

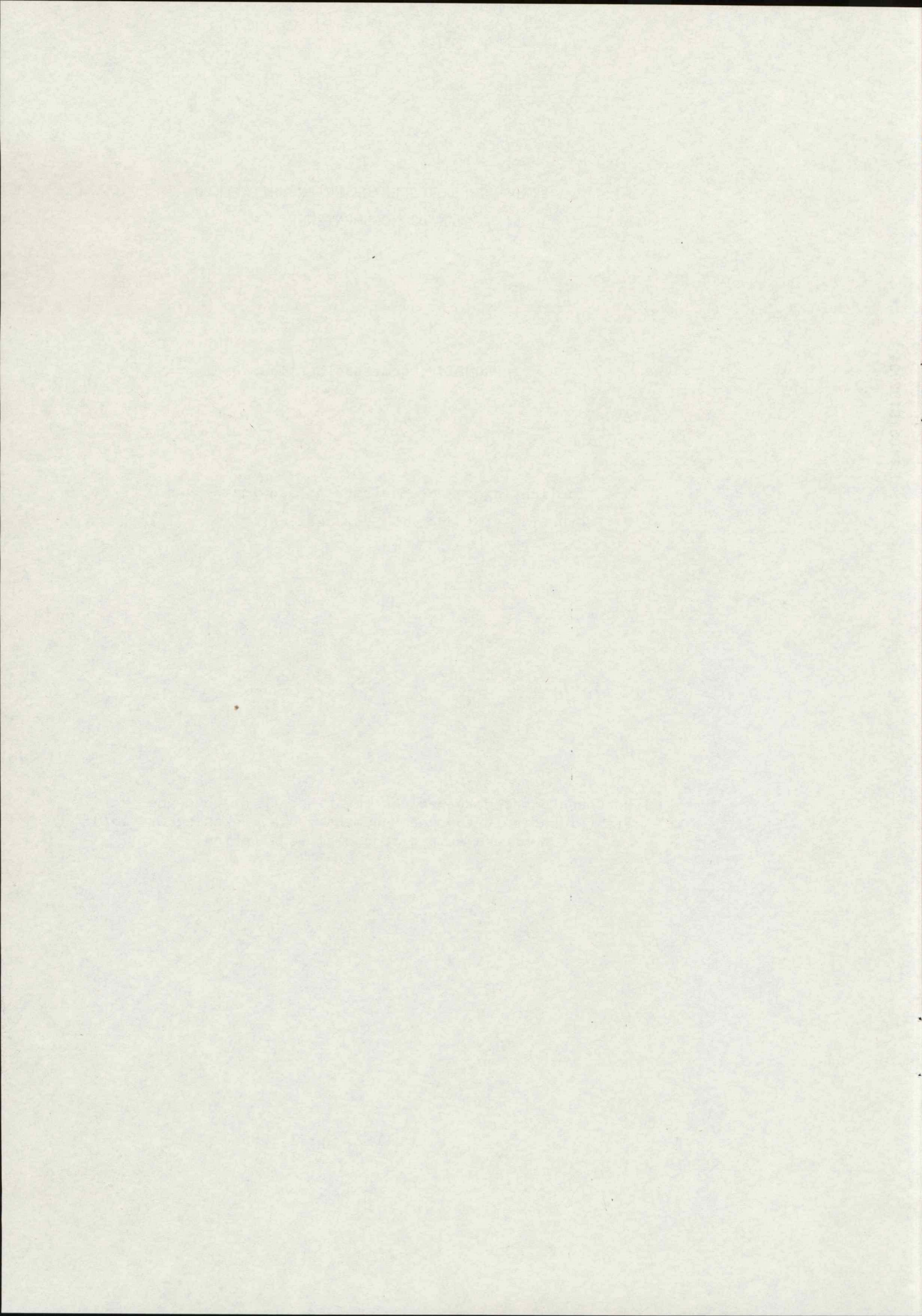
STADS- EN DORPSGEZICHTEN EX ARTIKEL 20  
VAN DE MONUMENTENWET

DRONRIJP, gemeente Menaldumadeel

Toelichting op het besluit tot aanwijzing van  
Dronrijp als beschermd dorpsgezicht

Het beschermde dorpsgezicht omvat het op bijgevoegde  
kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekening nr. 137)  
door een stippellijn omgrensde gebied.

