

# RUIMTELIJK KOMPAS HARLINGEN



## 3. VOORONDERZOEK

## 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 het Vooronderzoek van het Ruimtelijk Kompas en bevat beschrijvingen van de drie hoofdentrees van Harlingen, de route Noord (hoofdstuk 1), Oost (hoofdstuk 2) en Zuid (hoofdstuk 3).

Het Ruimtelijk Kompas bestaat uit 3 boekwerken:

- 1. Koers: het basisdocument waarin de koers uitgezet wordt voor de drie hoofdentrees
- 2. Arriveren: een document waarin de vraagstukken rond de locaties waar de drie hoofdentrees de binnenstad bereiken nader uitgewerkt worden.
- 3. Vooronderzoek: dit aanvullende document waarin de drie hoofdentrees van de gemeente beschreven worden

Dit document (Vooronderzoek) 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



## 3 . V O O R O N D E R Z O E K

NOVEMBER 2016

# INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>5</b>
1.1	De ruimtelijke opgave	6
1.2	De hooftreeroutes: een eerste impressie	6
1.3	Opzet beschrijving	7
<b>2</b>	<b>VOORONDERZOEK ROUTE NOORD</b>	<b>9</b>
<b>2.1</b>	<b>Noord, beschrijving algemeen</b>	<b>11</b>
2.2	Noord, sectie 1	12
2.3	Noord, sectie 2	14
2.4	Noord, sectie 3	17
2.5	Noord, sectie 4	20
<b>3</b>	<b>VOORONDERZOEK ROUTE OOST</b>	<b>23</b>
<b>3.1</b>	<b>Oost, beschrijving algemeen</b>	<b>25</b>
3.2	Oost, sectie 1	26
3.3	Oost, sectie 2	28
3.4	Oost, sectie 3	31
<b>4</b>	<b>VOORONDERZOEK ROUTE ZUID</b>	<b>35</b>
<b>4.1</b>	<b>Zuid, beschrijving algemeen</b>	<b>37</b>
4.2	Zuid, sectie 1	38
4.3	Zuid, sectie 2	40

1

INLEIDING

# INLEIDING

## 1.1 DE RUIMTELIJKE OPGAVE

De hoofdentreeroutes naar de binnenstad van Harlingen zijn onder te verdelen in een route Noord, Oost en Zuid. De gemeente heeft de intentie de ruimtelijke kwaliteit van deze routes te verbeteren. De kern van dit verbetervoorstel is opgenomen in het Koersdocument van het Ruimtelijk Kompas.

## 1.2 DE HOOFDENTREEROUTES: EEN EERSTE IMPRESSIE

De entreeroutes Noord, Oost en Zuid 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 Waddenspromenade.

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 Steenhouwersstraat 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.

