

3.110518112003



# HARLINGEN

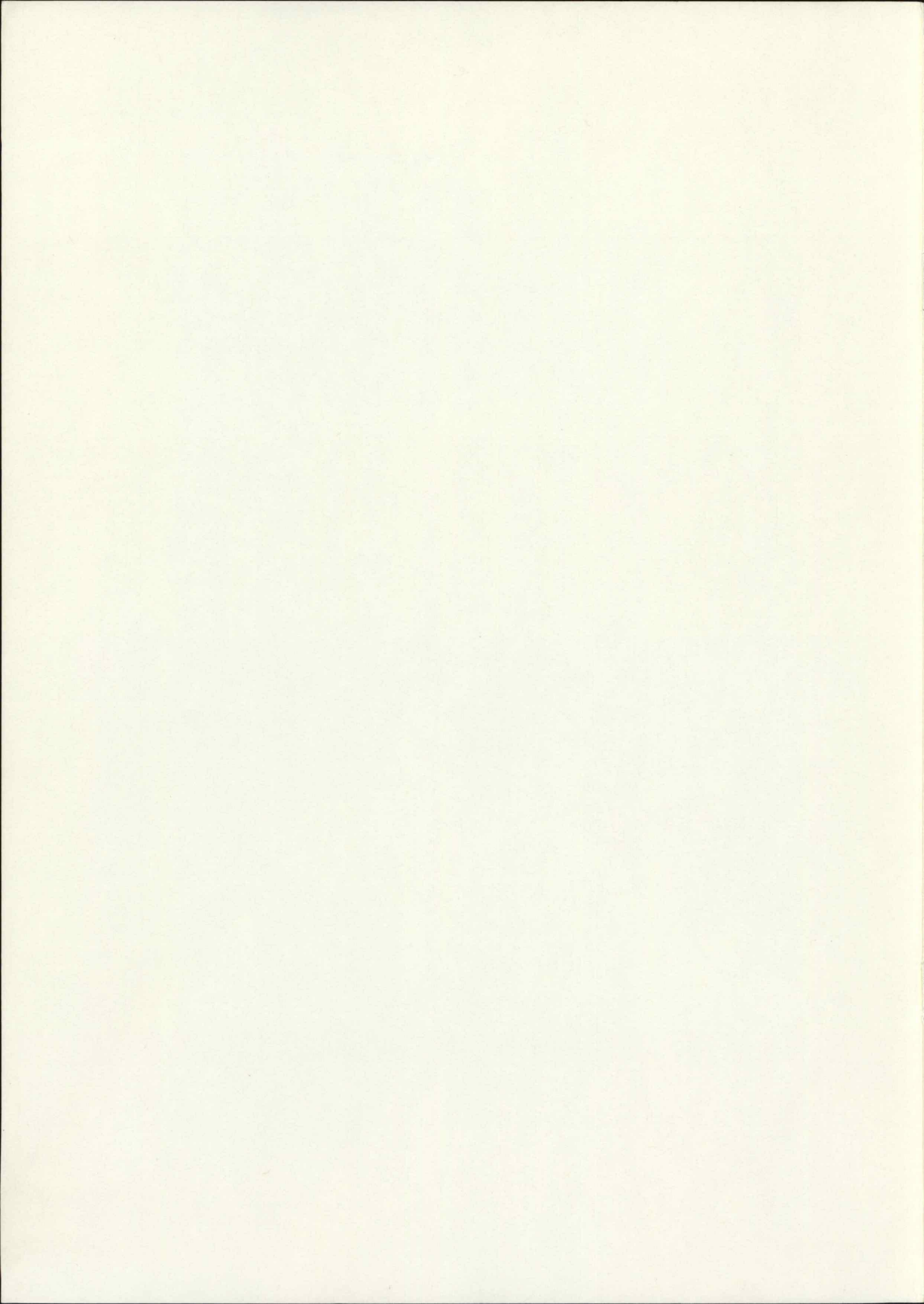
gemeente Harlingen (uitgebreid)

BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN

27-9-'91

ID-1638

C-2





# BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN

## INGEVOLGE ARTIKEL 35 VAN DE MONUMENTENWET 1988

### HARLINGEN, gemeente Harlingen

Aanvulling op de toelichting bij het besluit tot uitbreiding van het beschermde stadsgezicht Harlingen.

#### Resultaat gevoerd overleg

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 35 (voorheen 20) van de Monumentenwet zijn de gemeenteraad van Harlingen, Gedeputeerde Staten van Friesland, de Rijksplanologische Commissie en de Raad voor het Cultuurbeheer gehoord over het voorstel tot uitbreiding van het beschermde stadsgezicht Harlingen.

De genoemde instanties hebben alle positief geadviseerd met betrekking tot de voorgenomen aanwijzing. De gemeenteraad van Harlingen deed daarbij het verzoek ook de noordelijke kade van de Buitenhaven en het zuidelijke talud van de Oude Ringmuur binnen het beschermde stadsgezicht op te nemen. In verband daarmee is, conform de adviezen van de Rijksplanologische Commissie en van Gedeputeerde Staten, de grens van het aangewezen gebied aan de noordzijde enigszins verruimd ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel.

#### ERRATUM

In verband met de inwerkingtreding van de Monumentenwet 1988 per 1 januari 1989 dient in de plaats van "artikel 20 van de Monumentenwet" gelezen te worden: "artikel 35 van de Monumentenwet 1988".

De verwijzing "artikel 37, lid 8 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening" dient vervangen te worden door "artikel 36, eerste lid, van de Monumentenwet 1988".





# BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN

## INGEVOLGE ARTIKEL 20 VAN DE MONUMENTENWET

### **HARLINGEN** gemeente Harlingen (uitgebreid)

Toelichting bij het besluit tot uitbreiding van het beschermde stadsgezicht Harlingen.

Het beschermde stadsgezicht omvat het op bijgevoegde kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekeningnummer 237) door een stippellijn omgrenste gebied.

Publikatie van de **Rijksdienst voor de Monumentenzorg**.

Oktober 1987.

## Inleiding

De stad Harlingen ligt aan de Waddenzee en is vanaf de Middeleeuwen de belangrijkste havenstad van Friesland. Een groot deel van de historische stad is reeds sinds 23 juli 1969 ingeschreven in het register van beschermde stads- en dorpsgezichten ingevolge artikel 21 van de Monumentenwet.

De historische ontwikkeling van Harlingen loopt voor de verschillende delen van de huidige binnenstad sterk uiteen. Verondersteld wordt dat aan het einde van de Middeleeuwen een nederzetting is ontstaan langs een kleine waterloop ongeveer op de plaats waar dit stroompje uitmondt in de Zuiderzee. In de tweede helft van de 16de eeuw maakt de stad onder invloed van een bloeiende handel met vooral de Oostzeelanden en Amsterdam een explosieve groei door. In dit tijdvak komen omvangrijke uitbreidingen rondom de dan bestaande stadskern tot stand. Hierbij wordt de tot dan toe buiten de kern gelegen terpnederzetting Almenum opgenomen binnen de stad. Rondom de uitbreidingen worden vestingwerken aangelegd die tot de tweede helft van de 19de eeuw de stadsbegrenzing vormen.

Na 1850 komt daarin verandering als een deel van de bastions wordt geslecht ten behoeve van de aanleg van havens, een spoorlijn, een kanaal en enkele deels industriële bouwwerken. De vestingwerken rondom het oostelijk deel van de binnenstad blijven grotendeels intact en worden ingericht als park.

In het binnenstedelijke gebied zijn de historische structuren grotendeels bewaard gebleven. De verschillen in de historische ontwikkeling van de diverse delen van de stad die binnen de voormalige vestingwerken een samenhangend geheel vormen, zijn mede hierdoor goed af te lezen uit onder meer de bebouwingsconcentratie, de hoedanigheid en functie van de bebouwing en de gracht- en straatprofielen.