RDMZ, april 1985



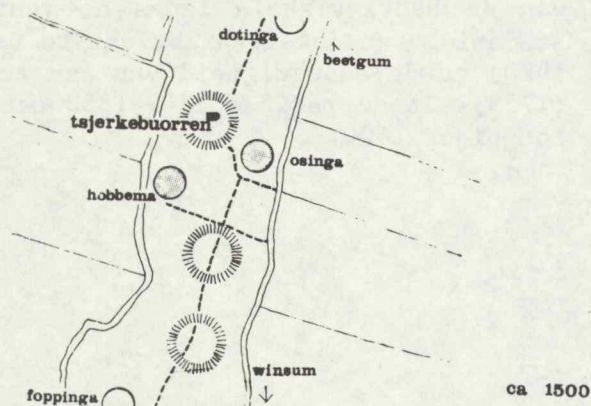
## INLEIDING

Dronrijp ligt ongeveer 10 kilometer ten westen van Leeuwarden in het overwegend open agrarisch landschap van het Friese Westergo. De historische kom van het dorp is opgebouwd uit een tweetal kernen met als zwaartepunten de op een terp gelegen Hervormde Kerk in het noorden en de voormalige trekvaart Franeker-Leeuwarden in het zuiden. Van oudsher worden deze kernen aan de oostzijde ontsloten door de noord-zuid verlopende wegverbinding Beetgum-Winsum (de Hearewei), die nog de scheiding vormt tussen het oude dorp en de nieuwe oostelijke uitbreidingen. De twee historische kernen zullen hierna worden aangeduid met de namen Tsjerkebuorren (Kerkbuurt) en Brêgebuorren (buurt bij de brug over de trekvaart).

## ONTSTAAN EN ONTWIKKELING

De eerste vormen van bewoning in de kleigebieden tussen de latere Zuider- en Middellzee dateren al van rond 500 voor Chr. Als oudste vestigingsplaatsen dienen de natuurlijke, door opslibbing gevormde verhogingen in het landschap (kwelder-ruggen) waar later, in perioden van zeespiegel-rijzing, verhoogde woonheuvels (terpen) worden opgeworpen. Dronrijp is gelegen op een dergelijke, tussen twee getijdegeulen gevormde, rug of rijp (= reep grond) waarop zich, tussen het tegenwoordige Schatzenburg in het noorden en Hatsum in het zuiden, een zevental terpen bevindt. Bodemvondsten hebben aangetoond dat de in het midden gelegen terpentrits waarop Dronrijp is ontstaan, al bij het begin van de jaartelling wordt bewoond.

Er ontwikkelt zich op de meest noordelijke van de drie terpen reeds vroeg een agrarische nederzetting ter plaatse van de tegenwoordige Tsjerkebuorren waar, centraal op de terp, in de 12e of 13e eeuw een tufstenen kapel wordt gesticht. De middeleeuwse verbeteringen in de waterbeheersing en de aanleg van het zeedijkensstelsel maken een geleidelijke verplaatsing mogelijk van de boerderijen naar de flanken van de terp en het droogvallend kwelderland, waardoor het dorpsbeeld meer en meer wordt bepaald door ambachtelijke bedrijfjes en kleine arbeiderswoningen. In de schaal en het karakter van de tegenwoordige dorpsbebouwing bij de kerk en langs de voormalige opvaart de Haven heeft deze ontwikkeling haar neerslag gekregen. Tegelijkertijd verrijzen op de huis-terpen in de omgeving de stinzen (stenen woonhuizen) van de hoofdelingen. Naast het Huis Schatzenburg ten noorden van het dorp, herinneren daaraan nog enkele states binnen de kom, waaronder de Hobbemastate en Osingastate.