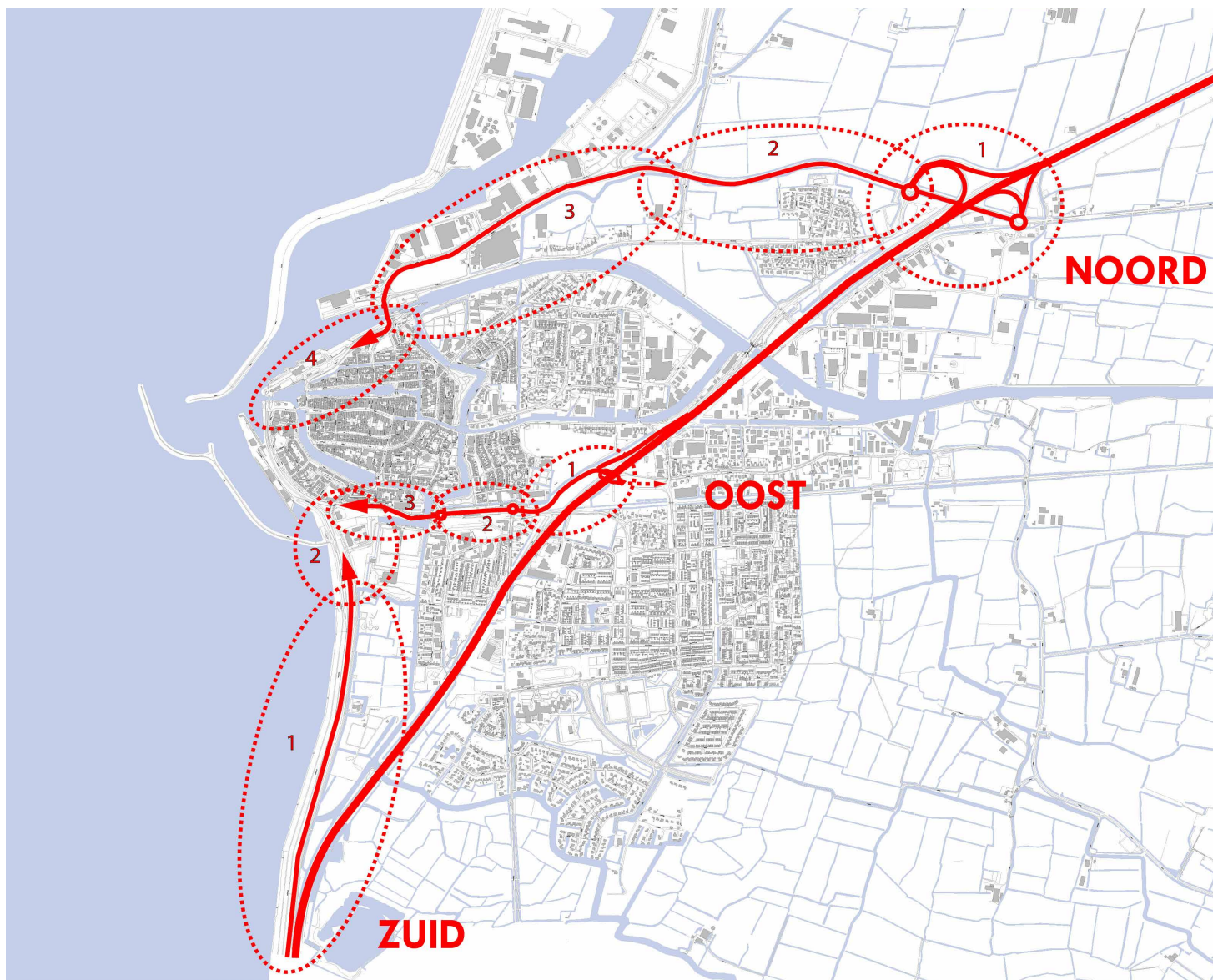
### 1.3 OPZET BESCHRIJVING

Alvorens de kwaliteiten en non-kwaliteiten van de hoofdentree-routes naar de binnenstad van Harlingen te benoemen was het noodzakelijk deze te beschrijven. Dit is in de navolgende hoofdstukken gedaan voor de hoofdentree-routes Noord, Oost en Zuid. Ten behoeve van een nauwkeurige beschrijving zijn de routes opgedeeld in secties. Deze secties hebben een vergelijkbare opbouw.

De beschrijving per route is gedaan met een eensluitende systematiek. Van iedere route is eerst een algemene beschrijving opgenomen. Hierna volgt steeds per routesectie een nauwkeurige beschrijving. Deze is aangevuld met een kleine verzameling foto's die het beeld op en langs de route tonen.

Op de beschrijving van de route volgt de analyse. Deze analyse is niet in dit document opgenomen maar in het Koersdocument. De analyses zijn daar opgenomen om de begrijpelijkheid van de voorstellen in dit Koersdocument in samenhang te kunnen beoordelen.





De drie hoofdroutes van dit Kompas en hun secties





VOORONDERZOEK  
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.



## 2.2 NOORD, SECTIE 1

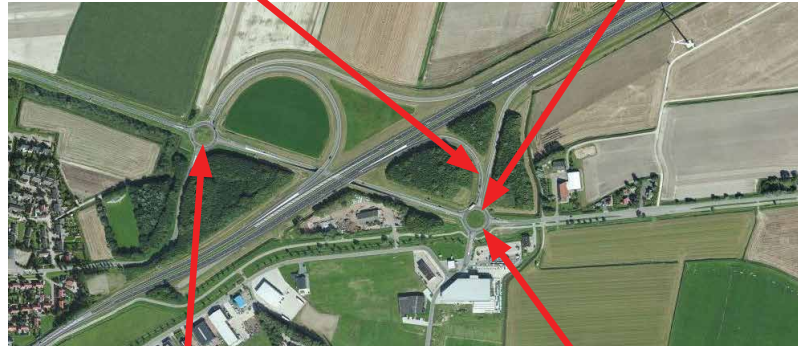
### Afslag N31, rotondes en tunnel onder N31

#### Beschrijving

De toegang tot de weg bevindt zich bij de afslag Midlum/Harlingen-Haven ter weerszijden van de N31. Er bevinden zich twee rotondes ter weerszijde van de N21, die met een tunnel met elkaar zijn verbonden. De af- en oprit hebben ieder een verschillend karakter, maar aan de oostzijde zijn de grondstukken tussen de op- en afritten opgevuld met dichte boom- en struikbegroeiing, terwijl aan de westzijde deze zijn ingevuld met een eenvoudig grasveld. Ten zuiden van de west-rotonde tussen Midlum en de N31 is eveneens een dichte boom- en struikbeplanting aangebracht. De secundaire weg parallel aan de N31 buigt af ter hoogte van Midlum en gaat daar begeleid door tweezijdige rijen bomen achter het bedrijventerrein langs dat direct gekoppeld is aan de oostelijke rotonde.

De afritten zijn in gebruik helder en optimaal. De rotonde aan de oostzijde van de N31 wordt sterk gedomineerd door de onsaamhangende en functionele bebouwing met bijbehorende reclame en objecten in de openbare ruimte van het nabije bedrijventerrein Oostpoort. Er is een bomenrij opgenomen langs de rand van het bedrijventerrein, maar door de smalle kroon en de grote tussenruimte tussen de bomen zijn deze onvoldoende compensatie voor de rommelige uitstraling van deze bedrijvenrand. De rotonde zelf is hier ingevuld met een enkele boom, maar is verder een eenvoudige grasvlakte zonder landschappelijk ontwerp. De rotonde bij Midlum aan de andere kant van de N31 is voorzien van grasheuvels, die een scheepsschroef vormen. De tunnel tussen de twee is strikt functioneel vormgegeven.





## 2.3 NOORD, SECTIE 2

### Tussen Westrotonde en Lange Lijnbaan

#### Beschrijving

Het tweede wegdeel bevindt zich tussen de rotonde bij Midlum en de kruising met de Lange Lijnbaan, de dijk die de Industriehaven van het agrarisch gebied scheidt. De weg gaat met drie riante bochten door het Friese landschap heen. De uitzichten naar het noorden zowel als naar het zuiden zijn voor een groot deel van de weg open en ver, omdat bebouwing in de buurt van de weg volledig ontbreekt. Ten zuiden van de weg – niet gekoppeld aan de weg – is direct na de rotonde bij Midlum een grootschalige lineaire dubbele bomenrij in combinatie met een onderbegroeiing van dicht struweel aanwezig die – tezamen met een brede sloot – het terpdorp afscheidt van de weg, waardoor op het eerste deel van deze sectie sprake is van een asymmetrisch wegbeeld.

