de Waddenpromenade, de locatie waar de entreeroute Noord arriveert
- de Steenhouwersstraat en de voetgangersroute vanaf het dagparkeerterrein aan de Spoorstraat richting Voorstraat, de arriveringsroute in vervolg op de entreeroute Oost
- het gebiedje in aansluiting op de T-kruising van de Westerzeedijk en Havenweg, de plek waar de entreeroute Zuid aankomt.

Aandacht voor deze locaties is van belang omdat ze aansluitend zijn op verschillende activiteitsgebieden in en rond de binnenstad. Het zijn als het ware 'schakelaars' tussen deze gebieden. Bovendien kennen deze drie schakelgebieden - de een meer dan de ander - nog onbenutte potenties. Door deze te activeren kunnen de schakels nadrukkelijker brandpunten van activiteit worden en hiermee 'stapstenen van levendigheid' op de voetgangersroutes in en om de binnenstad.

Ieder van de drie locaties stelt hierbij andere vragen en vereist een andere aanpak. De centrale vraagstelling bij de Oude Buitenhaven/Waddenpromenade is hoe het gebied nadrukkelijker onderdeel van de binnenstad te maken en de verblijfskwaliteit van het gebied rond de Oude Buitenhaven te verhogen zonder de functie van de Waddenpromenade als overstap-hub te beperken.

De vraagstelling die de voetgangersroute vanaf het dagparkeerterrein bij de Spoorstraat opwerpt is er een rond aantrekkelijkheid en leesbaarheid. Cruciaal hierin is de vormgeving van de Steenhouwersstraat en de koppeling met het dagparkeerterrein. Bovendien moet rekening gehouden worden met het gegeven dat de Steenhouwersstraat een binnenstadsstraat is in het historisch beschermde gezicht. Deze zal dit in zijn doorsnede en ruimtelijke opbouw ook moeten uitdrukken.

De locatie in aansluiting op de T-kruising van de Westerzeedijk en de Havenweg en de Nieuwe Willemshaven stelt vragen rond de identiteit van het Harlinger zeestrand en de Nieuwe Willemshaven en de mogelijkheden de locatie in de toekomst aan deze gebieden te koppelen. Dit zowel voor wat betreft gebruik als ook in letterlijke zin.

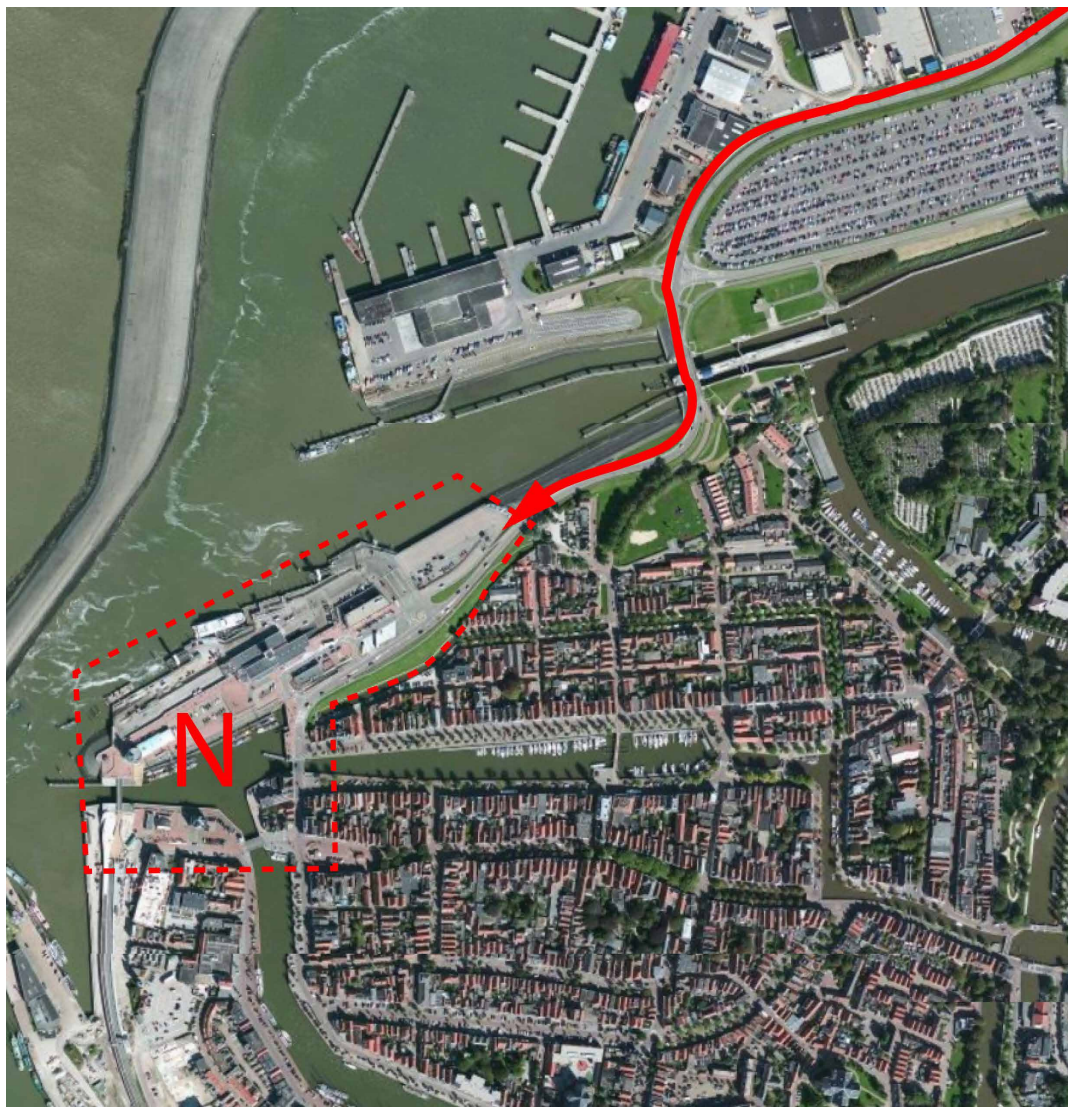
1.2 OPZET VAN DE HOOFDSTUKKEN

Per hoofdstuk worden voor ieder van de locaties Algemene uitgangspunten benoemd waarna nader ingegaan wordt op de specifieke situatie, vraagstellingen en potenties. De hoofdstukken eindigen met een lijstje met Aanwijzingen.

Te uwer attentie: de hoofdstukken zijn onderdeel van een visie. Het zijn geen concrete uitwerkingen, maar stapstenen in een zoekproces om met elkaar te komen tot passend beleid voor de drie locaties. De behandelde ingrepen en oplossingen in de Aanwijzingen zijn dan ook 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.



*De drie schakelgebieden
van dit Kompas*



Arriveringslocatie Route Noord



NOORD, ARRIVEREN

2 NOORD, ARRIVEREN

Arriveren: Oude Buitenhaven en Waddenpromenade

2.1 ALGEMENE UITGANGSPUNTEN

Het gebied van Oude Buitenhaven en Waddenpromenade draagt nog te zeer het karakter van een transport- en overstap-locatie. Maatregelen die resulteren in een hogere verblijfskwaliteit en die het overstappen overzichtelijker en begrijpelijker maken, brengen hier verandering in. De afwikkeling van het autoverkeer richting de eilanden kan hierbij meegenomen worden. Dit leidt tot een situatie die zowel het transport en overstappen comfortabeler maakt en ook de motivatie om de binnenstad van Harlingen te bezoeken verhoogt. De organisatie van het overstapgebied en de aanliggende ruimtes bij de terminal van Doeksen en Oude Binnenhaven verdienen hiertoe op termijn nadere studie.

2.2 ENKELE MOGELIJKE UITWERKINGSRICHTINGEN

In het navolgende wordt oriënterend gekeken naar de organisatie van het gebied met zijn potenties en mogelijkheden. Dit voor de lange termijn. De in de navolgende tekst behandelde punten zijn niet aan wettelijke of praktische beperkingen getoetst. Zo kan het dan zijn dat bepaalde maatregelen niet letterlijk mogelijk zijn. Het doel is dan op termijn alternatieven te bedenken die hetzelfde effect bewerkstelligen.