De tweede kern van Dronrijp, de tegenwoordige Brêgebuorren is van later datum. Bepalend voor het ontstaan is de aanleg van de trekvaart van Leeuwarden naar Harlingen in opdracht van de Friese Staten in 1507. Deze krijgt zijn beloop tussen de twee zuidelijker gelegen terpen en snijdt ten oosten daarvan de verbindingsweg over de kwelderrug. In de omgeving van dit kruispunt van Vaart en Hearewei ontwikkelt zich in de 16e eeuw een nederzetting langs het water met overwegend een handels-, ambachts- en logementsfunctie.

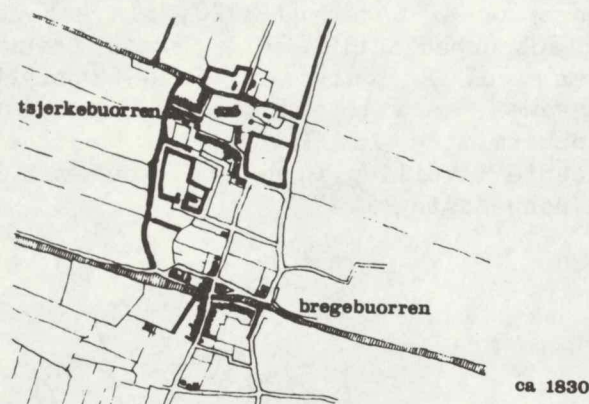
Daarnaar verwijzen nog de pakhuizen tussen de tegenwoordige Alddijk en Brêgebuorren en de herberg "De Posthoorn" bij de voormalige brug. Overigens is niet duidelijk of de overgang over het water zich van oudsher op deze plaats heeft bevonden, dan wel oostelijker bij de tegenwoordige Molepôle heeft gelegen.

Het oudste kaartmateriaal van Dronrijp wordt gevormd door de regionale plattegrond van Schotanus (1718). Op deze kaart en op afbeeldingen van tijdgenoten is zichtbaar dat de Brêgebuorren in omvang reeds de oudere Tsjerkebuorren evenaart. Van de noordelijke kern zijn afgebeeld de kerk met kerkhof en zuidelijke kerkmuur en de dorpsbebouwingen langs de Haven en ten oosten, zuiden en westen van de "Buren", de open ruimte ten zuiden van de kerk. In de zuidelijke kern zijn herkenbaar de trekvaart met noordelijke trekweg, een streek-bebouwing aan de zuidzijde en de gedeeltelijk bebouwde toegangswegen tot de "Hornbrugh", een hooghout over het water bij de huidige Posthoorn. Verder geeft Schotanus een noordelijke omleiding van het jaagpad aan ter plaatse van de tegenwoordige Alddijk. Deze wordt op een plattegrond uit 1753 aangeduid als de "Oude Treckwegh", wat er op kan wijzen dat mogelijk niet het wegenpatroon maar het beloop van de vaart een wijziging heeft ondergaan. De verbinding tussen de beide kernen wordt, behalve door de oostelijke Hearewei, gevormd door het centrale Skilpaed (lett. Schelpenpad) en een westelijke opvaart, de tegenwoordige Buurster- of Buwe-vaart. Deze takt bij de Tsjerkebuorren af naar de huidige (gedempte) Haven aan de voet van de kerk. De ruimte tussen de beide kernen, waarin de Osingastate en Hobbemastate zich bevinden, is in de 18e eeuw nog grotendeels agrarisch.

Uit verschillende bronnen komt naar voren dat Dronrijp zich in de 18e eeuw voorspoedig ontwikkelt. De economische basis daarvoor ligt niet alleen in de toepassing van modernere landbouwmethoden en de invoering van nieuwe gewassen, maar ook in een uitbreiding van de bedrijvigheid langs de vaart. Daarvan getuigen o.a. de stichting van de steenfabriek "De Orebijter" (1736, afgebroken in 1920) en de aanwezigheid van een scheepswerf aan de Brêgebuorren (1753). In de periode 1749-1852 neemt het inwonertal toe van 720 tot bijna 1600.

Ondanks deze bevolkingsgroei toont het kadastraal minuteplan (circa 1830) een ruimtelijk beeld dat na 1718 vrijwel ongewijzigd blijkt te zijn. De bebouwing van de Tsjerkebuorren heeft enige uitbreiding ondergaan aan de oostzijde van de kerk en langs de ontsluiting naar de Hearewei. Het gebied ten noorden en noordwesten van de kerk is echter overwegend onbebouwd gebleven.