Het hoofdmotief voor de wettelijke bescherming van het in 1969 aangewezen stadsgezicht was echter vooral gebaseerd op de kwaliteit van het historische bebouwingsbeeld en minder op de historisch-ruimtelijke structuur. Dit heeft ertoe geleid dat destijds bij de aanwijzing van het stadsgezicht Harlingen een, naar de huidige inzichten, te krappe en te weinig op stedenbouwkundige samenhang gerichte begrenzing is gekozen. Vooral de ontwikkelingen op het terrein van de stadsvernieuwing gedurende het afgelopen decennium hebben dit als een tekortkoming doen gevoelen.

Het besluit tot uitbreiding van het beschermde stadsgezicht Harlingen

beoogt de waardevolle historisch-ruimtelijke structuur van de totale binnenstad als kader voor het beschermingsbelang te benadrukken.

## Ontstaan en ontwikkeling

Van de huidige stad Harlingen kent de terpnederzetting Almenum waarschijnlijk de langste continuïteit in de bewoning. Deze voert, in tegenstelling tot de in de Middeleeuwen ontstane handelsnederzetting die de kern van de stad zal gaan vormen, mogelijk terug tot in de Romeinse Tijd.

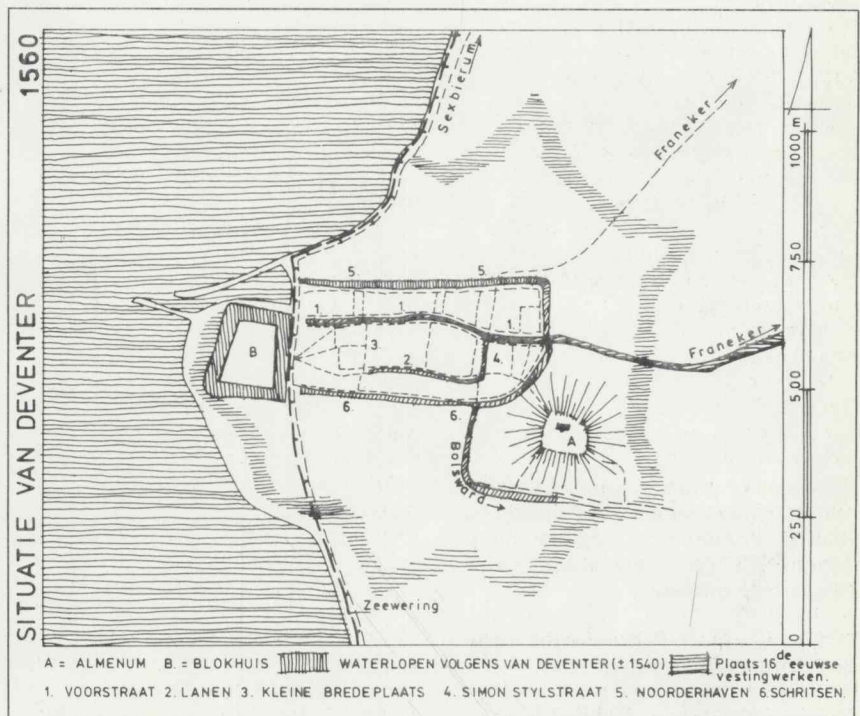
Terpen ontstaan in de periode dat het land nog niet door dijken wordt beschermd en bewoning van de noordelijke kuststreek slechts mogelijk is op verhoogde woonplaatsen. Aan de vorming en ophoging van terpen zoals die vanaf ongeveer 600 voor Christus heeft plaatsgevonden, komt een einde als rond de 11de en 12de eeuw een gesloten kustbedijking tot stand komt. Het merendeel van de terpen waaronder ook Almenum, heeft een agrarische oorsprong. In enkele gevallen echter hebben terpdorpen later een handelsfunctie gekregen. Sommige van deze zogenaamde handelsterpen groeien uit tot steden.

De ontwikkeling van Harlingen vormt hierop een uitzondering omdat de handelsnederzetting naast de terpnederzetting is ontstaan. De handelsnederzetting kent geen ophoging en is derhalve niet aan te merken als handelsterp. Over de ouderdom en de vroegste ontwikkeling van zowel de terpnederzetting als de handelsnederzetting zijn geen

exacte gegevens, bijvoorbeeld uit archeologisch onderzoek bekend.

Vanaf de aanleg van een aaneengesloten kustbedijking, in het westelijk deel van Friesland gedateerd in de 11de en 12de eeuw, bestaan er ook buiten de terpen mogelijkheden voor permanente bewoning. In Harlingen is deze op korte afstand ten noordwesten van Almenum ontstaan langs een in oost-westelijke richting stromend waterloopje. De waarschijnlijk in oorsprong lineaire nederzetting ligt op de plaats waar het waterloopje uitmondt in de zee-arm Almere. Tijdens de Middeleeuwen, met name in de 12de eeuw, slaat het water uit de Noordzee stukken veen tussen Friesland en Holland weg. Hierdoor wordt de Almere vergroot tot de Zuiderzee. Door de ligging aan open water zijn de handelsmogelijkheden voor de nederzetting gunstig. In 1234 worden aan Harlingen stadsrechten verleend, een teken dat de plaats dan blijkbaar reeds van belang is.

Hoewel tot het verschijnen van het oudste kaartmateriaal uit circa 1565 over de omvang en ontwikkeling geen concrete feiten bekend zijn, lijkt het aannemelijk dat de waterloop, de huidige Voorstraat, het hoofdelement van de nederzetting vormt. Verder kan het feit dat de huidige Kleine Brede Plaats, de Lanen en de Simon Stijlstraat bajonetvormig op elkaar en op andere straten en stegen aansluiten, in samenhang met de grote maat van het daarbinnen gelegen bouwblok, duiden op een ontwikkelingsgrens langs deze straten.





De oudste bekende weergave van de stad stemt overeen met een lineaire ontwikkeling van de nederzetting langs de waterloop. De stadsomwalling op deze kaart van Jacob van Deventer beschrijft een rechthoek met lange zijden parallel ten noorden van de Voorstraat respectievelijk ten zuiden van de Lanen (fotobijlage, afb. 1). De dwarsverbindingen binnen deze parallelstructuur worden gevormd door een secundair patroon van straatjes en stegen die nergens in elkaars verlengde liggen.

Binnen de omwalling die gevormd wordt door de huidige Noorderhaven, de Heiligeweg en de Schritsen is aan de westkant van de nederzetting een vierkante dwangburch of blokhuis opgenomen. Dit verdedigingswerk is rond 1500 aangelegd tijdens de politieke twisten tussen de Schieringers en de Vetkopers.

Na schermutselingen rondom het blokhuis in de eerste jaren van de 16de eeuw, waarbij volgens bronnen ook delen van de stad door brandstichting worden verwoest, raakt het fort in onbruik.

Op de kaart van Van Deventer is te zien dat de waterloop door de Voorstraat bij de huidige Grote Brede Plaats is afgedamd. De schepen vanaf Franeker kunnen via het huidige Noordijs en de Noorderhaven door een sluis in de zeewering die is gelegen tussen de stad en het blokhuis, de open zee bereiken. Ook vanuit het zuiden uit de richting Bolsward sluit een vaart aan op de omgrachting rondom de stad. Of deze vaart via de Spekstraat en Simon Stijlstraat, die vrijwel in het verlengde ervan liggen, in verbinding heeft gestaan met de waterloop door de Voorstraat is niet bekend, doch niet onwaarschijnlijk.

Over land is de stad toegankelijk bij de St. Jacobsstraat en de Kerkstraat. Vanaf de eerstgenoemde straat lopen uitvalswegen naar Franker en Sexbierum, de Kerkstraat vormt de verbinding met Almenum, dat buiten de stadsomwalling ligt. Van Deventer tekent in Almenum binnen een grotendeels bebouwde ringweg een kerk met toren. Ook aan de landzijde van de waterkering liggen landwegen die bij de genoemde sluis respectievelijk bij het blokhuis een toegang hebben tot de stad.