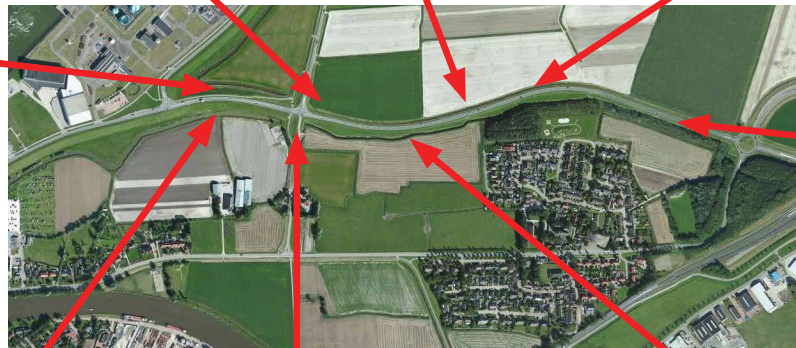
Met het passeren van de bomenrij buigt de weg in een flauwe bocht wat naar het noorden, waardoor door het brede wegbeeld een wijdse ervaring ontstaat. Niettemin wordt hier, komend vanaf de N31, het wegbeeld geheel beheerst door de grootschalige industrie en windturbines van de Industriehaven aan de horizon, zodat de agrarische identiteit van het landschap weinig tot uitdrukking komt. Het feit dat het agrarisch landschap zélf ook grootschalig en boomloos is draagt sterk bij aan dit effect. Ook het zicht op de bedrijvigheid langs de Kanaalweg aan de zuidzijde van de weg valt weinig op in vergelijking tot de grootschaligheid van de Industriehaven.



De Zuidwalweg is over de gehele tweede sectie boom- en struweelloos en tot aan de kruising met de Haulewei op hetzelfde niveau als de akkers, waardoor de weg geen zelfstandige, uitgesproken positie in het landschap inneemt.

De kruising met de Haulewei is een ruimtelijk moment, maar alleen enkele lantaarnpalen accentueren dit. Feitelijk is alleen het groen rond de bebouwing aan de zuidzijde van de weg dat opvalt. De kruising wordt op termijn met een rotonde vervangen. Na de kruising met Haulewei verandert de weg in die zin, dat hij op een breed en hoger dijklichaam komt te liggen met langgerekte-grasbegroeide taluds, een brede sloot of vaart aan beide zijden hiervan en een fietspad dat vanaf de kruising met de Haulewei direct ten noorden van de weg tussen talud en grasberm in is gelegd. Voor het overige blijft het wegprofiel gelijk. Het zuidtalud is zeer breed en in agrarisch beheer. Vlak voor de kruising met de Lange Lijnbaan – de dijk die de Industriehaven scheidt van het landelijk gebied – is een eenvoudig donkergroen staalmethekwerk van ongeveer 1 meter hoogte geplaatst over de volle lengte van het zuidelijk talud van de dijk waarop de Zuidwalweg is gelegen, ten behoeve van het grazend vee. Dit hekwerk wordt gecontinueerd over de volle lengte van de weg tot aan de parkeerterreinen bij Tjerk Hiddes.

De samenvloeiing van de Zuidwalweg met de Lange Lijnbaan is eveneens een belangrijke stapsteen in de wegbeleving, maar ook deze wordt niet met aanvullende ontwerp- of inrichtingsmiddelen geaccentueerd. Ook hier overheersen de grasveldjes als opvulling van de grondstukken tussen de wegen.





## 2.4 NOORD, SECTIE 3

### Industrieweg

#### Beschrijving

Vanaf de kruising met de Lange Lijnbaan tot aan het kruispunt met de Harlinger Straatweg volgt een wegsectie van een geheel andere orde. Hier is sprake van een echte 'industrieweg', met bijbehorende uitritten voor vrachtverkeer. Het wegbeeld wordt hier smal. Dit ten gevolge van de vaak dicht op de weg staande bedrijfshallen van de Industriehaven aan de noordzijde. Aan de zuidzijde ontleent de kruin van de dijk – zo'n 1 á 1,5 meter hoog – de automobilist het zicht op de weilanden. In het zuiden is wel het (binnen)stedelijk silhouet van Harlingen te zien alsmede de bebouwing aan de Harlingerstraatweg. De grote hallen direct langs de weg domineren het wegbeeld.

Het profiel van de weg is die van eenvoudige tweebaans geasfalteerde weg, die in het zuiden grenst aan de kruin van de dijk. Aan de voet van deze kruin is over de volle lengte van de weg een laag groen metalen veeweringshekwerk is geplaatst. Tussen dit hek en de weg bevindt zich een smalle grasstrook. Aan de andere zijde van de weg bevindt zich over de volle lengte van de weg een ca. 2,50 meter brede grasberm waarin de lantaarnpalen zijn geplaatst en die regelmatig wordt onderbroken door de brede betonnen inritten van de bedrijven op het industrieterrein. Naast deze strook bevindt zich het fietspad van grijze betontegels, die dit deel van de Zuidwalweg over de volledige lengte flankeren.



Over bepaalde stukken van de weg bevindt zich nog een smalle strook gras tussen het fietspad en de erven van de bedrijven, maar soms ontbreekt deze strook en grenst de afrastering van de erven van de bedrijven direct aan het fietspad. Alle erven van de bedrijven zijn afgescheiden van de weg met een afrastering/hekwerk, die in hoogte, kleur en type afrastering verschilt van die van de burens. Achter deze afrastering bevindt zich bij het ene bedrijf een bredere strook waarin groen van allerlei aard is neergezet (struiken, laag kruipend groen), bij de andere is deze strook niet ingevuld of grenst de gevel direct aan de afrastering.