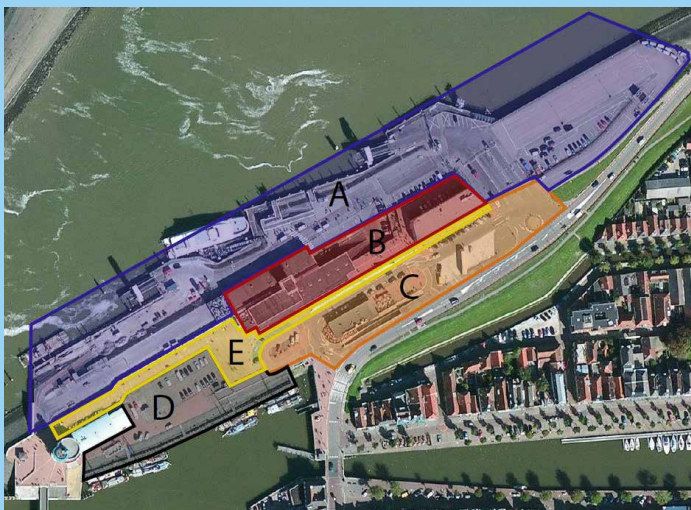


2.3 HET BELANG VAN SCHAKELGEBIED OUDE BUITENHAVEN - WADDENPROMENADE

Er is geen andere plek in Harlingen die meer bezoekers aantrekt dan de Waddenpromenade en de daaraan gekoppelde Oude Buitenhaven. Deze dynamiek is hoofdzakelijk te danken aan de veerdiensten naar de eilanden. Maar het zijn niet alleen passagiers van de veerboten maar ook de vele 'uitzwaaiers en ophalers' die het gebied zijn dynamiek verlenen.

De Oude Buitenhaven is minder druk bezocht, maar is net als de Waddenpromenade direct aan het open water van de Waddenzee gekoppeld. Het is echter een besloten haven zonder groot-schalige functies en trekt een meer recreatief publiek aan, vooral omdat de Oude Buitenhaven meerdere zijden heeft die stuk voor stuk druk gebruikt kunnen worden. Het is met al zijn (historische) schepen en terrassen een bijzonder aantrekkelijke plek.

Het gebied van de Oude Buitenhaven en Waddenpromenade is met recht een 'schakelgebied', dat bezoekers zou moeten verleiden de binnenstad en zijn havens te bezoeken. Direct om de hoek liggen immers het Dok en de Grote Bredeplaats als trekkers. Dit zijn beiden gebieden die ook zelf weer verbonden zijn met ver-



der gelegen attractieve locaties voor bezoekers zoals de Voorstraat en de Nieuwe Willemshaven. De vraag dient zich aan of het gebied Oude Buitenhaven/Waddenpromenade stapsgewijs verder geoptimaliseerd zou kunnen worden om zijn schakelfunctie nog beter te vervullen.

2.4 DE ORGANISATIE VAN DE WADDENPROMENADE EN DE OUDE BUITENHAVEN

De huidige organisatie van de Waddenpromenade is vrijwel geheel gericht op de logistieke afhandeling van bezoekers terwijl de verblijfskwaliteit en de routing voor voetgangers vanuit dit gebied naar de Oude Buitenhaven en binnenstad nog te weinig handreikingen biedt.

De Waddenpromenade bestaat uit de volgende hoofdonderdelen:

- A. Een langgerekte kade met aanlegfaciliteiten voor de veerboten, die uitloopt in het opstelparkeerterrein van de veerboten aan de oostzijde
- B. Een lineaire strook met de aankomst- en vertrekhal van Doeksen en het gemeentekantoor
- C. Het centrale overstapgebied met parkeerplaatsen voor ophalen en afzetten, alsmede bushaltes, de inrit van de ondergrondse parkeergarage, een horecapaviljoen.
- D. Een buitenparkeerterrein voor auto's aan de Oude Buitenhaven die gekoppeld is aan de parkeergarage op niveau -1 (parkeergarage Veerterminal).
- E. Een voetgangersgebied voor de eilandbezoekers, die in eerste instantie bestaat uit een relatief smal en langgerekt trottoir pal voor de entree van de aan komst- en vertrekhal van Doeksen en het gemeente kantoor, en dat in het westen overloopt in een uit-zwaaiestrook langs de kade. Aan de westzijde en in het midden is deze zone gekoppeld aan looproutes richting zeewering, Havenplein en Bredeplaats. Tot gebied E behoort ook een pleinachtige ruimte die uitkijkt over het lager gelegen parkeerterrein van deelgebied D. Deze laatste plek is te betitelen als een 'balkon' dat over de Oude Buitenhaven uitkijkt.

2.5 VOOR DE HAND LIGGENDE 'VERBLIJFS'LOCATIES: EEN TWEE PLEINENSTRATEGIE

Omdat de Waddenpromenade vooral functioneel en voor één hoofdfunctie is ingericht, worden de gebruiksmogelijkheden van de diverse locaties in dit gebied onvoldoende onderzocht en benut. Er zijn potentieel hoge verblijfskwaliteiten aanwezig in het gebied, vooral in de deelgebied D. De verblijfskwaliteit in gebied E is – waar deze in potentie aanwezig is – onderbenut.



Het buitenparkeerterrein (D)



Afrit naar het buitenparkeerterrein (D)



Oude Buitenhaven



Links het voorplein voor de terminal, rechts 'het balkon'



POTENTIE: KADEPLEIN

BALKON

POTENTIE: ENTREEPLEIN



Voorplein voor de terminal van Doeksen

Het buitenparkeerterrein (deelgebied D) is een locatie met een wijds zicht op de Oude Buitenhaven en de havenmond van de Zuiderhaven. De locatie is bovendien verdiept gelegen, hiermee enigszins beschut voor de wind en bevindt zich pal zuid; de bezonning is dus optimaal. Een terras of een aantrekkelijk ontworpen buitenruimte op dit kadeplein aan het water van de Oude Buitenhaven zou een grote kwaliteitssprong betekenen voor deze unieke locatie. De helling voor de kade zou hierbij gehandhaafd kunnen blijven voor bevoorrading en voor een routing van voetgangers benedenlangs. Deze zouden hier en bovenlangs om de Oude Buitenhaven heen kunnen lopen. Wellicht dat een (zit- of terrassen)trap op het plein beide vloerniveaus (en routes) zou kunnen verbinden.

Eén niveau hoger (deel van gebied E) bevinden zich direct voor de terminal van Doeksen opstelplaatsen voor auto's in de vorm van een half rond Kiss+Ridepleintje, maar waar de sensatie van 'vertrekken en arriveren in Harlingen' nauwelijks ondersteund wordt met ruimtelijke middelen. Het direct westelijk hiervan gelegen 'balkon' aan Oude Buitenhaven komt hierdoor niet tot zijn recht omdat het zicht erop geblokkeerd wordt door de geparkeerde auto's. Het Kiss+Ridepleintje – een ruimte met riante afmetingen – zou uitstekend als 'entreeplein' voor de terminal kunnen worden ingericht, wanneer de auto's hier worden weggehaald. In aansluiting hierop zou (een deel van) het balkon geschikt kunnen zijn voor het vestigen van een horecagebouw danwel informatiecentrum. Deze laatste zou terrassen op twee niveaus (kadeplein én entreeplein) kunnen hebben.



Kadeplein en entreeplein en de aansluitende voetgangersroutes

2.6 EEN LOGISTIEKE VRAAGSTELLING

De drukte op het overstapgebied van de Waddenpromenade, met zijn auto- en busparkeerplaatsen (gebied C) is tijdens de zomermaanden zó groot dat onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties ontstaan. De riskante oversteek voor voetgangers bij de inrit van het opstelparkeerterrein bij het gemeentekantoor werd al genoemd in de beschrijving van de route parkeerterrein Tsjerk Hiddes – Waddenpromenade. Ook de bussen hebben last van de overvolle situaties wanneer zij de aankomst- en vertrekhal van Doeksen willen bereiken, niet alleen door de vele auto's, maar ook de talloze (onverwacht) overstekende voetgangers die van en naar het middengebied (deelgebied C) lopen. Ook is de vormgeving van de trottoirs soms weinig lineair qua opzet, waardoor de overzichtelijkheid van routes er niet beter op wordt.



De Waddenpromenade zou op termijn eenduidiger en overzichtelijker ingericht moeten worden om dit de verwerking van grote hoeveelheden mensen en voertuigen beter op te lossen. De horeca en terrassen op de middenstrook van het auto- en busparkeerterrein oefenen een grote aantrekkingskracht uit op de reizigers als plek om even rust en te nemen en te eten en te drinken alvorens verder te reizen en zijn dan ook een groot succes. Maar de exacte situering ervan is lastig te verenigen met de logistiek van parkeren, in- en uitladen, afscheid nemen en het verslepen van bagage naar de aankomst- en vertrekhal. Voor deze functies zijn immers overzichtelijke en eenduidige voetgangersgebieden en oversteekplaatsen een vereiste. De middenstrook waar nu de horeca is gesitueerd is hiervoor de aangewezen locatie, ook voor bushaltes van het openbaar vervoer (al dan niet met een beschutte wachtkamer).

Er is nóg een nadeel van de huidige situering van de horecavoorzieningen op de Waddenpromenade: de waddentoeristen zijn nu direct op de middenstrook gericht. Ze gaan hiermee voorbij aan de kwaliteiten van de Oude Binnenhaven en daarmee aan de toeristische mogelijkheden die Harlingen zélf heeft. Met andere woorden: men arriveert op de Promenade en men blijft op de Promenade.