De bebouwing op de kaart van Van Deventer is gesitueerd langs de parallelstructuur en de dwarsverbindingen. De zuidkant van de Noorderhaven is voor een deel onbebouwd. Verder ligt tussen het blokhuis en de stad ten zuiden van de Grote Brede Plaats een open terrein dat zich uitstrekt tot de bouwblokken tussen de Kleine Brede Plaats en de huidige Grutterstraat en Vijverstraat. Als bijzondere bouwwerken binnen de stad tekent Van Deventer twee molens aan het Noordijs respectieve-

lijk de Schritsen en het stadhuis dat zijn gevel heeft aan de Voorstraat.

Tot het midden van de 16de eeuw blijft Harlingen voor regionale begrippen een kleine stad. De naburige steden Bolsward en Sneek zijn bijvoorbeeld aanmerkelijk groter.

Ruim een eeuw later echter is Harlingen twee maal zo groot als deze steden en is het de tweede stad van Friesland.

Deze explosieve ontwikkeling hangt samen met de handel over zee die aan het einde van de 16de eeuw en het begin van de 17de eeuw net als in de overige delen van de Republiek der Verenigde Nederlanden in Harlingen sterk toeneemt. Voor de grotere schepen uit Harlingen vormen de Oostzeehavens een bestemming van betekenis. Verder is de handel met de steden in de Duitse Bocht en met Engeland van belang. Harlingen fungeert met name in de Oostzeehandel als doorvoerhaven voor Amsterdam dat over de Zuiderzee bereikbaar is. Ook andere Zuiderzeesteden worden door Harlinger schepen aangedaan. Een typisch regionaal afzetgebied vormen de Waddeneilanden, terwijl steden in het achterland zoals Franeker, Leeuwarden en Bolsward via vaarten in verbinding staan met de havenstad aan de Zuiderzee. De florerende handel leidt in de loop van de 16de eeuw tot aanmerkelijke uitbreiding van de stad. De vergroting en aanleg van havens vormen belangrijke onderdelen binnen deze stadsuitbreidingen. Rondom de havens komen koopmanswoningen, pakhuizen, opslag- en werfsterreinen tot stand, terwijl binnen de uitbreidingen ook vele arbeiderswoningen worden gebouwd. Voorts wordt de nederzetting Almenum bij de uitbreidingen opgenomen binnen de stad.

Een gordel van vestingwerken die in de jaren 1570-1580 wordt aangelegd, begrenst de stad. Vijf landpoorten en een waterpoort maken deel uit van dit verdedigingsstelsel. Het blokhuis wordt bij deze aanleg grotendeels gesloopt, terwijl de omgrachting van het fort gedeeltelijk wordt opgenomen binnen de Zuiderhaven en de vestinggracht. De andere delen van de omgrachting van het blokhuis worden gedempt.

De stadsuitbreidingen vinden plaats in de tweede helft van de 16de eeuw. Daartoe worden de bestaande omwallingen rondom de kernstad geslecht. De omgrachting blijft bestaan en wordt ter plaatse van de Noorderhaven, die vanaf 1524 is uitgerust met een sluisencomplex, sterk verbreed. Rondom een stelsel van grachtjes en straatjes dat wordt aangelegd parallel aan de Noorderhaven en het Noordijs komt een arbeidersbuurt ten noordoosten van

de kernstad tot ontwikkeling. Ten zuiden van de kernstad wordt de Zuiderhaven gegraven op afstand van de Schritsen.

Door de uitbreidingen van de stad komen de Franekervaart en de vaart op Bolsward gedeeltelijk binnen de stad te liggen. Het beloop van de vaarten blijft ongewijzigd en is te herkennen in het Franekereind, respectievelijk de Rozengracht en Brouwersgracht. Van de toegangswegen over land wordt de door Van Deventer getekende weg naar Franeker geïncorporeerd binnen de uitbreidingen. De functie van deze oude uitvalsweg, de Scheerstraat, wordt vanaf de 17de eeuw geleidelijk overgenomen door de Hoogstraat, een onderdeel van de nieuw aangelegde structuur.

De economische bloei die in de 16de eeuw inzet, zet zich gedurende de 17de eeuw voort. Naast de bestaande handel en visserij komt ook de walvisvaart tot ontwikkeling. In deze gedurende 17de eeuw binnen de Republiek florerende vorm van visserij op de Noordelijke IJzsee is Harlingen een belangrijke thuishaven waar tal van verwerkende industrieën zich ontwikkelen. Ook de bouw van zogenaamde commandeurswoningen en het Groenland Compagnie Huis aan de Zuiderhaven hangen met deze vaart samen. Verder vormt de verplaatsing van de Friese Admiraliteit uit Dokkum naar Harlingen een uitbreiding van de havenfunctie. Hoewel de vloot in het jaar van vestiging, 1644, met vijf schepen nog betrekkelijk klein is, brengen het in verband met de 17de-eeuwse Engelse zee-oorlogen gestaag toenemende aantal oorlogsbodems veel werf-activiteiten met zich mee die met name een plaats vinden aan de Zuiderhaven. Arsenalen worden gebouwd voor de opslag van munitie, eveneens aan de Zuiderhaven.

Onder invloed van de handel komen binnen de stad vele vormen van nijverheid tot bloei. Bekend zijn zoutziederijen, bierbrouwerijen, touwslagerijen, steenbakkerijen en houtzagerijen. Een deel van deze veelal kleinschalige industrieën is verspreid door de gehele stad, terwijl uit oogpunt van brandgevaar in de meer perifere delen van de uitbreidingen met name de houtzagerijen en scheepswerven worden gevestigd. De steenbakkerijen en kalkovens liggen mede om deze reden zelfs buiten de vesting, aan de Franekervaart.

De kaart van Johannes Blaeu uit 1649 geeft een 17de-eeuws beeld van de stad (fotobijlage, afb. 2). Duidelijk is te zien dat de oorspronkelijke kernstad zich in bebouwingdichtheid, verkavelingsdichtheid,



onregelmatig beloop van straten en grachten onderscheidt van de stadsuitbreidingen, waar de straten en grachten grotendeels een planmatig beloop hebben. Ook de kern van Almenum onderscheidt zich met zijn kerkring van de planmatig aangelegde uitbreidingen.

Binnen de kernstad is de bebouwing het meest geconcentreerd langs de Voorstraat, de Noorderhaven, de Lanen, de Kleine Brede Plaats en de Kerkstraat. De hoge bebouwingsconcentratie binnen deze delen van de kernstad uit zich tevens in het feit dat ook op de binnenterreinen tussen de genoemde straten panden zijn gebouwd. Bekend is dat op deze binnenterreinen vaak kleine ambachtelijke bedrijfjes zijn gevestigd.