Hier staan afgebeeld de pastorie, gelegen op een omgracht terrein dat mogelijk tot een state heeft gehoord en een school met hof en schoolmeesterswoning. De kern Brêgebuorren blijkt te zijn uitgebreid met een aantal pakhuizen ten noorden van de vaart, terwijl ook de bebouwing langs het verbindende Skilpaed enigszins is verdicht.



In de loop van de 19e eeuw zet de bescheiden bloei van het dorp zich voort. Zo ontstaan in de omgeving o.a. een leerfabriekje, enkele molens en een zuivelfabriek, die door opvaarten worden verbonden met het water van de trekvaart. De scheepvaart levert naast drukte en werk ook de gasten voor de herbergen aan de Brêgebuorren. Rond het midden van de vorige eeuw wordt de ontsluiting over land aanzienlijk verbeterd door de aanleg van de Macadamweg Leeuwarden-Franeker (1842), de bestrating van de verbinding Beetgum-Leeuwarden (1853) en de aanleg van de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden (1863), waarmee het dorp ten zuiden een station krijgt. In dezelfde tijd wordt het haventje bij de kerk, dat zijn functie grotendeels verloren heeft, gedempt met afgegraven materiaal van de Kerkeburen (1876). Het inwonertal neemt verder toe tot circa 1.800 in 1900 en 1.950 in het jaar 1921.

In de jaren daarna stagneert de economische ontwikkeling. In het dorpsbeeld wordt dit vooral zichtbaar aan de Brêgebuorren die in de dertiger jaren, na het graven van een nieuwe, zuidelijker gelegen vaarweg, het Van Harinxmakanaal, zijn functie geleidelijk verliest. Een proces dat wordt versneld door de gedeeltelijke demping van de oude trekvaart in 1940, waarbij ook de brug komt te vervallen. Voor het overige voltrekt de ruimtelijke ontwikkeling in de vooroorlogse jaren zich goeddeels binnen het historisch gevormd patroon van wegen, paden en vaarten. Zo ontstaan er woonbebouwingen langs de Alddijk, de verbindingswegen Skilpaed en Hearewei en de ontsluitingsweg naar Hobbemastate.

Aan de zuidzijde ondergaat het dorp een uitbreiding tot de spoor-dijk, waarbij ook de Dûbele Streek, de oude zuidelijke toegangsweg tot de Hoornbrug wordt volgebouwd.

Na 1945 vertoont Dronrijp een afnemend inwonertal, hetgeen zijn neerslag vindt in een stilstand in het uitbreidings- en verdichtingsproces. Eerst na 1970, als het dorp onder invloed komt van de sub-urbanisatie in de regio Leeuwarden, neemt de bevolking weer toe. Er ontstaan nieuwe woongebieden ten oosten van de Hearewei, terwijl een uitbreiding ten westen van de Buwevaart in voorbereiding is. Een aanzet daartoe wordt al gegeven in een recente invulling in de structuur van Oud-Dronrijp tussen Alddijk en Hobbemasingel.



1978

#### HUIDIG RUIMTE- LIJK KARAKTER

De ruimtelijke ontwikkeling van Dronrijp binnen een al van oudsher gevormd patroon van wegen en waterlopen heeft geresulteerd in een dorpsbeeld waarin de nederzettingsgeschiedenis nog sterk herkenbaar is. Waardevolle elementen in dat beeld vormen met name de verschillend gevormde en ingerichte openbare ruimten, de in schaal en karakter sterk variërende dorpsbebouwing, en de overgangen van het besloten dorpsinterieur naar het open weidenschap in de omgeving.