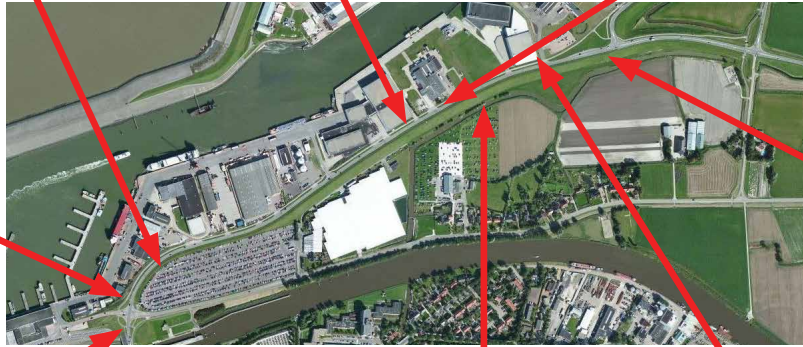
De over het algemeen zeer grootschalige bebouwing van de Industriehaven is divers in afmetingen, hoogte, volume-opbouw, plaatsing op het terrein, terreinvulling en vormgeving. In zijn algemeenheid staan de loodsen en hallen betrekkelijk dicht bij de weg, maar de rooilijn verspringt van kavel tot kavel. De ruimten tussen de gebouwen verschilt in omvang en vorm van plek tot plek, ook binnen hetzelfde erf. Als gevolg van deze ruimtelijke situatie, de wisselende afrasteringen en de wisselende groenvullingen is het stedenbouwkundig beeld in zijn algemeenheid onrustig en zonder opvallende kwaliteiten. De doorzichten tussen de hallen door naar de achterliggende haven met zijn aangemeerde schepen en kranen vormen daarentegen bijzondere ruimtelijke verrassingen.

Halverwege de weg worden de weilanden en het kassencomplex aan de zuidzijde van de dijk ingewisseld voor grote parkeer-

vlakten ten behoeve van het eilandtoerisme, die uiteindelijk ook vanaf de weg zichtbaar worden. Het lage hekwerk op de kruin van de dijk wordt hier ingewisseld voor een hoog donkergroen staalplaathekwerk. Het is opvallend dat de parkeervlakten strikt functioneel zijn vormgegeven, zonder aanvullende vormgeving. Lange rijen auto's dringen zich op.

Het eerder beschreven wegprofiel en de karakteristieken van de randinvulling aan de oostzijde blijft over de gehele route identiek totdat de weg afbuigt richting de brug bij de Tjerk Hiddessluizen. Men komt aan bij het slechts met grasvelden ingevuld kruispunt voor auto-, voetgangers- en fietsverkeer met de Harlinger Straatweg en de wegentree van de Nieuwe Vissershaven. Het wegperspectief wordt hier weer breed. Het silhouet van de binnenstad, gelegen achter de Tsjerk Hiddesluizen, en het zicht op de Veerhaven dienen zich voor het eerst aan.

Het kruispunt is een logistieke knoop en verwarrend voor diegenen die hun auto op het grootschalige weekparkeerterrein aan de Harlingerstraatweg hebben geparkeerd. Aan de oostkant van de weg verschijnt een voetgangerstrottoir. Een fietspad, komend van de Harlingerstraatweg voegt zich hierbij. Aan de westkant loopt het fietspad van de Zuidwalweg door. Deze voegt zich na de kruising bij het fietspad aan de oostzijde. Het voetgangerspad loopt dood op het fietspad, waarlangs de voetgangers moeten oversteken naar de westzijde van de Tjerk Hiddesluizen. Het sluisen- en bruggencomplex wordt gekarakteriseerd door een opvallend vormgegeven brughuis.



## 2.5 NOORD, SECTIE 4

### Tussen Tsjerk Hiddessluizen en Waddenpromenade

#### Beschrijving

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 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 de bestemming', maar de inrichting van de weg zelf faciliteert dit nauwelijks.

Na het passeren van de Tsjerk Hiddessluizen ontstaat voor fietsers onmiddellijk een onduidelijke situatie. Aan de oostkant gaat de weg naast de dijk naar beneden, direct de binnenstad in.

Deze 'afrit' is voorzien van een fraaie en karakteristieke dubbele bomenrij. Fietsers voor de Waddenpromenade moeten over de Oude Ringmuur oversteken naar de rechter weghelft. Het wegprofiel bestaat vanaf dit punt uit een rijbaan met tweezijdig zeer smalle en slecht zichtbare fietsstroken.

Maar ook het doorgaande en eveneens smalle trottoir over de Oude Ringmuur naar de Waddenpromenade is verwarrend. Verkeerskundige en ruimtelijke aanwijzingen dat het hier om het voetpad richting de Waddenpromenade gaat ontbreken. Het wegtracé is geheel functioneel ingericht, zonder aanvullende ontwerp-middelen om de route te veraangename of in te delen voor voetgangers of fietsers.