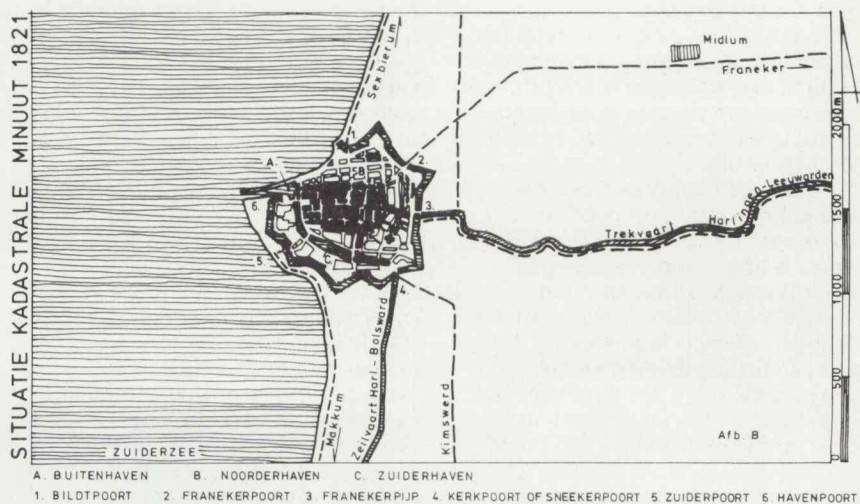
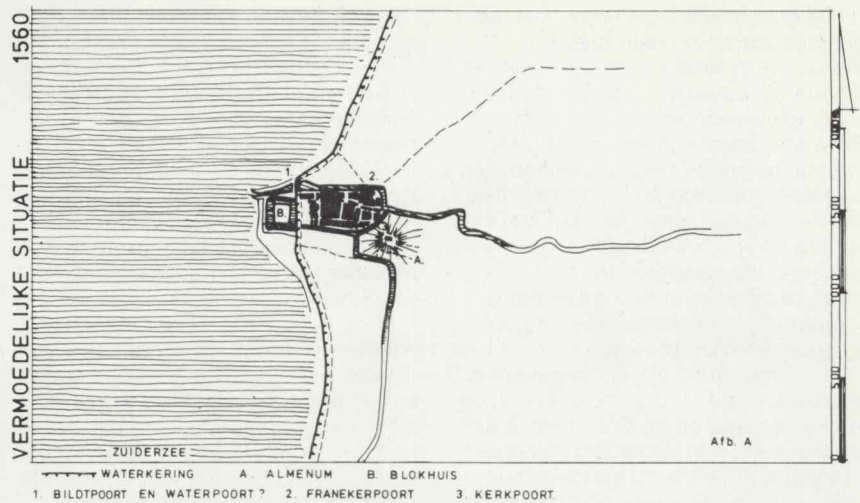
Minder geconcentreerd bebouwd zijn de Schritsen en de straatjes tussen de Kleine Brede Plaats en de Zuiderhaven. De meest westelijk gelegen bouwblokken vormen invullingen op het voormalige open terrein voor het dan vrijwel gesloopte blokhuis.

Op de kaart is verder af te lezen dat de Voorstraat haar positie als functioneel hoofdelement binnen de stad heeft verloren. De koopmanshuizen, commandeurswoningen, het Admiraliteitscollege en het Groenlandhuis liggen alle aan de havens die in functioneel opzicht de belangrijkste elementen binnen de stad zijn geworden. Kenmerkend in deze is dat het stadhuis, door Van Deventer getekend met een gevel aan de Voorstraat, op de kaart van Blaeu uitgebreid is met een gebouw aan de Noorderhaven.

In de Noorder- en Zuiderhaven, de nieuwe functionele hoofdelementen, zijn verschillende activiteiten geconcentreerd. De Noorderhaven is de aanlegplaats voor de (regionale) handelsvloot. Pakhuizen en stapelplaatsen dienen voor de opslag van goederen.

De Zuiderhaven is de thuishaven voor de schepen van de admiraliteit. Het Admiraliteitscollege en het magazijn zijn gelegen langs de Noorderkade. Ook de houthandel is geconcentreerd in de Zuiderhaven. Houtzagerijen en scheepswerven zijn op de kaart van Blaeu terug te vinden langs de zuidkant van deze haven.

Buiten de kernstad en de havens bestaan er binnen de stad nog bebouwingsconcentraties in het gebied rondom de Zoutsloot en in het stadsdeel Almenum. In deze buurten tekent Blaeu kleine lage pandjes, waarschijnlijk grotendeels arbeiderswoningen. Binnen Almenum is geconcentreerde bebouwing gelegen langs de Kerkstraat en een deel van de kerkring. Binnen de kerkring liggen de kerk en het kerkhof. Opvallend is dat aan de oostkant en de zuidkant van de ring aan



de binnenkant een aaneengesloten reeks van kleine panden ligt die – wellicht als diaconiewoningen – van het kerkerrein is afgezonderd. Naast enkele als dichtbebouwd aangegeven straatjes in het noorden van de buurt, komen ten westen en ten zuiden van de ringweg enkele open gebieden voor.

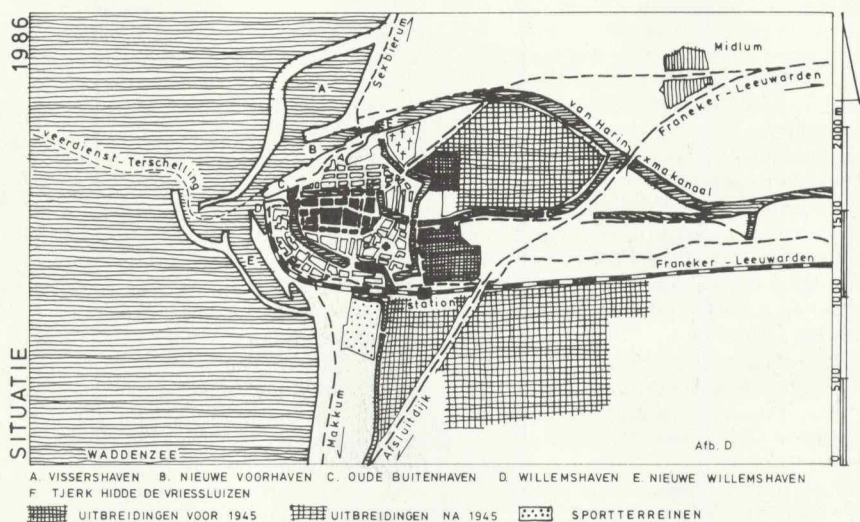
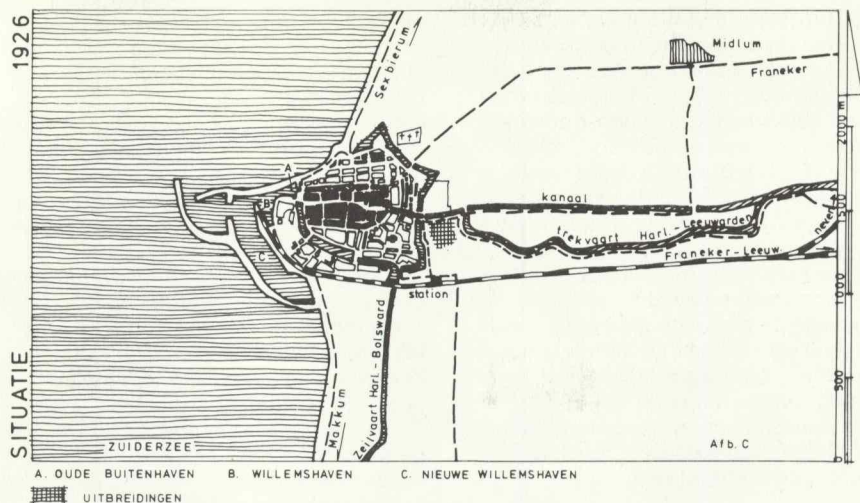
Twee gebieden binnen de stad kenmerken zich door een uitgesproken lage bebouwingsdichtheid. Het gebied tussen het Noordijs, het Franekereind en de vestingwerken is spaarzaam bebouwd met pakhuizen en stapelplaatsen langs een aantal evenwijdige grachtjes; een patroon dat mogelijk van vóór de omwalling dateert. Ook tussen de Zuiderhaven en de vestingwerken komen extensief bebouwde delen voor. Werven, stapelplaatsen en tuinen zijn dominant binnen deze perifere stadsdelen, waarvan ook het voormalige blokhuis deel uit maakt. Blaeu tekent twee ronde torens en een muur als restanten van deze burcht. Op het vrijwel onbebouwde terrein zijn in het begin van de 17de eeuw de Westerkerk en het Weeshuis gebouwd.

Na de bloeiperiode die de stad gedurende de 17de eeuw doormaakt, volgt in de 18de eeuw een periode van economische teruggang. De Oostzeehandel en de walvisvaart nemen in betekenis af en ook de activiteiten van de Admiraliteit stagneren. Toch kan dankzij het omvangrijke achterland de regionale handel zich goed handhaven. Verder wordt de terugval van de Oostzeevaart opgevangen door de handel in koloniale waren uit het toenmalige Nederlands Indië, maar vooral door de vaart op Engelse havens. Harlinger schepen met zuivelproducten en vee worden in Londen en Hull gelost om steenkool in te nemen voor op de terugreis. Deze handel met Engeland neemt geleidelijk toe en vormt gedurende de 19de eeuw een belangrijke bestaansbron voor de Harlinger haven.