Onduidelijke lineariteit in de vormgeving van de openbare ruimte



De huidige middenstrook

2.7 PARKEERVOORZIENING EN OPSTEL- PARKEERTERREIN VOOR DE EILANDEN

Het ontlasten van de Waddenpromenade van de toenemende auto-druk is een voor de hand liggende keuze, maar hoe dit te bereiken? De buspendeldienst vanaf Tsjerk Hiddes parkeerterrein is een oplossing, maar is geen voldoende alternatief voor het gemak dat voorrijden met een auto op de Waddenpromenade nu eenmaal heeft. Er liggen meer kansen voor het oplossen van de autodruk door te focussen op de auto's die op de veerboten mee worden vervoerd en het overige autoverkeer richting de lager gelegen Veerhavenkade. De meest voor de hand liggende oplossing zou zijn dit verkeer meer oostelijk vanaf de Oude Ringmuur toegang te verschaffen naar de kade en het opstelparkeerterrein. Het belast de Waddenpromenade dan niet meer. Dit vergt een ingrijpende aanpak waarbij het onderzoeken van een ondergrondse parkeeroplossing meegenomen zou kunnen worden.

2.8 EEN LOPER RICHTING BINNENSTAD

De routing rond de Oude Buitenhaven is voor het overgrote deel overtuigend en voorziet met zijn vergezichten op zee, de haven zelf, de koppeling aan de zeewering en het fraaie Havenplein voldoende prikkels om de binnenstad te gaan verkennen. Eén verbinding is echter ongelukkig: de hoofdroute richting de binnenstad via de Noorderhaven – Prinsenstraat – Grote Bredeplaats. Terwijl juist op deze route een 'loper' voor voetgangers richting de binnenstad wenselijk zou zijn, maakt het 'muizengaatje' van de Prinsenstraat dit onmogelijk. Het trottoir aan de westzijde van de straat die door het overgrote deel van de voetgangers vanaf de Waddenpromenade genomen wordt, heeft geen grotere breedte dan circa 1,50 meter. Deze weinig uitnodigende situatie wordt plaatselijk nog verergerd door paaltjes, lantaarnpalen en de uitstalborden van ondernemingen. De noodzakelijke doorstroming van het autoverkeer én openbaar vervoer in twee richtingen beperken de mogelijkheden hier echter aanzienlijk. Een meer uitgesproken koppeling van de Waddenpromenade aan de Grote Bredeplaats - op welke wijze dan ook (dit kan eventueel ook alleen met visuele middelen) - strekt op de lange termijn tot aanbeveling.



Aanwijzingen Arriveren: Het schakelgebied Oude Buitenhaven en Waddenpromenade

Algemeen ruimtelijk:

1. De verblijfskwaliteit en koppeling van de Waddenpromenade aan de Oude Buitenhaven (en hiermee Harlingen) zou sterk verbeteren met de introductie van een entreeplein en een kadeplein die 'aankomen' en 'verblijven' bij de Oude Buitenhaven meer beleefbaar maken. Een gebouw c.q. gebouwen met o.a. horecavoorzieningen op de locatie van het 'balkon' zou beide pleinen met ieder een ander vloerniveau kunnen bedienen en tevens de uitwaaikade een duidelijker karakteristiek kunnen verlenen.
2. Het verdient aanbeveling om als een quickwin de voetgangersoversteekplaatsen op de Waddenpromenade die nu niet zichtbaar vormgegeven zijn, nadrukkelijker te markeren op het wegdek. Hiermee ontstaat voor zowel voetgangers als automobilisten een eenduidiger situatie. Het meer lineair vormgeven van trottoirbanden strekt hiertoe tevens tot aanbeveling.
3. Het verdient aanbeveling (op termijn) te onderzoeken hoe de middenstrook van de Waddenpromenade opnieuw

ingericht zou kunnen worden, zodat deze overzichtelijker wordt en zich als lineair doorgaand voetgangersgebied presenteert. Hierbij zou de realisatie van duidelijk vormgegeven voetgangersoversteekplaatsen, van meer parkeermogelijkheden en een duidelijke locatie voor een bushalte van het openbaar vervoer meegenomen kunnen worden.

4. Het verdient aanbeveling (op termijn) te onderzoeken of een andere ontsluiting en organisatie van het opstelparkeerterrein en de havenkade mogelijk is. Hiermee zou voor voetgangers en voor de automobilist een overzichtelijker situatie kunnen ontstaan.
5. Het verdient - op lange termijn - aanbeveling de Prinsenstraat te voorzien van een zodanige inrichting dat deze zich nadrukkelijker als 'loper' naar de binnenstad presenteert. Een quickwin zou kunnen zijn het westtrottoir - waar mogelijk - te ontdoen van obstakels.



Arriveringslocatie Route Oost



OOST, ARRIVEREN

3 OOST, ARRIVEREN

Arriveren: Steenhouwersstraat en route naar Voorstraat

3.1 ALGEMENE UITGANGSPUNTEN

Vanaf het dagparkeerterrein aan de Spoorstraat start voor de parkerende automobilist een looproute naar de activiteiten in de Binnenstad. In veel gevallen zal men naar het gebied rond de Voorstraat, het kernwinkelgebied van Harlingen wandelen. De Steenhouwersstraat vormt de 'eerste stapsteen' en zal uitnodigend van karakter en inrichting moeten zijn om de route – al in aanvang – een welkome ervaring te maken. Dit stelt zijn eisen aan de inrichting van bebouwing en straat. Aandacht en een zorgvuldige afweging ten aanzien van de hier gewenste kwaliteit is hiermee van groot belang.

Vanaf de Zuiderhaven verloopt de route vervolgens langs de Brouwersstraat, Spekmarkt en Simon Stijlstraat. Ofschoon deze straten – ieder voor zich – hun kwaliteiten bewezen hebben, is het van belang – al is het op termijn – te bezien of hier de routing voor voetgangers verbeterd kan worden, waardoor deze als het ware vanzelf naar de Voorstraat geleid worden.

3.2 ENKELE MOGELIJKE UITWERKINGSRICHTINGEN

In het navolgende wordt oriënterend gekeken naar de routing in het gebied en de vraagstellingen rond de Steenhouwersstraat. Dit voor de lange termijn. De in de navolgende tekst behandelde punten zijn niet aan wettelijke of praktische beperkingen getoetst. Zo kan het dan zijn dat bepaalde maatregelen niet letterlijk mogelijk zijn. Het doel is dan op termijn alternatieven te bedenken die hetzelfde effect bewerkstelligen.



Beide foto's: zicht op bebouwing Steenhouwersstraat. Foto boven: links de twee kenmerkende bomen bij entree Steenhouwersstraat.





3.3 DE STEENHOUWERSSTRAAT: RANDVOORWAARDEN NOODZAKELIJK

De Steenhouwersstraat is een kleine en smalle straat (ca. 8 meter breed), maar zal in de nabije toekomst verbreed worden, waarbij de westelijke straatwand wordt afgebroken. Het verbreden van de straat is een wens van de gemeente, om zodoende een breder wegprofiel te krijgen zodat auto's in beide richtingen gemakkelijker door de straat kunnen rijden en meer ruimte gemaakt kan worden voor voetgangers. De straat vormt immers de hoofd-entree naar de binnenstad vanaf het dagparkeerterrein aan de Spoorstraat. Wanneer in de toekomst weer bebouwing in de westwand van de vernieuwde Steenhouwersstraat wordt neergezet zal deze historische plek weer een volwaardige straat kunnen worden.

Een dergelijke ontwikkeling brengt meerdere keuzes met zich mee, op functioneel, stedenbouwkundig en architectonisch terrein en op het gebied van openbare inrichting. Een straat die in de nabije toekomst een veel intensievere rol zal gaan vervullen in het functioneren van de binnenstad vraagt om andere keuzes dan de smalle woonstraat die hier voorheen aanwezig was. Maar een simpele optelling van eisen vanuit het verkeer kan niet de grondslag zijn voor het ontwerp. De Steenhouwersstraat ligt in het beschermd stadsgezicht en dat brengt een zorgvuldige afstemming op de waarden van dit gezicht met zich mee. De straat maakt bovendien deel uit van een stelsel aan historische ruimten – de Zuiderhaven, de Rozengracht, het Zuiderplein, de Brouwersstraat, de Spoorstraat en Spinhuisstraat – en heeft daar in de geschiedenis altijd een specifieke rol in vervuld, die nog steeds afleesbaar is. Ook zal de nieuwe straat de historische 'leesbaarheid' van de ruimere omgeving moeten respecteren of zich daar op een logische wijze toe moeten gaan verhouden. Wanneer dat niet

goed gaat, voelt iedereen dat, deskundigen én niet deskundigen. Niet voor niets komen doorbraken ten behoeve van het verkeer in historische binnensteden na decennia breken en slopen vrijwel niet meer voor: het risico op een 'weeffout' die niet meer goed komt, is levensgroot.

Minder historisch gefundeerde, meer stedenbouwkundige overwegingen spelen vanzelfsprekend ook een grote rol – of zouden dat moeten doen bij een doorbraak zoals hier voorgesteld wordt. Als de straat een belangrijke route wordt, gaat de uitstraling en het gebruik van de begane-grondlaag van de aanliggende gebouwen een grotere rol spelen in het stedelijk weefsel dan bij een smalle straat die uit de loop ligt. Hier een dichte begane grondgevel zonder visueel contact tussen straat en interieur of louter woningen op de begane grond realiseren zal de beleving van deze belangrijke doorsteek niet ten goede komen. Dit zeker niet, omdat de plint aan de oostzijde van de straat ook al weinig mededeelzaam is.