In de noordelijke historische kern Tsjerkebuorren domineren de forse, op de kruin van de terp gelegen dorpskerk, een laatgotisch gepleisterd gebouw en zijn uit 1544 daterende toren met lantaarnbekroning. De bebouwing in de omgeving van de kerk bestaat voornamelijk uit 18e en 19e eeuwse lage woonhuizen, afgewisseld met enkele winkels, een schooltje en een boerderij. De panden tellen overwegend één bouwlaag en worden afgedekt door zadeldaken tussen topgevels en al dan niet afgeknotte schilddaken met kroonlijsten. In de gevel-architectuur is het verticaal aspect overwegend, waarbij een symmetrische indeling van de gevels verhoudingsgewijs veel voorkomt. De daken zijn in hoofdzaak afgedekt met rode en gesmoorde Hollandse en Friese pannen, terwijl de gevels zijn opgetrokken uit rode baksteen, bij een enkel pand voorzien van een gekleurde verflaag.

De centrale ruimte in deze kern vormt de Buren, het pleintje ten zuiden van de kerkmuur.

Deze rechthoekige ruimte wordt aan drie zijden begrensd door een in lijn geplaatste gesloten woonbebouwing, doorsneden door enkele stegen die van oudsher leidden naar achtergelegen hoven en huizen. De overgang van de woningen naar de rode klinkerstraat ervoor wordt gevormd door stoepen en met hekjes of palen afgeperkte voortuintjes; het straatje zelf wordt begrensd door molgoten en in gele klinkers uitgevoerde aanstratingen. Mede door de massieve en hoge afsluiting aan de noordzijde van het plein door de dorpskerk met haar driezijdige populierenwal is een waardevolle besloten ruimte ontstaan. Een verzwakking daarvan vormt slechts de struikbeplanting die zich bevindt op het in de 19e eeuw afgegraven voormalig kaatsveld in het midden van de Buren.

Aan de westzijde daalt de Tsjerkebuorren af naar de in 1876 gedempte opvaart de Haven. Deze ruimte heeft door de demping van het water en de afbraak van een belangrijk deel van de aaneengesloten bebouwing veel van haar historisch karakter verloren. Bepalend voor het huidig beeld is een 19e en 20e eeuwse bebouwing van vrijstaande lage woonhuizen aan een klinkerweg geflankeerd door molgoten en voortuinen. Waardevol blijft echter het uitzicht over het open weidelandschap achter de Buvevaart, dat vanaf de Haven bereikbaar is over een smal betonbrugje.

Ten noorden en oosten van de kerk bevindt zich het overwegend onbebouwd agrarisch gebied waar zich in de 18e en 19e eeuw de pastorie en de school met schoolmeesterswoning bevonden. Hoewel van de bebouwing slechts de 18e eeuwse schoolmeesterswoning gedeeltelijk bewaard gebleven is, heeft deze ruimte zijn landelijk karakter behouden. Waardevolle ruimtelijke elementen daarin zijn het op het kerkterrein aansluitende Heechpaed, het voormalig kerkepad naar de verdwenen staten Groot-Dotinga en Fetza, het omgrachte pastorieterrein ten westen daarvan en de schoolmeestershof, een uitgestrekte moestuin ten oosten van de kerk.

Kenmerkend voor dit gebied en het noordelijk gelegen weidenschap is de accidentatie van de kwelderwal, die wordt versterkt door de hoge ligging van de kerkterp en de uit 1916 daterende afgraving van het pastorieterrein. Boomgroepen, gelegen langs de rijksweg Leeuwarden-Franeker en rond enkele boerenerven vormen een goede visuele afsluiting van dit open gebied met een agrarisch karakter, dat slechts wordt verstoord door een recent gebouwd bejaardencentrum ten noordoosten van de kom.

De ontsluiting van de Tsjerkebuorren wordt gevormd door de gelijknamige straat die vanaf het kerkplein in zuidoostelijke richting toegang geeft tot het historische overgangsgebied tussen de beide kernen. De wijze waarop deze weg het besloten, kleinschalig, kerkplein verbindt met het meer landelijk en open tussengebied is bijzonder waardevol: Van een smalle, steenachtige doorgang bij de Buren ontwikkelt de Tsjerkebuorren zich tot een enigszins bochtig verlopend eenzijdig bebouwd straatje langs het omgrachte en dicht begroeide terrein van Osinga-state, om tussen Skilpaed en Hearewei te eindigen als een onbebouwde landelijke weg, aan weerszijden geflankeerd door een hoge bomenrij met steile taluds naar de belendende grachten. De open tuinstructuur van de aan weerszijden gelegen terreinen speelt hierbij een belangrijke rol.