Ook gedurende de 18de en 19de eeuw blijft Harlingen een uitgesproken overslaghaven van produkten die worden verhandeld op marktplaatsen in het achterland.

Van de vele grotendeels kleinschalige industrieën blijft naast de visverwerking de houthandel tot in de





18de eeuw bestaan. Verder heeft de scheepsbouw die net als de houtzagerijen geconcentreerd is in de Zuiderhaven zich altijd binnen de stad gehandhaafd. Een ander aspect van de havenfunctie vormt de bevoorrading van de schepen. Hierdoor nemen winkels en toeleveringsbedrijven een belangrijke plaats in binnen de stad. De verblijfsfunctie in de stad, vele schepen overwinteren in de Harlinger havens, komt tot uiting in de vele koffiehuisen en herbergen, met name aan de Noorderhaven.

Het kadastraal minuutplan uit 1827 geeft een beeld van Harlingen in de structuur zoals die na de 16de-eeuwse stadsuitbreidingen gedurende ruim twee eeuwen heeft bestaan (fotobijlage, afb. 3). Het kadastraal minuutplan vertoont relatief weinig verschillen met de kaart van Blaeu, hetgeen kenmerkend is voor de minder florissante periode die de stad in de voorafgaande eeuw heeft doormaakt. De open gebieden die op de 17de-eeuwse kaart van Blaeu zijn waar te nemen ten zuidwesten van de Zuiderhaven en ten oosten van het Noordijs blijken ook in het begin van

de 19de eeuw nog grotendeels te bestaan uit open opslag- en werfterreinen. In het stadsdeel Almenum wordt zelfs veel minder bebouwing aangegeven dan op de kaart van Blaeu. Almenum blijkt dan een grotendeels open gebied waar met uitzondering van de panden langs de Kerkstraat, de straten partieel bebouwd zijn met kleinschalige huisjes.

Ook op de kadastrale minuut onderscheidt de kernstad zich in bebouwingsintensiteit van de overige delen van de stad. Van de later gevormde delen van de stad kennen alleen de Noorderhaven, de Hoogstraat, het Noordijs, het Franekereind en de Brouwersgracht een aaneengesloten bebouwing.

De fijnmazig gestructureerde buurt rondom de Zoutsloot is bebouwd met kleine ondiepe pandjes, kenmerkend voor arbeiderswoningen. Verder is op de kadastrale minuut waar te nemen dat de vestingwerken sinds de aanleg ervan in de 17de eeuw nagenoeg onveranderd zijn gebleven.

Hierin komt gedurende de 19de eeuw verandering. Aangezien de landsregering de verdedigingswerken

in het geval van Harlingen vanaf de jaren dertig van de 19de eeuw verder overbodig acht, raken de vestingwerken in onbruik en wordt het de stad toegestaan delen ervan te slechten.

Nadat in 1833 en 1835 op de Havenpoort na alle poortgebouwen gesloopt zijn, wordt in het verdere verloop van de eeuw ongeveer de helft van de vestingwerken geheel of gedeeltelijk geslecht. De ingrepen komen voort uit infrastructurele of bouwkundige werkzaamheden en omvatten naast slechting van de wallen soms ook de demping van de vestinggracht.

Waar de vestinggracht blijft bestaan, worden bij de stadstoegangen in de loop van de 19de eeuw de houten ophaalbruggen vervangen. Bij de voormalige Franeker- en Sneekerpoort door een ijzeren draaibrug, bij de Franekerpomp door een ijzeren ophaalbrug. Gelijktijdig wordt daarbij ook aan de noordkant van de Franekervaart een overeenkomstige brug gebouwd.

Met het vervallen van de vestingplicht bestaat voor Harlingen de mogelijkheid de stad buiten de voormalige vestingwerken uit te breiden. Toch wordt wat betreft de woningbouw pas rond 1900 van deze mogelijkheden gebruik gemaakt. Aanvankelijk blijken de door het slechten van de wallen geboden mogelijkheden vooral te worden benut voor de uitbreiding van de havencapaciteit en de aanleg van een spoorverbinding. Deze infrastructurele werkzaamheden vormen de exponenten van de economische bloeiperiode die de stad gedurende het midden van de 19de eeuw doormaakt. Deze opleving is het gevolg van de sterke toename in de export van zuivelprodukten en vlees naar Engeland.

Allereerst wordt rond 1850 de Dokhaven gegraven. Hierbij wordt een deel van het meest westelijke bastion geslecht. Verdere afgravingen van de vestingwerken aan de zuidkant van de stad volgen bij de aanleg van een spoorlijn en een spooreplacement in het begin van de jaren zestig van de 19de eeuw.

Met de aanleg van de spoorlijn wordt ten zuiden van het Zuiderbolwerk een station gebouwd, terwijl het eindpunt van de lijn ten westen van de Dokhaven komt te liggen. Ten behoeve van deze verbinding met de haven worden de zuidelijke en westelijke bastions van de vestingwerken gedeeltelijk geslecht. Op de kaart uit de gemeente-atlas van J. Kuyper uit 1867 is de situatie rondom de spoorlijn duidelijk af te lezen (fotobijlage, afb. 4).

Onder invloed van de sterk stijgende activiteiten in de Harlinger havens komt rond 1870 een omvangrijke uitbreiding van de havencapa-



citeit tot stand met de aanleg van de Willemshaven. Omdat de haven wordt aangelegd direct ten westen van de havenspoorlijn is er goedere-noverslag mogelijk tussen spoorweg en schepen. De hooggespannen verwachtingen die bij de totstandkoming van de spoor-boot verbinding Hamburg-Groningen-Harlingen-Londen bestaan, blijven achter bij de werkelijkheid omdat de aanvankelijke expansie van de Engelse handel niet verder doorzet, maar gedurende het einde van de 19de en het begin van de 20ste eeuw constant blijft. Ook de houthandel en de regionale handel blijven in de genoemde periode ongeveer gelijk. Aan de Oostzeehandel komt echter definitief een einde als in 1877 Amsterdam via het Noordzeekanaal bereikbaar wordt voor grotere zeeschepen en Harlingen zijn functie als overslaghaven voor Amsterdam verliest.

De structurele en ruimtelijke veranderingen binnen de stad gedurende deze periode hebben grotendeels betrekking op de vestingwerken en de gebieden die daar direct aan grenzen. In het binnenstedelijk gebied daarentegen blijven met uitzondering van het stadsdeel Almenum ingrijpende wijzigingen achterwege. Slechts de demping van de grachten in de Voorstraat, de Lanen, de Wortelhaven – thans Simon Stijlstraat – de Schritsen, de Heiligeweg en de Brouwersgracht vormen hier ruimtelijke veranderingen.

De veranderingen die binnen Almenum en het gebied rondom de Zuiderhaven plaatsvinden, zijn kenmerkend voor dergelijke tot het midden van de 19de eeuw extensief bebouwde delen van binnensteden. Net als in vele andere steden worden in de perifere sectoren van de stad grootschalige industriële en utilitaire gebouwen gerealiseerd. Eén van deze industriële bouwwerken is in vele steden een gasfabriek. Ook in Harlingen wordt in 1857 een dergelijke fabriek gebouwd. De gebouwen en de gashouder liggen aan de ooststrand van Almenum op het daarvoor gedeeltelijk afgegraven bolwerk. Verder worden tussen het Zuiderbolwerk dat intact blijft en de brug bij de Franekerpijp ook andere bedrijfspanden en woningen gebouwd, zoals een suikerfabriek en een ziekenhuis.

Niet-industriële bebouwing wordt binnen Almenum gerealiseerd langs de Hofstraat. Op de extensief bebouwde gronden langs deze straat wordt in 1870 een omvangrijk klooster annex pensioonaat gesticht, terwijl in de 20ste eeuw het zuidelijk deel van de ruimte binnen de kerkring wordt bebouwd met een school.