Ook de architectuur is van groot belang: hier rijd of loop je de binnenstad in; dat betekent dat de sfeer van de binnenstad – ook met een modernere interpretatie – in de architectuur voelbaar moet zijn. Gevels die je standaard in een moderne buitenwijk of op een kantorenpark vindt, roepen de verkeerde associaties op.

Deze overwegingen – hoewel niet compleet – maken duidelijk dat er randvoorwaarden moeten worden opgesteld voor het verbreden van deze ruimte en de mogelijke toekomstige bebouwing aan de verbrede straat. Wanneer dat niet op voorhand gebeurt, vinden de beslissingen al plaats voordat de voors en tegens van een initiatief zorgvuldig kunnen worden afgewogen.

3.4 EEN SUCCESVOLLE ROUTE VAN STEENHOUWERS-STRAAT NAAR VOORSTRAAT: FIXING THE LINK

Om een succesvolle route voor bezoekers van het dagparkeerterrein naar de brandpunten van activiteit in de binnenstad te bewerkstelligen, is meer nodig dan alleen een fysieke verbinding. De huidige route vanaf Spoorstraat naar de Voorstraat is niet optimaal en de gemeente kan deze versterken door in haar toekomstige ruimtelijke plannen in te spelen op de aankomstbeleving van bezoekers, zodat zij hun verblijf in de stad verlengen.

Maar wat is hiervoor nodig? De NS stelde zich een vergelijkbare vraag voor wat betreft de stations en de route naar de binnenstad vanaf de stations. Zij heeft onderzoek laten doen naar deze problematiek, waar het handboek *Fixing the Link* (Brouwer, 2010) het resultaat van is (downloadable op het web). We gaan hier kort in op vier thema's die het handboek bespreekt, te weten: levendigheid, menselijke maat, leesbaarheid en veiligheid & comfort.

Levendigheid

Levendigheid ontstaat wanneer mensen zich in de openbare ruimte verplaatsen en ophouden. Een levendige sfeer ontstaat pas wanneer er een goede mix van functies aanwezig is in de aanlooproutes. Volgens *Fixing the Link* zorgen specifieke functies voor de aanwezigheid van mensen op een specifiek moment van de dag. Het mixen van functies zorgt ervoor dat de aanwezigheid van mensen wordt verdeeld over de dag. Het resultaat hiervan is een levendig en vitaal straatbeeld.

Om een uitspraak te kunnen doen over de levendigheid van de aanlooproutes in Harlingen is de mix van functies in het straatbeeld door ons globaal onder de loep genomen. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen drie categorieën, te weten: overwegende woonfunctie, beperkte functiemix en hoogwaardige functiemix. Een overwegende woonfunctie kenmerkt zich door bebouwing waar vrijwel alleen woonfuncties aanwezig zijn in de bebouwing langs de aanlooproute. Onder de categorie beperkte



functiemix valt een aanlooproute waar verschillende functies te vinden zijn in de plint van de bebouwing. Een hoogwaardige functiemix typeert zich door een grote diversiteit in de samenstelling van de plintfuncties. Bij een hoogwaardige mix zijn vrijwel geen woonfuncties te ontdekken in de plinten. Kijken we naar het kaartbeeld dat wij samengesteld hebben, dan kunnen we constateren dat de Voorstraat en Bredeplaats de hoogste functiemix en het levendigste straatbeeld kennen.

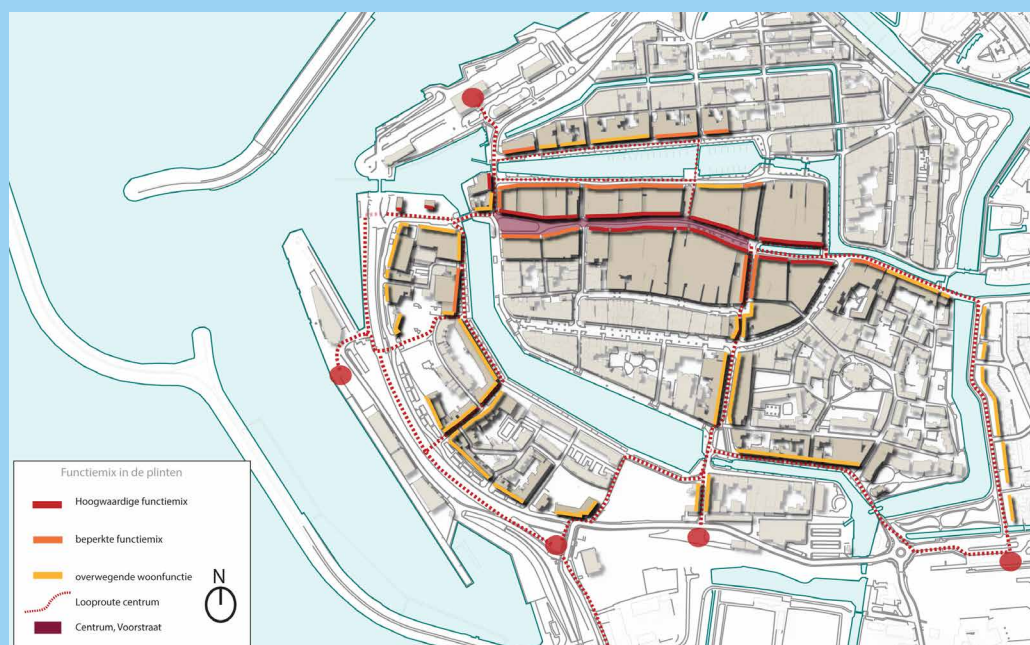
Naast de mix van functies is ook het gegeven 'kijken en bekeken worden' van belang voor de mate van levendigheid. Dit heeft betrekking op de afwisseling van verblijfs- en stromingsfuncties in de openbare ruimte. Het is van belang plekken te creëren waar mensen zich zowel ophouden als verplaatsen. Dit stimuleert de interactie tussen beiden. Zie bijvoorbeeld de aangename sfeer in de Voorstraat.

Vanaf de Steenhouwersstraat naar de Voorstraat/Bredeplaats is levendigheid op grote delen van de route nagenoeg afwezig. Dit

betekent dat de bezoeker het grootste deel van de route aflegt door straten waarin de woonfunctie domineert. Aandacht voor het verbeteren van de functiemix langs deze route strekt dus tot aanbeveling.

Menselijke maat

Een goed functionerende route is ingericht op de specifieke snelheid van degene die er gebruik van maakt. In het geval van voetgangers moet er rekening gehouden worden met de 'menselijke maat'. Dit vertaalt zich in de blok- en pandbreedte van de bebouwing langs de route, maar ook in de algehele lengte van de route. Bekend is dat grote blokmaten en eentonige gevelwanden de psychologische afstand op een looproute vergroot en gebruikers sneller aanzet tot gebruik van andere vervoersmodaliteiten, zoals bijvoorbeeld de auto (Brouwer, 2010). Een historische binnenstad als Harlingen sluit nauw aan bij de ontwerpprincipes van de menselijke maat. Panden kennen een smalle breedte, en tezamen met hun aantrekkelijke gevels resulteert dit in een aangename diversi-



Situatie Voorstraat

teit wanneer je langs de straatwanden loopt. Maar ook de lengte van de route is van belang. Volgens het handboek *Fixing the Link* is een goed functionerende aanlooproute niet langer dan 150 meter, dit staat gelijk aan twee minuten wandelen vanaf de aanlooplocatie naar het drukker binnenstadsgedeelte. Uit een publicatie van het CROW (kenniscentrum voor infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer) valt echter op te maken dat een loopafstand tot 300 meter acceptabel is wanneer het gaat om het bereiken van de hoofdfuncties winkelen en ontspanning (CROW, 2008, Parkeercijfers – basis voor parkeernormering). In Harlingen Centrum zijn dit (sterk verschillende) lengtes van de hoofdroutes. De route via de Steenhouwersstraat heeft een lengte die groter is dan 300 meter. Aandacht voor het inrichten van een aantrekkelijke route is hier dus van groot belang.

- A. parkeerlocatie Westerzeedijk - 950 meter
- B. Parkeerlocatie Zeeweg/Westerzeedijk 730 meter
- C. Parkeerlocatie Steenhouwersstraat - 410 meter
- D. Station Harlingen - 725 meter
- E. Nieuwe Willemshaven, toekomstige Cruiseterminal - 445 meter
- F. Veerhavengebied - 165 meter
- G. Station Harlingen Haven - 180 meter



Leesbaarheid

De Amerikaanse onderzoeker Kevin Lynch introduceerde Leesbaarheid al in zijn boek *The Image of the City* als groundbegrip voor de inrichting van stedelijke ruimtes. Hiermee doelde hij niet op de aan taal gerelateerde leesbaarheid maar op visuele leesbaarheid van de stad gezien door de ogen van de gebruiker (Lynch, 1960). De leesbaarheid van aanlooproutes heeft van doen met het gemak waarmee mensen een omgeving herkennen en begrijpen. Dit is afhankelijk van drie verschillende aspecten: oriëntatie, rechtlijnigheid en bewegwijzering (Brouwer, 2010).