De enigszins verspringend geplaatste bebouwing van lage woonhuizen, de kenmerkende hoogteverschillen in het dwars- en langsprofiel en de heggen en boomopstanden langs de weg en op het state-terrein dragen bij aan een afwisselend ruimtelijk beeld van hoge belevingswaarde. Een verstoring daarvan vormt een autostalling aan de noordoostzijde, terwijl ook de aangebrachte verhardingen van asfalt en betontegels het beeld verzwakken.

In het gebied tussen de beide historische kernen zijn de voornaamste elementen de noord-zuidverbindingen Hearewei, Skilpaed, en Buwevaart en de staten Hobbema en Osinga. De late ontwikkeling van de twee verbindingswegen Hearewei en Skilpaed komt nog goed tot uitdrukking in de bebouwing, die overwegend bestaat uit 19e en 20e eeuwse vrijstaande woonhuizen. Aan de Hearewei, een vrij brede, enigszins buigend verlopende klinkerweg zijn met name waardevol een drietal laat-19e eeuwse herenhuizen op de omgrachte terreinen van Osinga, die door hun rijke uitvoering en hun situering in een dicht beplante, parkachtige aanleg een voorname entree vormen tot het dorp. De bebouwing langs het Skilpaed, een klinkerweg die aan weerszijden begrensd wordt door trottoirs en diepe tuinen, is hoofdzakelijk van later datum en eenvoudiger van architectuur. De straat wordt halverwege gekruist door de Hobbemasingel, de historische door bomen omzoomde, oprijlaan vanaf de Hearewei naar de state Hobbema, een forse 18e eeuwse kop-hals-rompboerderij op een omgracht, door boomwallen omgeven terrein westelijk van het Skilpaed.

De groene open ruimte ten oosten van de state, waarin zich een eveneens deels omgracht kaatsveld bevindt draagt bij tot het historisch landelijk karakter van dit gebied, evenals het licht geaccidenteerde weidelandschap aan weerszijden van de Buwevaart. Afbreuk aan deze karakteristiek doen echter de zuidelijk van de Hobbemasingel verrezen nieuwe woningen en grootschalige industriegebouwen. Ook doorbreekt de plaatselijk verbrede Singel de ruimtelijke opbouw van het Skilpaed waar bij de kruising een schaallose open ruimte is ontstaan.

De toegang tot de zuidelijke historische kern wordt gevormd door hetzelfde Skilpaed dat zich in zuidelijke richting vernauwt, waarbij de bebouwing meer gesloten en gevarieerd van hoogte wordt. Langs de herberg "De Posthoorn" geeft deze straat toegang tot de Brêgebuorren, de centrale ruimte van deze kern, die ontstaan is langs de oevers van de voormalige trekvaart Leeuwarden-Harlingen. De bebouwing bestaat hier overwegend uit in lijn geplaatste lage woonhuizen die in datering, schaal en architectuur sterk overeenkomt met die aan de Tsjerkebuorren. Geheel verschillend zijn echter de maat en detaillering van de openbare ruimte: In vergelijking tot de kleinschalige, besloten ruimte van het Kerkbuurtje valt de Brêgebuorren vooral op door zijn langgerekt en breed profiel waarin het beloop van de in 1940 gedempte vaart nog goed herkenbaar is. In het oostelijk deel wordt aan die herkenbaarheid bijgedragen door een - ten onrechte met struiken beplante - grasstrook ter plaatse van het voormalig water en een rij hoge populieren langs de verdwenen noordelijke aanlegwal. Op de noordelijke kade bevindt zich nu een brede klinkerweg met een trottoir, dat aansluit op de diepe voortuinen van enkele overwegend 20e eeuwse woonhuizen.