Dergelijke institutionele gebouwen komen aan het einde van de 19de eeuw ook aan de noordkant van de Zuiderhaven tot stand met de bouw van een omvangrijke neo-gotische kerk met toren en pastorie, terwijl een Hogere Burger School wordt gebouwd op de plaats van de vroegere zetel van de Admiraliteit. In tegenstelling tot het stadsdeel Almenum waar mede door de geringe bebouwingsdichtheid de toegevoegde grootschalige gebouwen veelal op zich zelf staande elementen vormen, zijn de school en het kerkgebouw langs de noordkant van de Zuiderhaven opgenomen binnen de nagenoeg gesloten gevelwand langs de noordelijke kade.

De ontwikkeling in het gebied ten zuiden en ten westen van de Zuiderhaven is vergelijkbaar met die in Almenum. Ook hier worden op een tot die tijd grotendeels open gebied na 1850 vele omvangrijke gebouwen gerealiseerd. Zo wordt in 1870 ten zuiden van de havenkom een ziekenhuis gebouwd. Verder worden een visafslag, slachterijen, loodsen en een vuurtoren gebouwd. Opvallend is dat de scheepswerf die in dit gebied al door Blaeu wordt getekend tot in de huidige tijd op die plaats is blijven bestaan.

De restanten van de voormalige vestingwerken die door infrastructuurele ingrepen al grotendeels zijn geslecht, verdwijnen in de eerste decennia van de 20ste eeuw vrijwel geheel met de seriematige aanleg van kleine lage woningen. Ten westen van de voormalige Sneekerpoort worden op de plaats van een bolwerk in het begin van de 20ste eeuw een groenteveiling, een sociëteit en een school gebouwd. Van de oudere bebouwingsstructuur van het gebied blijft alleen de Zuiderstraat en de zuidwand van het Havenplein met daarlangs veelal 18de- en 19de-eeuwse panden gehandhaafd. Op het Havenplein zelf wordt in 1883 de Havenpoort afgebroken. Een gebouwtje van het Kantongerecht uit 1890 vormt met een naastgelegen pand dan de enige bebouwing aan de noordzijde van het plein.

De veranderingen die in de loop van de 19de eeuw binnen het noordelijke en oostelijke deel van de stad plaatsvinden, zijn van geringer omvang dan die in het zuidelijke en westelijke deel van de stad.

De aan het extensief bebouwde gebied rondom de Zoutsloten ten oosten van het Noordijs toegevoegde bebouwing, bestaande uit bedrijfsgebouwtjes en begin 20ste-eeuwse seriematige woningbouw, is over het algemeen kleinschalig en ingepast binnen de stedenbouwkundige structuur. Ruimtelijk ondergaat het

gebied verandering als gevolg van de demping van de Zoutsloten, waarvan alleen het deel parallel aan de Noorderhaven intact blijft. Kenmerkend voor het noordelijk gedeelte van de buurt is de sterke verpaupering van de bebouwing. Bij dit proces worden de pandjes langs de straatjes ten noorden van de Zoutsloot gesloopt en in de jaren zestig en zeventig van de 20ste eeuw vervangen door woningbouwblokken.

Rondom dit deel van de stad blijven tussen de voormalige Franekerpijp en de voormalige Franekerpoort de vestingwerken deels intact. De wallen worden omgevormd tot park.

Ten westen van de voormalige Franekerpoort worden de wallen na 1850 gedeeltelijk geslecht om plaats te maken voor ondiepe, langgerekte woningblokken. Gezien het feit dat deze lineaire bebouwing exact op de plaats van de voormalige wallen ligt en de vestinggracht niet wordt aangetast, blijft de structuur van de vestingwerken ter plaatse echter gehandhaafd.

In deze situatie komt verandering tijdens de aanleg van het van Harinxmakanaal direct na de Tweede Wereldoorlog. Bij de omvangrijke werkzaamheden, die naast het graven van het kanaal ook de aanleg van een nieuwe haven aan de noordkant van de dijk omvatten, wordt het noordelijk deel van de vestinggracht gedempt. Hierdoor ontstaat tussen de langgerekte woningblokken en de sluisen in het kanaal een ruimte die tot het eind van de jaren zeventig deels gebruikt wordt als industrieterrein. Met het verdwijnen van de industrie in dit gebied wordt ook een deel van de 19de-eeuwse woningblokken gesloopt.

Bij de aanleg van het kanaal wordt ook de uitvalsweg vanaf de voormalige Bildtpoort verplaatst. De weg wordt dwars over het open gebied aangelegd. Verder wordt de Bildtstraatgracht gedempt.

De opening van het kanaal in het begin van de jaren vijftig vormt een verbetering van de bereikbaarheid van de stad voor de scheepvaart. Deze verbetering heeft echter ook negatieve gevolgen omdat de plaatsen in het achterland per schip en vrachtwagen bereikbaar zijn buiten Harlingen om. De stad verliest hierdoor een deel van haar overslagfunctie.

Ook in ruimtelijk opzicht heeft de aanleg van het kanaal invloed op de ontwikkeling van de stad. De ligging van het kanaal brengt wijzigingen in de infrastructuur rondom de stad teweeg. De wegverbinding vanaf Franeker wordt verlegd. Ten oosten van Midlum wordt een weg aangelegd die aansluit op de weg naar de



Afsluitdijk. Verkeer vanaf Franeker kan vanaf deze weg langs de Franekervaart of langs het station de binnenstad via de voormalige Franekerpip respectievelijk de voormalige Sneekerpoort bereiken. De historische uitvalsweg vanaf de voormalige Franekerpoort wordt door het kanaal doorsneden en ontsluit nog slechts een buitenwijk tussen het kanaal en de rondweg.

Ook bij enkele andere stadstoegangen verandert de ontsluitingsstructuur. De toegang via de voormalige Zuiderpoort komt te vervallen als gevolg van het opheffen van de Zuiderbrug over de Zuiderhaven in 1940. Nieuwe entrees komen in het begin van de 20ste eeuw tot stand met doorbraken bij de Steenhouwersstraat en op de kop van de Noorderhaven. De toegangen bij de voormalige Bildtpoort en de voormalige Havenpoort blijven bestaan.

Na de Tweede Wereldoorlog breidt de stad zich buiten de voormalige vestingwerken sterk uit in de vorm van nieuwbouwwijken. Binnen de historische stad kenmerkt het eerste decennium na de oorlog zich door teruglopende functies aan de Noorder- en Zuiderhaven als gevolg van het toegenomen belang van het wegverkeer ten koste van de scheepvaart. Opslagplaatsen en verwerkende bedrijven worden veelal vanwege betere ontsluitingsmogelijkheden over de weg verplaatst naar het (haven)gebied rondom de stad. Vooral de industrieën in het stadsdeel Almenum verdwijnen om deze reden geleidelijk uit de binnenstad. Ook verliezen enkele institutionele gebouwen in Almenum hun functie en komen leeg te staan. Hierdoor wordt dit stadsdeel gedurende enkele decennia gekenmerkt door een uitgebreide kaalslag van de voormalige industriële bouwwerken en een sterke verpaupering van de deels historische woonbebouwing. Deze ontwikkeling wordt tot staan gebracht door een omvangrijk stadsvernieuwingsproject in de eerste helft van de jaren tachtig. Op de open plekken worden woningen gebouwd langs de bestaande – en deels geïntensiverde structuren. Verder wordt de grotendeels geslechte oostelijke wal van de voormalige vestingwerken weer gedeeltelijk hersteld. De bestaande deels historische bebouwing wordt gerestaureerd, terwijl ook de na gedeeltelijke sloop overgebleven delen van het kloostergebouw aan de Hofstraat wordt opgenomen binnen de nieuwbouw.

Aan de Zuiderhaven blijven kaalslag en verpaupering grotendeels achterwege. Gesloopte gebouwen als het rooms-katholieke ziekenhuis en de Hogere Burger School worden

vervangen door twee bejaardenhuizen. Verder blijven een omvangrijke scheepswerf en enkele andere bedrijven in het gebied gehandhaafd. Samen met een havenkantoor op de hoek van de Zuiderstraat ondersteunen deze bedrijven de havenfunctie in dit deel van de binnenstad.