Het is dus belangrijk dat bezoekers zich vanaf het aankomstpunt gemakkelijk kunnen oriënteren. Het gaat erom dat de bezoeker vanaf het eerste moment weet waar hij is en waar hij naartoe moet. De manier waarop de ruimte is vormgegeven heeft hier grote invloed op.

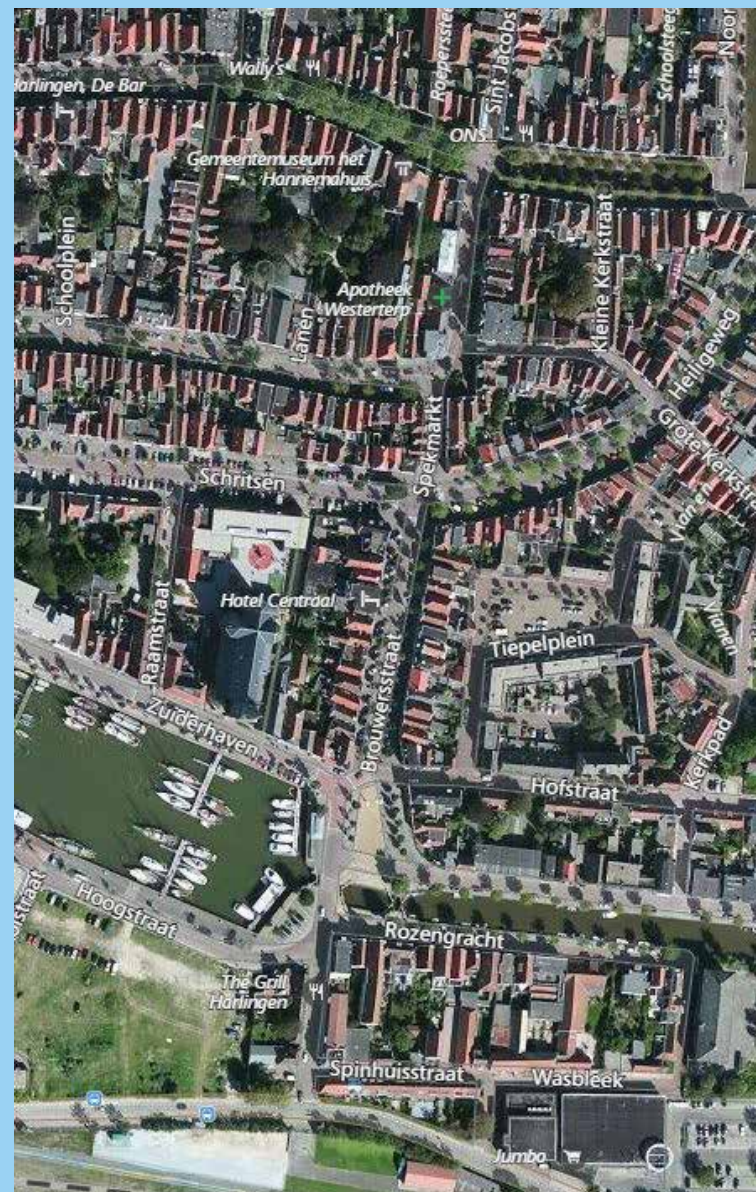
Voor wat betreft oriëntatie is er vanaf het dagparkeerterrein aan de Spoorstraat geen twijfel, mits de relatie met de Steenhouwersstraat duidelijk is en de vormgeving van nieuwe bebouwing aan de westzijde van de straat een duidelijk signaal afgeeft dat zich hier een route naar de binnenstad bevindt. Ook de Zuiderhaven vormt een duidelijk en aangenaam oriëntatiepunt. Hierna is richting Voorstraat een opeenvolgende reeks straten aanwezig, de Brouwersstraat, Spekmarkt en Simon Stijlstraat die – ofschoon voor grote delen aangenaam – minder mogelijkheid tot oriëntatie aanbieden omdat zij sterk lijken op aangrenzende en kruisende straten en ook in hun doorsnedeprofiel weinig nadrukkelijk aangeven dat hier sprake is van een hoofdroute.

Ook rechtlijnigheid is van belang. Het is immers niet alleen belangrijk dat een bezoeker zich weet te oriënteren op het moment van aankomst, maar dit ook kan gedurende de gehele aanlooproute. De rechtlijnigheid van de route speelt hierin een rol. Wanneer er zich veel hoekverdraaiingen voordoen in de route gaat dit ten koste van de leesbaarheid. Bezoekers raken hierdoor gedesoriënteerd en zullen meer moeite ondervinden om het centrum

te bereiken. Bovendien is de routeleesbaarheid sterk afhankelijk van het aantal beslismomenten waarmee de voetganger geconfronteerd wordt. Een beslismoment is een moment in de route waarop de bezoeker de keuze heeft om af te wijken van de aanlooproute (Brouwer, 2010). De keuze die de bezoeker zal maken wordt beïnvloed door kenmerken die de juiste route naar het centrum bevestigen, zoals de aanwezigheid van landmarks, de inrichting van het straatprofiel of de bewegwijzering. Wanneer de bezoeker deze bevestiging krijgt, voelt hij zich op zijn gemak en vindt eenvoudig zijn weg.

Vanaf de Spoorstraat naar het winkelgebied is sprake van een relatief rechtlijnig beloop. Men dient er zich echter bewust van te zijn dat een bezoeker die Harlingen niet kent tot aan het eind van de route geen zicht heeft op de eindbestemming de Voorstraat. Deze ligt immers aan het eind van de route, om de hoek. Pas op de kruising van Spekmarkt en Lanen en in de Simon Stijlstraat ontstaat de impressie het drukker deel van de binnenstad te naderen.

We kunnen vaststellen dat wat betreft oriëntatie, rechtlijnigheid en de aangeboden beslismomenten op de route tussen Spoorstraat en Voorstraat, zich momenten voordoen die een eenduidig begrip van de looproute vanaf de Steenhouwersstraat naar de Voorstraat bemoeilijken. Dit vraagt om passende maatregelen.



Veiligheid en comfort

Voetgangers zijn de zwakste deelnemers in het verkeer en moeten daarom beschermd worden. Het is dus van belang – zo mogelijk – voetgangers voorrang te geven op de andere verkeersdeelnemers in de aanlooproutes naar het drukker deel van de binnenstad. De inrichting van de openbare ruimte speelt hierin een belangrijke rol. De aanlooproute vanaf Spoorstraat naar Voorstraat tegen het licht houdend, ontstaat een wisselend beeld. In de Steenhouwersstraat zullen voetgangers een prominente plek moeten krijgen met behulp van een aantrekkelijke en levendige plint in de mogelijk toekomstige nieuwbouw. In de Brouwersstraat is nog sprake van een redelijke mate van comfort door twee ruime trottoirs langs de gevelwanden en achter bomenrijen. In het deel Spekmarkt, tussen Schritsen en Lanen is de situatie echter een stuk krappere met slechts smalle trottoirs aan beiden zijden.

Vanuit het oogpunt van veiligheid en comfort heeft de openbare inrichting en het doorsnedeprofiel van de nieuwe Steenhouwerstraat nadrukkelijk aandacht. Op de route richting Voorstraat doen zich kansen voor om met de openbare ruimte de routing voor voetgangers beter te ondersteunen.



Situatie Spekmarkt

Aanwijzingen Arriveren: Steenhouwersstraat en route naar Voorstraat

Algemeen ruimtelijk voor wat betreft de route:

Verklein de (gevoelsmatige) afstand van de aanlooproute Steenhouwersstraat - Voorstraat, door:

1. het toevoegen van hoogwaardige plintfuncties in de route. Dit kan bijvoorbeeld beperkt worden tot plintfuncties in de hoekpanden langs de aanlooproute.
2. te investeren in de openbare ruimte, om betekenisvolle verblijfsplaatsen (zitplekken, speelplekken, plantsoentjes e.d.) te creëren die passen bij een centrumgebied. Hier door ontstaat een functiemix van verblijven en verplaatsen, een levendige openbare ruimte en 'stapstenen' tijdens de route.
3. inrichtingselementen in de openbare ruimte in te zetten om de aanlooproute onderdeel te laten worden van de bestemming.



locaties elders in Nederland

Creëer een leesbare route:

4. Het toevoegen van een eyecatcher op de aankomstlocatie of daar vlakbij kan zorgen voor een waardevolle aankomstbeleving voor bezoekers en toeristen.
5. Inrichtingselementen in de openbare ruimte kunnen het verloop van de route benadrukken en de gebruiker van de route begeleiden naar een eindbestemming.
6. Zorg voor goede, in het oog springende bewegwijzering in de aanlooproute van het centrum.



locaties elders in Nederland

Zorg dat aanlooproute tot het domein van de voetganger behoort, of faciliteer de voetganger in ieder geval als gelijkwaardige gebruiker van de openbare ruimte:

7. Geef de voetganger – waar mogelijk – over de aanlooproute voorrang op andere verkeersdeelnemers.
8. Investeer in kwalitatief hoogwaardige inrichtingsmaterialen in de openbare ruimtes van de aanlooproute, het is per slot van rekening de ‘loper’ naar het binnenstedelijk gebied.
9. Geef de voetganger – waar mogelijk – de ruimte in het straatprofiel om zich op een comfortabele manier te kunnen verplaatsen.