Aan de vanouds bebouwde zuidzijde bevindt zich langs het groen een smal pad van gele klinkers met een jonge bomenrij; het oorspronkelijke beloop van de zuidelijke walkant is hier niet meer herkenbaar doordat de voormalige overtuinen tussen klinkerpad en vaart zijn opgenomen in de centrale groenstrook. Het pad grenst aan de zuidkant aan de stoepen, bordessen en kleine tuintjes voor de lage, licht verspringend geplaatste, woonbebouwing die incidenteel wordt afgewisseld met begroeide schuttingen. Het royale en historisch waardevolle ruimtelijk beeld van dit deel van de Brêgebuorren vindt aan de oostzijde een goede beëindiging in een forse boerderij bij de toegang tot de Hearewei. Het water in het westelijk deel van deze buurt is slechts gedeeltelijk gedempt. De noordelijke wand wordt hier, behalve door lage woonhuizen, ook gevormd door een enkel hoger pakhuis, terwijl de zuidzijde van oudsher onbebouwd is gebleven. Door het ontbreken van boom- en groenmarkeringen is het beloop van de gedempte vaart aan de oostkant aanvankelijk slecht herkenbaar.

In het middendeel, waar moestuinen de plaats van het water hebben ingenomen, wordt de plaats van de noordelijke kade aangegeven door een klinkerwegje dat langs de woningen in westelijke richting doorloopt als een grindpad langs het open deel van de vaart en de Buwevaart passeert over een houten brugje. Het daarachter gelegen water- en weidelandschap levert een belangrijke bijdrage aan de belevingswaarde van de Brêgebuorren.

In het hart van de kern ligt de kruising van de voormalige vaart met Skilpaed en Dûbele Streek, de toegangen tot de in 1940 verdwenen Hoornbrug. De historische betekenis van deze overgang komt nog tot uitdrukking in de maatvoering en architectuur van de herberg "De Posthoorn" en het ertegenover gelegen "Alma Tademahuis", een 18e eeuwse hoog woonhuis met een lang achterhuis onder zadeldak. Ten noordwesten van deze voormalige brug bevindt zich de Alldijk, de oude trekweg evenwijdig aan de vaart, die nog wordt gekenmerkt door een bebouwing van pakhuizen en schuren. Het historisch karakter van deze bedrijfs- en achterstraat is echter sterk aangetast door de genoemde nieuwe bebouwingen aan de noordzijde en de aanzienlijk verwijde toegang tegenover de herberg.

De Dûbele Streek, de zuidelijke toegangsweg tot de brug wordt begrensd door een tweezijdige gesloten bebouwing in één en twee lagen, waarin naast woningen een aantal winkels is opgenomen. Kenmerkend voor deze door trottoirs begrensde klinkerstraat zijn aanzienlijke hoogteverschillen in de langsrichting, waarin de ligging van de straat op de Foppinga-terp, de meest zuidelijke van de Dronrijpster terpen, tot uitdrukking komt. Dominerende gebouwen zijn de 19e eeuwse in 1939 verbouwde R.K. Kerk aan de westzijde en het ertegenover gelegen, uit 1744 daterende Vredenhof-gasthuis, een rij rug-aan-rug woningen onder parallelle zadeldaken. Enkele bij de kerk gebouwde woonhuizen, waaronder de pastorie, verzwakken door de afmetingen en situering van de bouwmassa's het kleinschalig, besloten ruimtelijke beeld van de Dûbele Streek. De overgang van dit beeld naar het landelijk gebied achter het Van Harinxmakanaal ontstaat geleidelijk door een verwijding van het profiel en een toenemende openheid in de bebouwing.

Een aan de voet van de brugdijk gelegen complex 19e eeuwse arbeiderswoningen vormt daarbij een goede beëindiging.

#### OMGRENZING AAN- GEWEZEN GEBIED

De beschreven verschillen in ontstaansachtergrond en ontwikkeling van de beide kernen van Dronrijp hebben geresulteerd in een ruimtelijk beeld dat aanzienlijke contrasten vertoont binnen een overigens historisch en structureel sterke eenheid.