In tegenstelling tot de veranderingen in de zuidelijke delen van de stad zijn de ruimtelijke en functionele veranderingen binnen de kernstad en het gebied rondom de Zoutsloten minder ingrijpend. Binnen deze stadsdelen blijven de woonfunctie, de winkelfunctie en de verblijfsfunctie gehandhaafd. De bedrijfs- en opslagfunctie loopt met name langs de Noorderhaven daarentegen sterk achteruit, grotendeels als gevolg van het verdwijnen van de kleine binnenvaart. Gedurende de laatste decennia wordt de haven in toenemende mate aangedaan door de recreatievaart. Hierdoor herstelt zich de vanouds sterke verblijfsfunctie in deze haven.

Vooraf de scheepsbevoorradingsbedrijven en de horeca kunnen zich hierdoor rondom de haven handhaven en ook het winkelbestand in de Voorstraat profiteert van deze voor de stad belangrijke inkomstenbron.

De ruimtelijke ontwikkelingen binnen het noordelijk deel van de stad richten zich vanaf de jaren zeventig vooral op restauratie van de historische bebouwing.

In de kernstad en langs de Noorderhaven, het Noordijs en de Franekereind vindt deze veelal pandsgewijs plaats. Het herstelproces strekt zich over enkele decennia uit en duurt voort tot in de huidige tijd.

Ook in het gebied rondom de Zoutsloot vindt op uitgebreide schaal restauratie plaats. Het restauratieproces binnen deze in zijn geheel sterk verpauperde buurt is echter veel grootschaliger en wordt grotendeels in het begin van de jaren zeventig binnen een tijdsbestek van enkele jaren gerealiseerd. Bij dit project wordt ook de inrichting van de openbare ruimte betrokken, waarbij de gedeeltelijk gedempte Zoutsloot weer geheel is hersteld.

De toestand in het gebied rondom de gedempte oostelijke Zoutsloten blijft grotendeels ongewijzigd, zodat zich hier een verdere achteruitgang van de bebouwingskwaliteit afspeelt, die plaatselijk resulteert in afbraak.

### Huidig ruimtelijk karakter

In het huidige ruimtelijke karakter van Harlingen zijn de geschetste historische ontwikkeling zowel structureel als ook ruimtelijk goed te herkennen. Een belangrijk aspect in dit opzicht is dat binnen de 16de-eeuwse stadsomgrenzing de verschillen in historische ontwikkeling tussen

de kernstad, de 16de-eeuwse uitbreidingen en het stadsdeel Almenum zijn af te lezen in straatprofielen, beloop van straat- en steegwanden, bebouwingsconcentratie, hoedanigheid en functie van de bebouwing. De randen van de stad zijn veelal minder duidelijk te herkennen. De 16de-eeuwse stadsbegrenzing, de vestinggracht, is alleen langs het oostelijke deel van de stad blijven bestaan. Langs de zuidwestkant en de noordkant van de stad liggen op de plaats van de geslechte bastions havens, (spoor)wegen en woonwijken die minder goed aansluiten op de historische structuur.

### Nadere typering te beschermen waarden

De kernstad, begrensd door de Noorderhaven, het Noordijs, de Heiligeweg en de Schritsen wordt gekenmerkt door een uiterst eenduidige hoofdstructuur. Binnen de parallellopzet vormen de voormalige grachten de Voorstraat, de Lanen en de Schritsen alsmede de Noorderhaven de hoofdelementen. De bebouwing in de kernstad is steeds op deze oost-west gerichte elementen georiënteerd. Straatjes en stegen vormen de secundaire dwarsverbindingen. Alleen langs enkele straten en de relatief brede St. Odolphussteeg is bebouwing op de dwarsverbindingen georiënteerd. Overigens liggen de dwarsstegen langs de gesloten zijgevels van de panden aan de parallel-elementen. In de St. Jacobsstraat is de aanzet van de uitvalsweg naar Franeker te herkennen. De straat heeft, evenals de in het verlengde gelegen Simon Stijlstraat gesloten gevelwanden die voornamelijk uit winkels bestaan. Deze straatprofielen nemen een tussenpositie in ten opzichte van de brede gracht- en havenprofielen van de parallel-elementen enerzijds en de smalle steegprofielen anderzijds. Ook de Kerkstraat, de verbindingsweg tussen de kernstad en Almenum heeft een vergelijkbaar profiel en is door de afwijkende structuurrichting en de aanwezige winkelfunctie als oorspronkelijke uitvalsweg herkenbaar. Opmerkelijk is verder dat hoewel de Kleine Brede Plaats ruimtelijk zowel als functioneel met de genoemde uitvalswegen vergeleken kan worden binnen de kernstad slechts een dwarsverbinding is van zuiver lokale betekenis.

Een opvallend kenmerk van de structuur binnen de kernstad is dat de straten en stegen bijna overal bajonetvormig op elkaar aansluiten en nergens in elkaars verlengde liggen. Langs de Kleine Brede Plaats, de Lanen en de Simon Stijlstraat zou dit verschijnsel geïnterpreteerd kunnen worden als een ontwikkelings-



grens. Een gevolg van deze opbouw is dat de meeste dwarsstraten en -stegen visueel worden afgesloten en een besloten ruimtelijk karakter kennen in tegenstelling tot de langgerekte oost-weststructuren, oost-weststructuren.

Het ontstaan van de kernstad als een waarschijnlijk lineaire nederzetting langs een waterloopje, de huidige Voorstraat, is te herkennen in het bochtige beloop van deze inmiddels gedempte gracht. Ook de Lanen en de zuidzijde van de Noorderhaven kennen een gebogen beloop, hetgeen kenmerkend is voor een geleidelijke en ongereguleerde vorming van deze delen van de stad gedurende de Middeleeuwen.

Binnen de kernstad neemt de Vijverbuurt die is gelegen op het voormalige open terrein voor het gesloopte blokhuis een bijzondere plaats in. De bebouwing die bestaat uit kleine arbeiderswoningen en enkele opslagruimten ligt langs een stelsel van elkaar kruisende korte straatjes met een profiel, de pandjes kennen veelal alleen een begane-grondlaag, dat elders in de stad niet voorkomt.

De functionele ontwikkelingsgeschiedenis van de kernstad is af te lezen in de functionele differentiatie van de bebouwing langs de hoofdelementen van de parallelstructuur.

Zo vormt de Voorstraat-Grote Brede Plaats, de ontstaansbasis van de nederzetting, ook in de huidige situatie met vele winkels, voornamelijk woonhuizen, en openbare gebouwen als het stadhuis en het postkantoor het functionele zwaartepunt binnen de stad. Ook de bebouwing langs de Noorderhaven vertoont een duidelijke functionele relatie met zijn directe omgeving.

Aan de Noorderkade liggen veelal voornamelijk koopmanshuizen, aan de Zuiderkade wisselen pakhuizen, winkels in scheepsbenodigdheden en -bevoorrading en koffiehuisen elkaar af. Deze koffiehuisen vormen met enkele elders aan de kaden gesitueerde hotels de exponenten van de verblijfsfunctie die de Noorderhaven altijd heeft gekenmerkt. Dat de haven een belangrijke positie inneemt binnen de stad blijkt uit het feit dat het in oorsprong middeleeuwse stadhuis aan de Voorstraat in de 17de eeuw is uitgebreid met een gebouw aan de Noorderhaven, dat de hoofdfunctie heeft overgenomen. De structuur ter plaatse van het stadhuis wordt door stegen aan weerszijden van het gebouw alsmede door de ligging van de Raadhuisbrug over de Noorderhaven verbijzonderd, waaruit de bijzondere functie van de bebouwing blijkt.

In de overige delen van de kernstad ligt over het algemeen minder voornamelijk bebouwing die bestaat uit

woningen, bedrijfsgebouwtjes en enkele winkels, welke laatste vooral geconcentreerd zijn langs de uitvalswegen en de Heiligeweg.