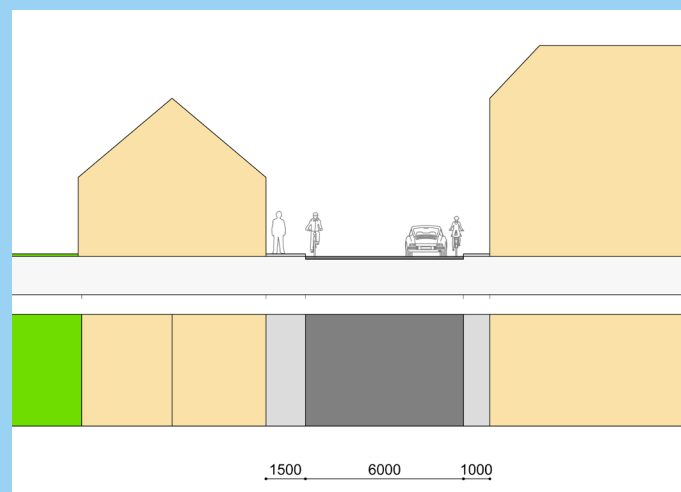
Ruimtelijk voor wat betreft de Steenhouwersstraat:

Steenhouwersstraat, Historisch :

- De straat is nu ca. 8 meter breed. Die breedte had hij al in de 17de eeuw, omdat het geen ontsluiting was naar het zuiden: daar waren slechts de wallen. De hoofdontsluitingen naar de stad en naar het buitengebied vanuit deze hoek van de stad vonden plaats via de Rozengracht, de Zuiderhaven en de Brouwersstraat (voorheen een gracht), die op één punt - tegenover de Steenhouwersstraat – samenkwamen. Naar het zuiden toe was dit ruimtelijk zeer open knooppunt van wateren echter vrij gesloten – de enige kant waar dit zo was. Hier stond een bebouwingswand met slechts een smalle doorgang, omdat erachter geen stad meer lag. Wanneer de Steenhouwersstraat wordt verbreed is het noodzakelijk om de breedte niet zodanig ruim te maken dat de historisch-ruimtelijke logica van deze plek niet meer afleesbaar is. Een bebouwingswand met een te brede doorgang zou hier bovendien een te grote openheid creëren, die het bijzondere ruimtelijke effect van de openheid van de Zuiderhaven in combinatie met die van het Zuiderplein en de Rozengracht afzwakt. Een plein dat aan te veel kanten te open is, wordt niet meer als plein ervaren. Kies daarom voor een breedte in de Steenhouwersstraat die op het trottoir aan de westzijde van de straat het passeren van voetgangers garandeert en een

goede doorrijmogelijkheid voor auto's creëert, maar introduceer hier geen aanvullende zones met groen of bomen die de straat een onnodig breed ruimtelijk profiel geven. Straten in de historische binnenstad hebben vanouds geen bomen. Alleen (gedempte) grachten hebben dat.

- Aan de zuidzijde komt de straat loodrecht uit op de Spoorstraat. De bebouwing is nu vrij laag, (één tot twee verdiepingen plus kap). Wanneer er aan de westzijde weer bebouwing zal verrijzen zal deze zich evenwichtig moeten verhouden tot de overkant van de straat, waar de bebouwing weliswaar iets hoger, maar nog altijd betrekkelijk laag is. Een bescheiden hoogte en een afdekking met een kap ligt dan voor de hand. Een kap maakt een gebouw bovendien optisch lager en smeedt een samenhang met de overzijde van de straat én met de stedenbouwkundige kernkarakteristieken van de historische binnenstad.



Bestaande doorsnede Steenhouwersstraat.
De maatvoeringen zijn globaal weergegeven.

Steenhouwersstraat, Stedenbouwkundig:

- Sluit met de perceelsmaat aan op de historische situatie van individuele panden in de straatwand.
- De entree van de straat langs de Spoorstraat verdient bijzondere aandacht, omdat vele bezoekers van de binnenstad via deze entree de binnenstad zullen inlopen. Dat betekent in eerste instantie dat de nieuwbouw op de hoek met de Spoorstraat zich zou moeten richten op de Spoorstraat (en indirect dus ook op het dagparkeerterrein). Hoe dat 'richten op' moet gebeuren staat deels onder 'architectuur' (zie hieronder), maar er zit ook een stedenbouwkundige component aan, zie hierna.
- Vanaf het dagparkeerterrein c.q. -plein gezien mist er bebouwing op de linkerhoek van de Steenhouwerstraat. Hier staan nu twee volwassen bomen en een klein parkeerterrein met bedrijfsgebouwtje. Deze situatie biedt kansen om hier een 'pocketplein' te creëren als entree tot de stad, dat wil zeggen een kleine pleinachtige ruimte, met pleinachtige inrichtingselementen. De twee bestaande bomen kunnen hier een belangrijke rol in vervullen. Met dit plein ontstaat een stedenbouwkundig warm welkom voor de dagparkeerders en andere gebruikers van de Steenhouwersstraat.

- Houdt in het geval van een pocketplein de noordelijke rooilijn van de Spinhuisstraat aan voor de rooilijn van het gebouw aan het pocketplein.
- Het pocketplein kan een grotere betekenis krijgen als zich hier een entree voor een functie op de begane grond van de bebouwing aan de Steenhouwersstraat bevindt.
- Voorzie aan de overzijde van de weg het dagparkeerplein tevens van een kleine verblijfszone voor voetgangers (met betaalautomaat, zitbanken, specifieke groenvulling), waardoor pocketpleintje en dagparkeerplein op elkaar betrokken worden. Hiermee ontstaat aan beide zijden van de weg een duidelijke boodschap dat zich hier de entree van de binnenstad bevindt.

Steenhouwersstraat, Functioneel/programma:

- Voor mogelijk toekomstige bebouwing langs de westkant van de Steenhouwerstraat zijn niet-woonfuncties op de begane grondlaag aan te bevelen. Een meer open begane grondlaag met werk-, recreatieve, sociale of winkelfuncties die zichtbaar zijn vanaf de straat verleent aan deze eerste etappe van de gang naar de binnenstad een meer levendige sfeer, die noodzakelijk is om de relatief lange looproute naar het stadshart aantrekkelijk te maken.

Steenhouwersstraat, Architectonisch:

- Realiseer hier vanwege de entreefunctie tot de binnenstad architectuur van hoge kwaliteit op alle schaalniveaus, ook om de middelmatigheid van de oostwand van de straat te compenseren.
- Speel met de architectuur in op de kernkwaliteiten van de architectuur van de historische binnenstad. Dit kan ook in een moderne vorm. Vooral een rijke materialisering, detaillering en reliëf in de gevel is daarbij belangrijk.
- Realiseer hier variatie in architectuur van de verschillende naastgelegen panden. De architectonische uitdrukking van de panden dient hierbij 'familie' van elkaar te zijn.
- Het architectonisch benadrukken van de hoek van de nieuwe bebouwing op de grens van de Steenhouwerstraat – Spoorstraat benadrukt de entreefunctie van deze straat voor de binnenstad. De kopgevel zou in dat geval naar het zuiden gericht moeten zijn.

Steenhouwersstraat, Openbare ruimte:

- Houd bij de inrichting van het pocketplein rekening met de potentiële verblijfskwaliteit van deze beschutte hoek op het zuiden.
- Voor beide gebieden (dagparkeerplein en pocketplein) ligt een meer specifiek bij de historische karakteristiek passende (klinker?) bestrating voor de hand.
- Stem de stadsvloer van de ruimte van de Steenhouwersstraat af op de materialisering en inrichtingsprincipes van de binnenstad.
- Indien mogelijk: ruim plaats in voor een smalle zone van privéstoeppen met een maximale diepte van 1,00 meter voor de begane grondgevels van de gebouwen, door middel van een andere bestrating.







Arriveringslocatie Route Zuid



ZUID, ARRIVEREN

4 ZUID, ARRIVEREN

Arriveren: Westerzeedijk/Havenweg

4.1 ALGEMENE UITGANGSPUNTEN

Het kruispunt / schakelgebied van de Westerzeedijk en de Havenweg verbindt gebieden met een heel verschillend karakter. Zowel de binnenstad als de Nieuwe Willemshaven als het strand liggen immers in de directe nabijheid. Bovendien is de locatie de overgang van een groene zeewering naar de harde zeewering en daarmee ook in die zin specifiek. De locatie kan op termijn een nadrukkelijker betekenis hebben voor de ontwikkeling van de drie aanliggende gebieden van stad, haven en strand. Deze gedachte is niet nieuw en werd al in het Masterplan Toegangspoort Harlingen (2011) genoemd.