De herkenbaarheid van zowel het onderscheid als de samenhang tussen de kernen, zoals die nog aanwezig is in de gave ruimtelijke structuur, de historisch waardevolle bebouwing waartoe een 19-tal beschermde monumenten behoort en de aansluiting op het omringend landschap rechtvaardigen een aanwijzing van Dronrijp als beschermd dorpsgezicht ex artikel 20 van de Monumentenwet. Het aangewezen gebied omvat de kern Tsjerkebuorren met het aangrenzend tuinen- en weidegebied ten westen, noorden en oosten, de kern Brêgebuorren met het westelijk fragment van de oude trekvaart en het overgangsgebied tussen de kernen met het Skilpaed en de staten Hobbema en Osinga. De bescherming richt zich in het laatste gebied met name op het behoud van het historisch wegenpatroon, de schaal van de bebouwing en het open karakter van de groene ruimten, waarbij een bijzondere waarde wordt toegekend aan het weidelandschap westelijk van Hobbema.

Voor de kernen Tsjerkebuorren en Brêgebuorren wordt daarnaast beoogd om een vormgeving en materiaalgebruik van bebouwing en openbare ruimten te waarborgen, die in overeenstemming zijn met het historisch karakter van de kernen.

De begrenzing van het beschermde dorpsgezicht is weergegeven op de bijgevoegde kaart, nr. 137.

RESULTAAT GEVOERD  
OVERLEG

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 20 van de Monumentenwet zijn de gemeenteraad van Menaldumadeel, Gedeputeerde Staten van Friesland en de Rijksplanologische Commissie gehoord inzake het voorstel om Dronrijp aan te wijzen als beschermd dorpsgezicht. De geraadpleegde instanties hebben alle positief geadviseerd met betrekking tot de voorgenomen bescherming.

Het gemeentebestuur van Menaldumadeel, hierin gesteund door Gedeputeerde Staten, verzocht de voorgestelde begrenzing van het dorpsgezicht ter plaatse van het perceel Hearewei 7 zodanig in westelijke richting te verschuiven dat de nieuwbouw van het aldaar gevestigde garagebedrijf niet in de aanwijzing wordt betrokken. Gezien de feitelijke situatie en de zeer beperkte relatie die het betreffende gebiedje heeft met de historisch waardevolle dorpsstructuur, is aan het verzoek van het gemeentebestuur voldaan.

Op verzoek van de Rijksplanologische Commissie is in de toelichtende beschrijving een nadere vermelding opgenomen van het agrarische karakter van het gebied ten noordwesten, alsmede van de open tuinenstructuur langs het oostelijk deel van de Tsjerkebuorren.

Eveneens naar aanleiding van het advies van de RPC is de westelijke begrenzing van het dorpsgezicht ter plaatse van de Hobbemasingel zodanig aangepast dat de hier aanwezige oude laanbeplanting in zijn geheel binnen het aangewezen gebied is komen te liggen.

RECHTSGEVOLG  
AANWIJZING

Ter effectuering van de bescherming van het aangewezen dorpsgezicht moet, ingevolge artikel 37, lid 5 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, een bestemmingsplan worden ontwikkeld.

De toelichting op de aanwijzing als beschermd dorpsgezicht kan daarbij voor het beschermingsbelang als uitgangspunt dienen. Doel van de aanwijzing is de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als een zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkelingen in het gebied. Dat behoeft veranderingen niet uit te sluiten, maar kan basis zijn voor een ruimtelijke ontwikkeling die recht doet aan de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruik maakt en daarop voortbouwt.

Vooruitlopend op de aanwijzing als beschermd dorpsgezicht is door de gemeenteraad van Menaldumadeel op 30 juni 1983 een beschermend bestemmingsplan vastgesteld.

Het College van Gedeputeerde Staten van Friesland heeft, gehoord de Monumentenraad, bij besluit van 12 juli 1984 goedkeuring gehecht aan dit bestemmingsplan "Dronrijp, beschermd dorpsgezicht". Met uitzondering van een beperkt aantal details, welke door de Monumentenraad en door Gedeputeerde Staten naar voren zijn gebracht, vormt dit thans vigerende bestemmingsplan een voldoende bescherming van de historisch-stedebouwkundige karakteristiek van Dronrijp.

Start: 04-10-1979; Amw: 23-10-1987