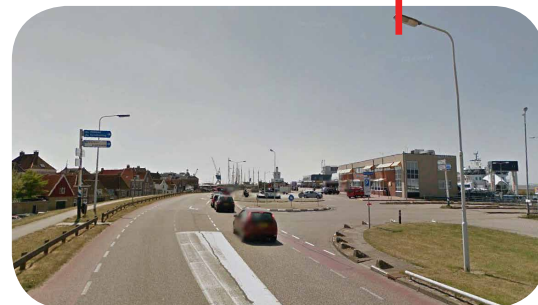
Er zijn geen rustpunten, en ook plekken voor beschutting bij zwaar weer ontbreken geheel. De grasvlakte op het talud van de dijk na de sluizen is niet aangewend om een gevoel van aankomst op te roepen. Het zicht op de historische binnenstad aan de overkant van de weg is hier voor voetgangers van en naar de parkeerplaats een verademing door het zicht op het plantsoen, de dubbele bomerij van de Bildtseweg en de historische architectuur langs de Roptaweg. Aan de trottoirkant is er een wijds uitzicht op de direct aangrenzende haven. De materialisering en vormgeving van trottoir en rijbanen (resp. betontegels en asfalt) sluiten in beeldtaal niet aan op de historische binnenstad, net zo min als de lantaarnpalen of hekwerken.

Waar de route arriveert bij de opstelparkeerplaats voor de veerboot naar Terschelling verschijnt een lang hekwerk langs het voetpad, waarachter auto's staan geparkeerd, en buigt het voetpad af van de autoweg richting Waddenpromenade en gemeentekantoor. Hier betreedt de bezoeker zonneklaar de wereld van de 'hub' (overstapplaats van het ene vervoermiddel naar het ander) naar de eilanden. Aan de zuidzijde van de weg verschijnt een geasfalteerd voetpad door een grasberm gescheiden van de weg, dat via een talud een verbinding vormt met de Liemendijk in de historische binnenstad.

Voor de voetgangers ontstaat een uiterst onduidelijke situatie ten gevolge van de brede inritten van het opstelparkeerterrein en van de op- en afritten naar de kade. Het voetpad loopt niet door en voetgangers dienen zelf te kiezen welk traject over de bre-

de en onoverzichtelijke asfaltbanen het veiligst lijkt. Slechts een ronde vluchtheuvel en rode bestrating op het trottoir voor het gemeentekantoor verschaft hier enige zekerheid over de te nemen route. Degenen die Harlingen zelf als bestemming hebben, vinden hier weinig aanknopingspunten of prikkels om door te lopen. De weg zelf, nu plaatselijk drie banen breed en nog steeds voorzien van smalle fietsstroken, de groene berm en het zuidelijke voetpad gaat door langs de Waddenpromenade. Het breedteperspectief van de weg versmalt door de horecagebouwen op de Waddenpromenade die zich hier met een dichte wand presenteren en de binnenstadsbebouwing die hier aan de zuidzijde steeds dichter op de dijk staat. De Waddenpromenade presenteert zich hier niet als een 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.

In de verte dienen de masten van de zeilschepen in de Oude Buitenhaven zich aan en met een plotse bocht naar het zuiden arriveert de bezoeker in de Prinsenstraat. Pas hier gaat de asfaltwegover in de klinkerbestrating die kenmerkend is voor de binnenstad. Voor voetgangers lopend aan de noordzijde verbreedt het trottoir zich met banken gericht op de fraaie Oude Buitenhaven. Bij de Prins Hendrikbrug gekomen versmalt het trottoir echter tot een breedte van slechts 1 meter en vervolgt de route zich door het 'muizengaatje' van de Prinsenstraat waar het autoverkeer in twee richtingen direct langs het trottoir scheert.



A large, light blue, stylized number '3' is positioned on the left side of the image. It has a thick, rounded font style. The background is a solid, vibrant blue.

VOORONDERZOEK  
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.



## 3.2 OOST, SECTIE 1

### Tussen N31 en rotonde Kimswerderweg

#### Beschrijving

Deze sectie bestaat uit een afrit van de N31 die op de Stationsweg uitkomt en die eindigt bij de rotonde met de Kimswerderweg. De Stationsweg leidt naar het oosten toe onder het viaduct van de N31 naar de Almenumerweg die parallel aan de N31 naar de Grensweg voert. In de komende periode wordt de Almenumerweg verlegd en wordt een nieuwe verbinding met de verdiepte N31 gerealiseerd. Omdat de situatie ingrijpend gaat veranderen, wordt de bestaande situatie in dit Kompas alleen op hoofdlijnen beschreven. De nieuwe situatie zoals af te leiden uit de vigerende planvorming wordt in het document Koers onder de loep genomen.

Aan de noordzijde van de afrit van de N31 bevinden zich opeenvolgend een stuk onbebouwd terrein ten oosten van de Rooms-katholieke begraafplaats, een waterpartij en het hoofdgebouw van de Maritieme Academie. Dit laatste gebouw valt op door zijn antracietgrijze en witte afwerking. Het gebouw is aan de Stationswegzijde voorzien van een parkeerterrein.





## 3.3 OOST, SECTIE 2

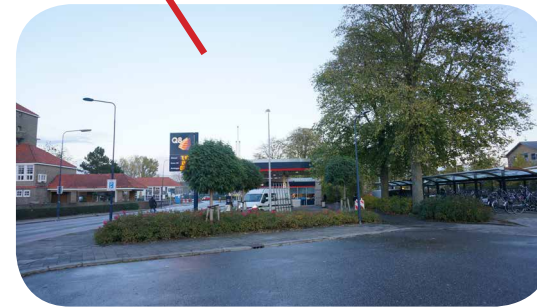
### Tussen rotonde Kimswerderweg en de Rozengracht