De mogelijkheden van het schakelgebied Westerzeedijk worden in dit Kompas benoemd om zicht te krijgen op een geschikte koers.

4.2 ENKELE MOGELIJKE UITWERKINGSRICHTINGEN

In het navolgende wordt oriënterend gekeken naar de organisatie van het gebied met zijn potenties en mogelijkheden. Dit voor de lange termijn. De in de navolgende tekst behandelde punten zijn niet aan wettelijke of praktische beperkingen getoetst. Zo kan het dan zijn dat bepaalde maatregelen niet letterlijk mogelijk zijn. Het doel is dan op termijn alternatieven te bedenken die hetzelfde effect bewerkstelligen.

4.3 DE LOCATIES

Om de mogelijkheden voor dit gebied af te tasten is een inventarisatie van de potentie van de verschillende grondpercelen langs de rand van de Westerzeedijk functioneel. Het gaat om de volgende grondstukken:

- A. een parkeerdriehoek op de grens van de spoorbaan en het rijweg/voetpad richting Nieuwe Willemshaven
- B. een supermarktllocatie met parkeerterrein rondom en een strook langs het spoor
- C. een met hekken afgesloten weekparkeerlocatie
- D. het terrein van de brandweerkazerne met Gemeentewerf
- E. Een parkeerterrein dat voornamelijk ten dienste staat van de erachter gelegen Waddenhal



De ontwikkelpotentie van de drie locaties B t/m D is op de lange termijn positief. Ze bevinden zich immers op een kruispunt van (toekomstige) activiteitengebieden.

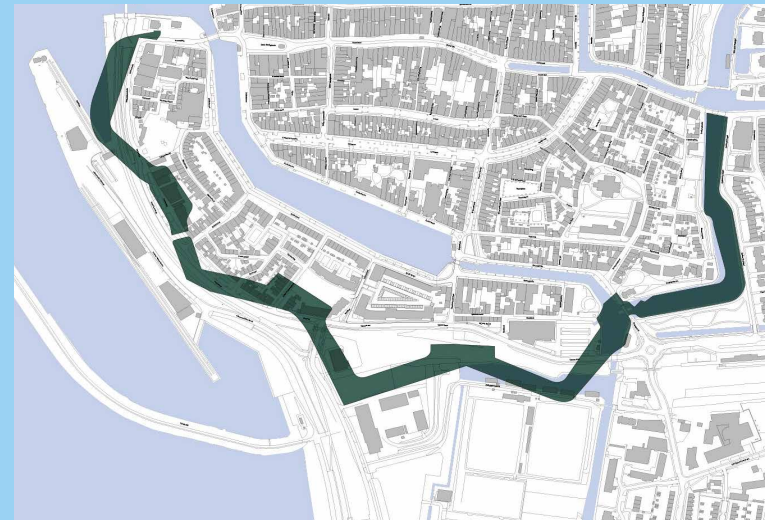
Niettemin hebben de locaties van supermarkt, weekparkeerlocatie en terrein van brandweerkazerne en Gemeentewerken ieder een andere dynamiek en eigendoms- c.q. gebruikssituatie en het is niet te verwachten dat zij in de toekomst op hetzelfde moment tot ontwikkeling zullen komen. De supermarkt kan nog minstens 10 jaar op deze plek blijven. Ook het weekparkeerterrein wordt volgens de nota Parkeerbeleid Harlingen 2016 voorlopig gehandhaafd, net als het parkeerterrein van de Waddenhal. Deze laatste plek is o.a. voor de gemeente van belang als uitloopruimte voor het circus.

De ruimtelijke situatie voor de locaties wordt – naast de Westerzeedijk – ook bepaald door de Zuidergracht aan de oostzijde. Dit geldt zeker voor het terrein van brandweer en Gemeentewerken dat hier direct op aansluit. De Zuidergracht ligt hier niet op de originele plek van de historische bolwerkstructuur, maar is vergraven. Er zijn voorstellen gedaan voor het terugbrengen van deze waterstructuur naar de historische situatie (Masterplan Toegangspoort Harlingen, 2011), en ter plaatse van supermarkt, weekparkeerlocatie en terrein van de brandweerkazerne een hotel te realiseren. Hier is het tot nog toe niet van gekomen, omdat zo'n ingreep een groot budget vereist en het onzeker is of dit gevonden kan worden. In dit Kompas wordt als alternatief voorgesteld een aan de historische walstructuur herinnerende bomenrij te plaatsen langs het spoor (zie Koers Entree Oost, sectie 2). Deze zou in ieder geval bij het dagparkeerterrein Spoorstraat en vanuit het buitengebied duidelijkheid scheppen over de randen van de historische binnenstad. Deze oplossing houdt de (eventueel tijdelijke) ontwikkelingsmogelijkheden voor de locaties aan de Westerzeedijk open.

Mede omdat de dijkverzwaringsplannen nog grondige studie vereisen en tijdelijke oplossingen voor de locaties voorlopig nog goed mogelijk zijn, dient zich aan de Westerzeedijk de vraag aan hoe de locatie(s) zich eventueel onafhankelijk van elkaar kunnen ontwikkelen en welke initiatieven hier ruimte zouden kunnen krijgen. Het is praktisch uit te gaan van: 'Goedkoop is beter' voor functies waarvan de houdbaarheid in relatie tot de dijkverzwaringsplannen onduidelijk is en bij uitplaatsing van functies de gebouwen en terreinen opnieuw te gebruiken in plaats van sloop-nieuwbouw. Het motto kan hierbij zijn: iedere locatie in eigen tempo. Verwijder niet te snel, maar voeg toe en transformeer – waar mogelijk – met duurzame middelen.

De geschiedenis van Harlingen en het karakter van juist dit gebied werd mede gekenmerkt door houtimport en verwerking van dit duurzame materiaal. Dit biedt in ieder geval een legitimatie voor hernieuwde inzet van dit materiaal voor de betekenis van deze locatie(s).

De gebouwen in dit schakelgebied hebben de potentie te transformeren tot aanjager voor het gebied. Er bevinden zich hier verschillende gebouwen met diverse afmetingen en mogelijkheden



waardoor een invulling en transformatie per gebouw mogelijk kan zijn. De ligging aan zowel Westerzeedijk als de Zuidergracht verschaft verruimde mogelijkheden voor gebruik.

Een dynamische 'werf' – mogelijk ook over de dijk heen en mogelijk gekoppeld aan de Bolswardervaart – behoeft hierbij geen nauwe begrenzing, maar heeft genoeg aan de verharde voortreinrichting, zoals al aanwezig is. Enige groeninrichting op de werflocatie(s) strekt wel tot aanbeveling.

4.4 DE VOETGANGERSROUTING

Naast een visie op de gebouwen en locaties, verdient ook de voetgangersrouting in het gebied aandacht.

Het kernkarakter van deze schakellocatie is dat deze zich bevindt in de nabijheid van strand en haven, maar dit in de ruimtelijke opzet nog onvoldoende tot uitdrukking komt of zelfs door bepaalde gebouwen of inrichtingselementen wordt tegengesproken.

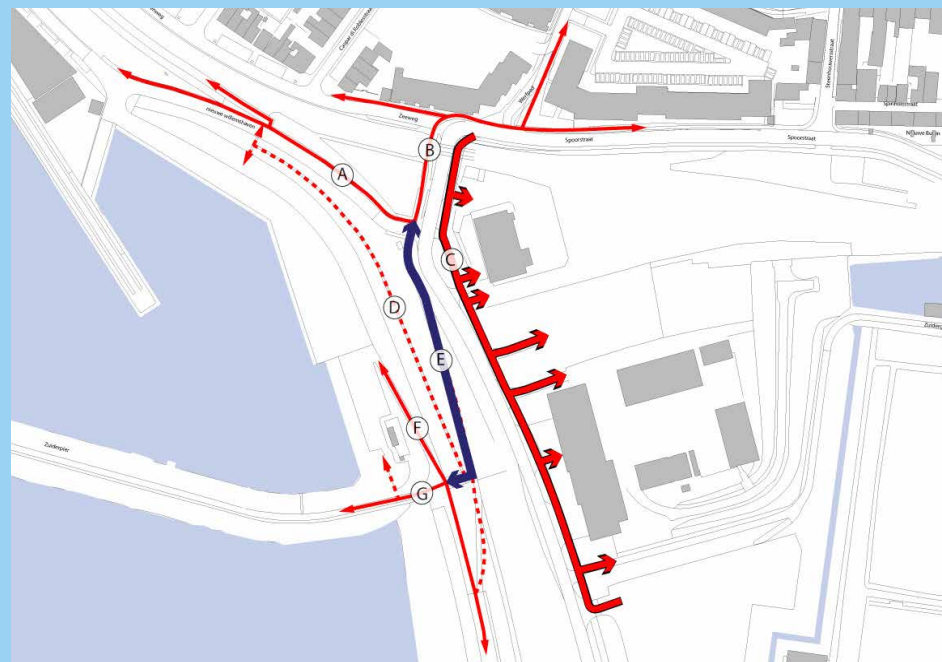
Ook is de relatie met de binnenstad, als potentiële donor voor het gebied, nog maar matig vormgegeven.