#### Beschrijving

Deze sectie loopt parallel aan de spoorbaan en is wat betreft bebouwing en groeninvulling het meest monumentale wegdeel van Harlingen, buiten de binnenstad en de singels. Tussen de rotonde bij het monumentale schoolgebouw en de rotonde bij de Rozengracht is ondanks het vele asfalt en de harde inrichting van de strook van het station een historisch beeld overheersend, en wel dat van een (eens) lommerrijke stationsbuurt uit de laatste decennia van de 19de en de eerste decennia van de 20ste eeuw. Dat is de periode van de eerste uitbreiding van Harlingen sinds de 17de eeuw tot aan de periode van woningbouw van de jaren '20-'30 van de 20ste eeuw. Het wegstuk wordt gedomineerd door

twee karakteristieke historische elementen, een historisch park en een historische brug. Het langgerekte lichtgrijs gestucte hoofdstation van de gemeente uit 1863 aan de zuidzijde van de weg, de zeer monumentale bakstenen school uit 1926 aan de noordzijde en daartegenover het vroeg 20ste eeuwse Harmenspark bepalen het ruimtelijk beeld. De Art Nouveaubrug uit 1909 vormt een bijzondere aanvulling. De vroeg 20ste-eeuwse woningen tussen het Harmenspark en de monumentale school, elk met een eigen brug over het water en door een diepe tuin bereikbaar, vullen het beeld aan van een groene stationstraat grenzend aan een buurt 'op stand' (Zuidoostersingel).





De weg wordt - inrijdend vanaf de rotonde bij de Kimswerderweg - ingeleid door een sterke vernauwing ter hoogte van de 1-laagse hoofdentree van het monumentale schoolgebouw en de bebouwing van het pompstation aan de overzijde van de weg. Hierna verbreedt het perspectief zich tot het moment waarop de rotonde bij de Rozengracht genaderd wordt. Aan de stationszijde vernauwt na het passeren van een plantsoen een combinatie van bomen en hoog opgaand struweel het wegbeeld weer. De rotonde, de Rozengracht en de brug naar de Spoorstraat vormen de vanzelfsprekende beëindiging van deze sectie, temeer daar rechts de historische binnenstad voor het eerst zichtbaar wordt.



## 3.4 OOST, SECTIE 3

### Tussen Trambrug en Westerzeedijk

#### Beschrijving

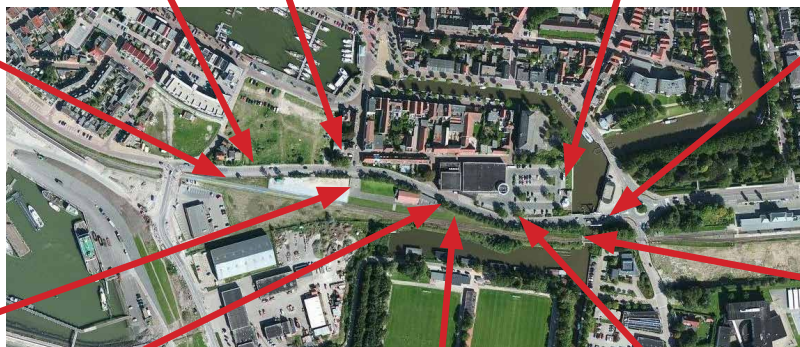
Deze sectie loopt min of meer parallel aan de spoorbaan en vormt de entree naar het gebied van de binnenstad. Vanaf hier is het mogelijk door te reizen naar de Nieuwe Willems haven, het Havenplein en het Harlinger strand. Het dagparkeerterrein aan de Spoorstraat – onderdeel en eindpunt van deze beschreven sectie - is gereserveerd voor parkeren van dagbezoekers die Harlingen aandoen.

De entree van het binnenstadsgebied vindt plaats bij het kruisen van de waterstructuur Rozengracht. Deze is vanouds de overgang van de binnenstad naar de 19de eeuwse uitbreidingen. De gracht is een (verlegd) restant van een vestinggracht behorend bij de stadswallen. De historische toegang van het buitengebied naar de binnenstad lag echter eeuwenlang bij de huidige Kerkpoortbrug

naar het Zuiderbolwerk. Nog altijd ligt deze brug op die plek, maar hier is nu sprake van een fietsersbrug. Dat hier de stadswallen hebben gelegen is nog enigszins voelbaar door het brede water van de Rozengracht, het directe zicht op het Zuiderbolwerk vanaf de Trambrug en de rotonde en door de bomen langs de noordkade van de Rozengracht. De brede tweebaans Trambrug naast de spoorbrug is pas aangelegd na de Tweede Wereldoorlog. Deze was de nieuwe ontsluiting voor het zuidelijk stadsgebied, dat voordien slechts vanaf de noordzijde werd ontsloten.

De reiziger komt na het passeren van de Trambrug in de Spoorstraat, een tweebaansweg met voetpaden aan beide zijden, die aan de noordzijde direct langs een supermarkt met bijbehorend parkeerterrein leidt.





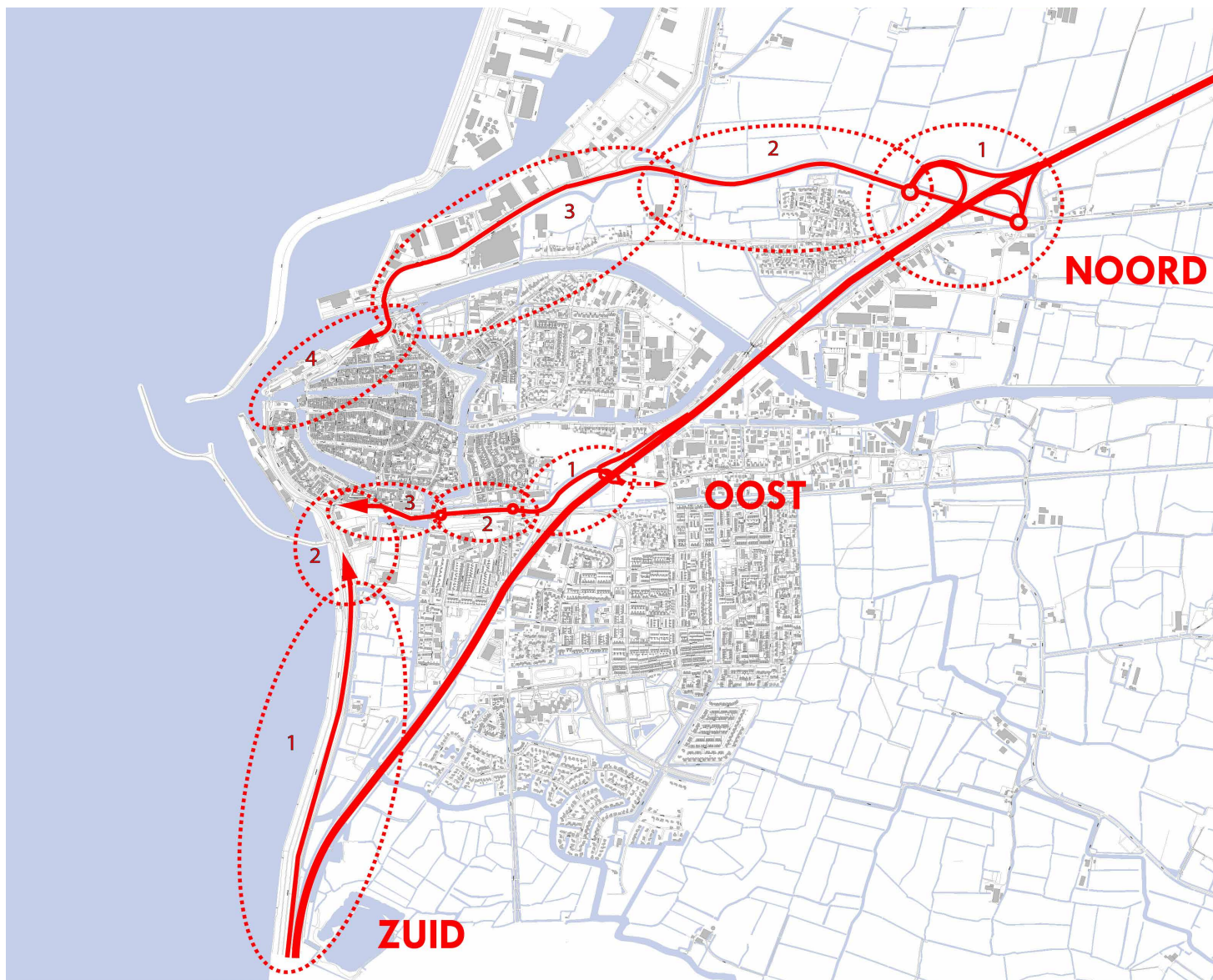


De weg wordt aan de zuidzijde over de volle lengte begeleid door een dichte en in hoogte variërende houtwal van (boomachtige) struiken. De weg wordt van het parkeerterrein van de supermarkt gescheiden door een lage strook met geschoren hagen en (bloeiende) struiken. Het supermarktcomplex is al van verre afstand zichtbaar en bepaalt hiermee de eerste indruk.

De randen van het parkeerterrein zijn groen (bomen, struiken), behalve aan de kant van de Rozengracht, daar staan hekken en een commercieel paviljoen. De supermarkt staat dicht op de weg, maar begeleidt deze toch niet; het gebouw staat meer op zichzelf mede door de meerdere draaiingen in de richting van de volumes. Na de supermarkt buigt de weg naar het noorden en voert de weg voor het eerst langs de historische bebouwing van de binnenstad, de buurt tussen Rozengracht en Nieuwe Buren. De lage woonbebouwing toont zich hier met de achterkant en de een groene hoge heg ononderbroken aan de weg. Omdat de groene houtwal aan de westzijde van de weg wordt doorgezet ontstaat hier een sterk vergroend wegbeeld. Aan de andere kant van de houtwal begint het langgerekte dagparkeerterrein 'Spoorstraat', dat door een korte onderbreking in de houtwal zichtbaar wordt.

Bij de kruising met de Steenhouwerstraat verandert het traject van karakter: de weg buigt hier iets naar het zuiden en aan de noordkant wordt voor de eerste keer een doorzicht diep de binnenstad in geboden door de smalle Steenhouwerstraat.

Aan de zuidkant is er toegang tot het parkeerterrein Spoorstraat. Hier is over het dagparkeerterrein heen zicht op het spoor en de wilde begroeiing in het achtergebied van de Westerzeedijk. Na de Steenhouwerstraat ligt er tussen de Zuiderhaven en de Spoorstraat nog slechts het met gras begroeide veld van het voormalige Dukdalf verpleeghuis, dat zich doorzet tot aan de moderne appartementsblokken langs de Schoolstraat. De weg komt aan de zuidzijde nu vrij direct aan het spoor te liggen. Aan de overkant van het spoor openbaart zich het driehoekig terrein tussen de Westerzeedijk en de Spoorstraat, met de op de Westerzeedijk georiënteerde bebouwing van de Aldi, de Brandweerkazerne/Gemeentewerken en de Waddenhal. Bij de kruising met de Westerzeedijk begint aan de noordzijde van de verkeersknoop de meer stedelijke stadsbebouwing.