De verbinding tussen de Westerzeedijk en strandweg is hiervan een duidelijke illustratie. Deze is langs de Westerzeedijk slechts op drie locaties gerealiseerd en vindt plaats met summiere middelen,

een smal pad of smalle trap. Op geen enkele locatie - behalve bij het beeld van Caspar de Robles - is langs de dijk sprake van een grootschalig gebaar dat de verbinding tussen dijk en achterliggend gebied zichtbaar maakt. Juist bij het Schakelgebied zou dit een groot effect kunnen hebben. Van de drie opgangen tussen Westerzeedijk en strand is er slechts één, een smal voetpad dijkopwaarts (route E op het kaartje hiernaast) die de verbinding legt tussen binnenstad en strand.

Route E is bovendien een onopvallend smal pad dat ook gebruikt wordt door (brom)fietzers die bij de aan de andere kant gelegen strandweg willen komen. Deze situatie vraagt om nadere studie.

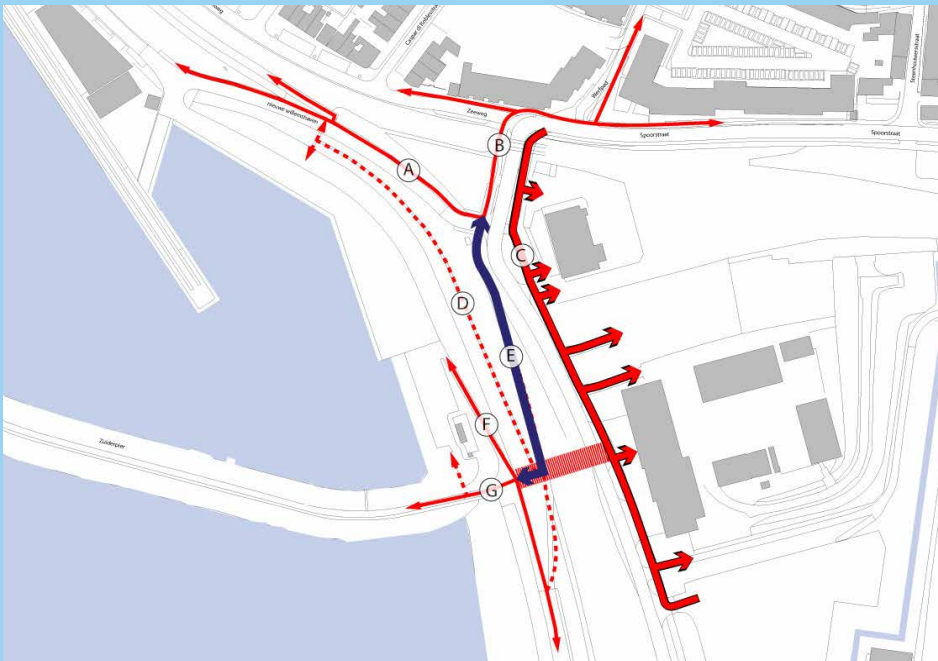
Situatie voetgangersrouting op de locatie



4.5 EEN POTENTIEEL NIEUWE KOPPELING TUSSEN STRAND, HAVEN EN WESTERZEEDIJK

Mochten de ontwikkelingen langs de Westerzeedijk geleidelijk aan duidelijke vorm krijgen, dan kan de mogelijkheid onderzocht worden de koppeling met strand en haven te verbeteren door direct vóór de huidige Brandweerlocatie een dijkopgang te maken in combinatie met een voetgangersoversteekplaats over de weg Westerzeedijk. De dijkopgang sluit hier direct aan op een bundel van voetgangersroutes boven en achter de dijk en maakt – indien specifiek vormgegeven – de locatie ook visueel beter zichtbaar. Een brede trap waar ook op gezeten kan worden is een mogelijke oplossing.

Situatie mogelijke dijkopgang voor de huidige Brandweerlocatie

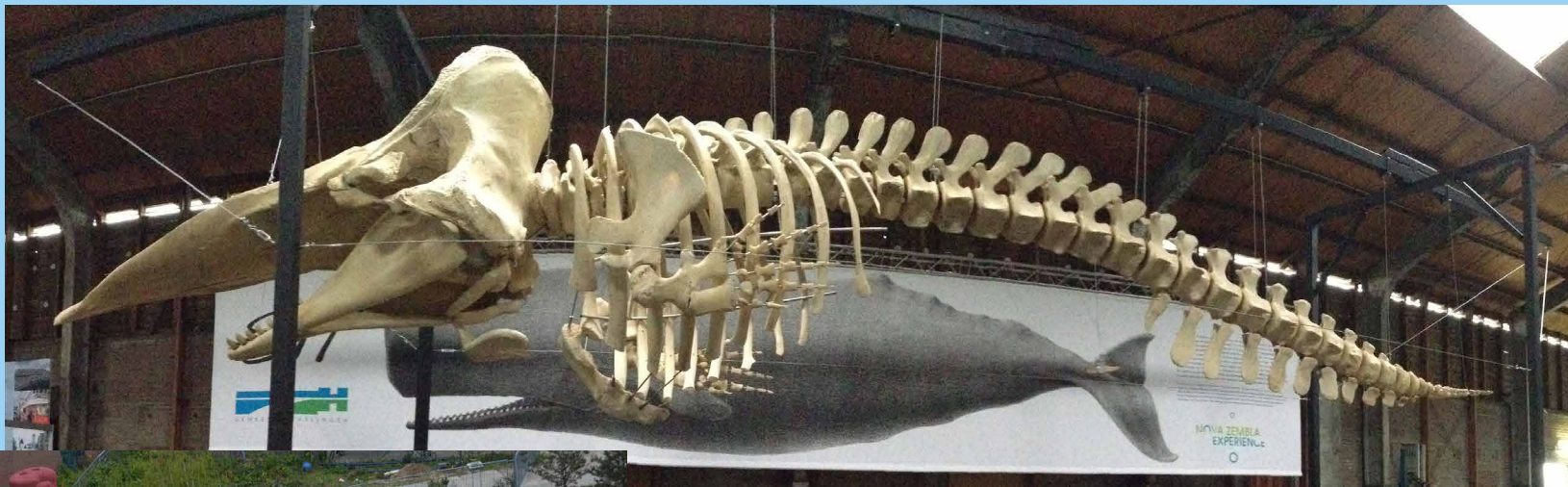


4.6 EEN BEELDMERK VOOR DE LOCATIE

Dicht tegen de spoorbaan aan bevindt zich een beklinderd driehoekig parkeerterrein, dat met een staafmathekwerk afgegrensd is van de spoorbaan. Deze locatie mist een duidelijk beeldmerk die het schakelgebied herkenbaar maakt en van een eigen identiteit voorziet. Dit parkeerterrein is de hoeksteen van de Nieuwe Willemshaven en tevens eindpunt van de promenade bovenop de zeewering. Deze locatie leent zich bij uitstek voor een kunstzinnig object dat in zijn vormgeving aansluiting zoekt bij de identiteit of geschiedenis van Harlingen als stad aan zee.

Een object met niet al te kleine maatvoering dat op meerdere niveaus beschouwers én gebruikers aanspreekt. Niet alleen liefhebbers van kunst die op mentaal niveau zoeken naar prikkeling, maar ook niet in kunst geïnteresseerde burgers zouden zich hierdoor aangesproken moeten voelen. Speelsheid, letterlijk gebruik in de zin van beklimmen en 'bezitten' zouden hierbij de kernwoorden kunnen zijn.





Aanwijzingen Arriveren: Westerzeedijk/Havenweg

Algemeen ruimtelijk:

1. Ontwikkel een overall-visie en een strategie om de locaties langs de Westerzeedijk met hun enigszins losse structuur en verschillende gebouwen geleidelijk om te vormen tot een brandpunt van betrekkelijk kleinschalige activiteiten.
2. Waardeer de route tussen hoekpunt Westerzeedijk – Havenweg en het strand (route E) op tot een route die zowel visueel als functioneel aansprekend is voor zowel (brom-) fietsers als voetgangers. Hierdoor kan de koppeling tussen binnenstad en strand effectiever worden gemaakt.
3. Onderzoek bij eventuele ontwikkelingen op deze locaties langs de Westerzeedijk een vierde dijkopgang die – specifiek vormgegeven – deze locaties zowel faciliteert met zijn route richting strand en haven alsook de locaties van een duidelijk beeldmerk voorziet.
4. Onderzoek de mogelijkheden tot plaatsen van een beeldmerk op het driehoekig parkeerterrein aan de Westerzeedijk. Dit beeld of object zou de toeschouwers en gebruikers op meerdere niveaus moeten aanspreken en een zodanige afmeting en/of vormgeving moeten hebben dat deze ‘niet te missen’ is.