De drie hoofdroutes van dit Kompas en hun secties



VOORONDERZOEK  
ROUTE ZUID



## 4.1 ZUID, BESCHRIJVING ALGEMEEN



De Westerse dijk is de zuidelijke entree route 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.

## 4.2 ZUID, SECTIE 1



### Afslag N31, Westerseedijk tot de Waddenhal

#### Beschrijving

De entree tot de route via de Westerseedijk bevindt zich juist buiten de gemeentegrens van Harlingen, bij de afslag Kimswerd ter weerszijden van de N31. Voorbij het viaduct stuit men op het groene dijklichaam dat zich zowel naar de zuid- als noordzijde als een lange streep tot praktisch voorbij het blikveld uitstrekt. De weg opdraaiend zijn in de verte al de torens van de Rooms-Katholieke en Hervormde kerk van Harlingen te zien. De voet van de dijk is afgegrensd met een hek dat het grazende vee op de dijk moet houden. Deze zal tot aan de strandopgang bij Harlingen de route begeleiden. Aan de oostzijde van de weg bevindt zich een berm met gras en een fietspad. Ook deze opzet blijft tot aan Harlingen hetzelfde. Richting Harlingen rijdend, bevinden zich net buiten de gemeentegrens twee flauw hellende paden de dijk op.

Aanvankelijk loopt de N31 parallel aan de Westerseedijk, maar ter hoogte van het natuurgebied Hegewiersterfjild buigt deze af naar het oosten. Hierna volgt ten oosten van de Westerseedijk een natuurgebied met water en riet. Vervolgens dient zich aan de oostzijde een recreatiekampeerterrein aan en versmalt het wegperspectief door het struweel rondom het terrein. Ter hoogte van de recreatiehoeve die bij het terrein behoort opent het perspectief zich even om daarna weer met eenzelfde groenwand gesloten te worden. De weg maakt hierna een geleidelijke bocht naar het westen. Na het passeren van een open weilandlocatie met zicht op de bebouwing van Plan Zuid sluit het zicht naar het oosten zich weer door een nieuwe struweelwand. De contouren van de Havenkwartierbebouwing aan de Havenweg worden scherper en ook het beeld van Caspar de Robles wordt zichtbaar. Aan de westzijde van de weg verschijnt een trapopgang over de dijk die leidt naar het strandpaviljoen, met een wegbredening ten behoeve van parkeerplaatsen. Het wegperspectief verwijdt hier weer door het wegvallen van een groenwand aan de oostzijde van de weg. Het parkeerterrein van de Waddenhal komt in zicht en het wordt duidelijk dat de bebouwde kom van Harlingen is bereikt.



## 4.3 ZUID, SECTIE 2



### Van Waddenhal tot Havenweg

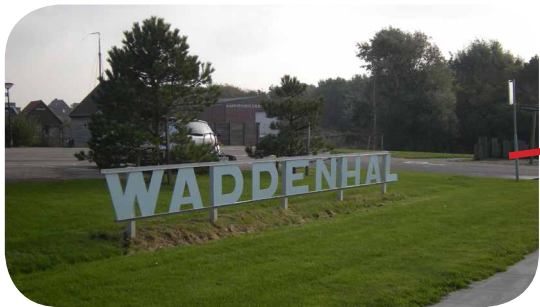
#### Beschrijving

Vanaf het parkeerterrein bij de Waddenhal opent zich een breed wegperspectief naar de stad Harlingen. Het parkeerterrein loopt zo'n 180 meter door. De Waddenhal zelf is niet te zien omdat tussen het parkeerterrein en de hal een dubbele rij bomen is geplant. Tussen de Westerzeedijk en het parkeerterrein ligt een fietspad en een brede groenstrook met een regelmatige rij ruim uit elkaar geplaatste bomen. Deze begrenzen het parkeerterrein naar de weg. Aan de westzijde loopt de hoge dijk met het beeld van Caspar de Robles en de langgerekte parkeerstrook aan de voet ervan door. Bij het beeld bevindt zich een strandopgang over de dijk in de vorm van een eenvoudige, vrij onopvallende trap.

Direct ten noorden van het Waddenhalparkeerterrein vernauwt het perspectief zich door het langgerekte eenlaagse complex van de brandweerkazerne. Een met klinkers bestraat erf tussen gebouwen en weg fungeert hier als tussenzone tussen de kazerne en de Westerzeedijk. Achter de kazerne bevinden zich nog meer hallen – van de gemeentewerf – op een groot eigen erf.

Hiernaast ligt een groot weekparkeerterrein, afgescheiden van de weg met hoge functionele gaashekken en vervolgens een supermarktgebouw gesitueerd op de hoek van de Westerzeedijk, en de Havenweg/Spoorstraat. De supermarkt staat op enige afstand van de Westerzeedijk, maar ook van de Spoorstraat en Havenweg, in het midden van het eigen terrein. Dit is rondom in gebruik als parkeerterrein. De ingang van het gebouw bevindt zich aan de achterkant.





We zijn hiermee gearriveerd op de kruising c.q. splitsing van de geasfalteerde Westerzeedijk, de Havenweg aan de andere zijde van de spoorwegovergang en een bredere klinkerweg die omhoog het glooiend dijktaalud oploopt richting betonnen zeekeuring en Nieuwe Willemshaven. Naast deze weg bevindt zich een trottoir de dijk op. Vanuit het zuiden, min of meer evenwijdig aan de Westerzeedijk sluit ook een strandopgang voor voetgangers uitgevoerd als een smal dijkpad aan op de kruising. Tussen de route richting de Nieuwe Willemshaven en de spoorbaan bevindt zich een beklinderd driehoekig parkeerterrein, die met een gaashekwerk afgegrensd is van de spoorbaan.