Bijzonder zijn de twee binnenterreintjes die via steegjes vanaf de Lanen en de Kleine Brede Plaats bereikbaar zijn. Aan deze terreintjes liggen gebouwen van enkele voormalige ambachtelijke bedrijfjes die ook elders binnen de stad op dergelijke plaatsen zijn gevestigd geweest maar in de huidige situatie grotendeels zijn verdwenen.

De veranderingen van de ruimtelijke karakteristiek door de demping van vele grachten bepalen binnen de kernstad de inrichting van de straatruimten. Na demping van de grachten zijn de profielen veelal ingedeeld in een centraal gelegen brede rijbaan met aan weerszijden parkeerstroken en trottoirs. Deze indeling betekent veelal een verzwakking van de ruimtelijke geleiding ten opzichte van de situatie voor de demping. Langs de Voorstraat is dit in veel mindere mate het geval, doordat de bomen die aan weerszijden van de grachten een ondersteuning vormden van de ruimte-indeling daar zijn gehandhaafd.

In de Voorstraat dragen naast het gebogen beloop en de bomen die op onregelmatige afstanden van elkaar staan, het bebouwingsbeeld van de vele vaak rijk gedetailleerde panden en de particuliere stoepen of bordesen bij aan de gedifferentieerde opbouw van de ruimte. Het stadhuis, juist gelegen in de buitenzijde van een bocht in de straat, vormt met een klein torentje een opvallend element in het straatbeeld.

Door het gebogen beloop van de Voorstraat is de ruimtelijke karakteristiek sterk besloten. Deze beslotenheid verdwijnt op de Grote Brede Plaats. De wanden aan deze ruimte in het verlengde van de Voorstraat wijken in westelijke richting sterk uiteen, waardoor in die richting een grote openheid bestaat mede vanwege het feit dat een visuele afsluiting van de ruimte aan die zijde ontbreekt. Vanaf de Grote Brede Plaats is hierdoor een open uitzicht mogelijk op het havenplein en de daar achter gelegen zeedijk, waardoor de ontstaansbasis van de stad herkenbaar is.

De Noorderhaven heeft als geheel een besloten ruimtelijk karakter. Op de havenkop zowel als aan de oostzijde van de havenkom wordt de lineaire ruimte visueel afgesloten door bebouwing. De panden langs de kaden kennen veelal een rijke formele detaillering en vormen een harmonieus geheel. Met rijbanen, kaden, een bomerij aan de noordzijde en de vele particuliere stoepen is de indeling van het profiel over de haven

binnen een eenduidige opzet zeer gedifferentieerd. Verder vormen een 19de-eeuwse ijzeren voetgangersbrug ter hoogte van het stadhuis en een historisch sluisencomplex in de overgang naar de Rommelhaven opmerkelijke accenten binnen de opbouw van de ruimte.

Tot het stadsdeel Almenum wordt in de huidige situatie het gebied tussen de Brouwersstraat, de Heiligeweg, het Franekereind en de vestingwallen gerekend. Centraal in dit gebied ligt een terp met daarop een omvangrijke 17de-eeuwse kerk en een deels middeleeuwse toren. De kerkring en de Kerkstraat, de verbinding met de kernstad, vormen de duidelijkste onderdelen van de nederzettingsstructuur zoals die waarschijnlijk bestaan heeft voor de incorporatie van Almenum binnen de vesting. Een deels historische (woon)bebouwing versterkt de herkenbaarheid van deze nederzettingsstructuur.

De gebieden tussen de kerkring en de voormalige vestingwerken vormen een latere invulling die slechts in zeer beperkte mate aansluit op de aangrenzende structuren. Kenmerkend in dit opzicht is dat alleen de Kerkstraat een doorgaande verbinding vormt met de overige stadsdelen, terwijl langs de Brouwersstraat, de Heiligeweg en het Franekereind de achtergevels van de panden aan deze straten en grachten de ruimtelijke begrenzing vormen van het stadsdeel.

Voordat de recente stadsvernieuwing binnen Almenum heeft plaatsgevonden, is het stadsdeel extensief bebouwd geweest met zeer kleine arbeiderswoningen. In de 19de eeuw worden de dan nog grote nagenoeg open gebieden opgevuld met grootschalige industriële en utilitaire bouwwerken. Een kloostergebouw annex pensioonaat en een school aan de Hofstraat, een gymnastieklokaal op de vestingwal en een ziekenhuis op het Zuiderbolwerk vormen van deze grotendeels gesloopte bebouwing het restant. Verder zijn langs de zuidzijde van de Hofstraat-Rapenburg kleine woningen en schuurtjes bewaard gebleven. Voor het overige is het gebied gesaneerd. Recente woningbouw is deels langs de bestaande structuren en deels langs nieuwe of geïntensiverde structuren tot stand gekomen. De gedeeltelijk herstelde vestingwerken en de open ruimte van de stadgracht aan de oostkant van de buurt worden in vele doorzichtmogelijkheden vanuit de nieuwbouw duidelijk ervaren. Aan de zuidkant echter schermt de 19de- en 20ste-eeuwse bebouwing langs de Hofstraat-Rapenburg en zicht op de vesting af en is deze alleen herkenbaar in de hoge bomen langs het Zuiderbolwerk.



In tegenstelling tot de kernstad en delen van Almenum zijn de 16de-eeuwse stadsuitbreidingen binnen relatief korte tijd geheel planmatig aangelegd. De regelmatige structuur en de vrijwel rechte rooijlijnen die deze nieuwere stadsdelen kenmerken wijzen op dergelijke ontwikkelingen. Ook het monofunctionele karakter van enkele delen van de uitbreidingen stemt met een dergelijke ontwikkeling overeen.

Bijzondere elementen binnen de uitbreidingen worden gevormd door de Noorder- en Zuiderhaven. De Noorderhaven scheidt de uitbreidingen van de kernstad. De hoofdopzet van de nieuwere stadsdelen, een parallelstructuur vormt steeds een directe afgeleide van de Noorderhaven en het Noordijs. Ten noorden van de haven vormen de Zoutsloot, een kleine gracht, de Droogstraat, een achterstraatje en een parallelstraatje nabij de voormalige vestingwerken de basis van deze opzet. Enkele op regelmatige afstanden van elkaar gelegen straatjes vormen de dwarsverbindingen tussen de Noorderhaven en de voormalige vestingwerken. In het oostelijke deel van de uitbreidingen zet de parallelstructuur, hier een afgeleide van het Noordijs, zich met twee gedempte grachten door tot de voormalige vestingordel. Dwarsverbindingen ontbreken hier echter.

De functionele differentiatie en het bebouwingsbeeld is binnen beide uitbreidingen verschillend. In het gebied ten noorden van de haven domineren kleine arbeiderswoningen. Het gebied ten oosten van het Noordijs wordt naast enige kleine historische woonhuizen direct aan de binnenzijde van de voormalige vestingwal gekenmerkt door groot-schalige bouwwerken die zijn te herkennen als 19de- en 20ste-eeuwse invullingen binnen dit van oudsher extensief bebouwde deel van de binnenstad. Het betreft hier opslag- en bedrijfsruimten, alsmede binnen de bestaande structuur gerealiseerde woningbouw uit de jaren dertig van de 20ste eeuw.

In scherp contrast met de bebouwing rondom de Noordelijke- en Oostelijke Zoutsloten staan de zeer statige koopmanshuizen langs de Noorderhaven, het Noordijs en het Franeker-eind. Deze ruimten worden tussen de havenkom en het Noordijs structureel en ruimtelijk van elkaar gescheiden door de kleine woonhuizen en de bedrijfsbebouwing langs de Rommelhaven. De Noorderkade van de Noorderhaven gaat vanaf de oostzijde van de havenkom over in de Hoogstraat, de laat- 16de-eeuwse uitvalsweg naar de voormalige Franekerpoort. In deze straat zijn de panden, waaronder een tiental voor een uitvalsweg kenmerkende winkels, kleiner en minder rijk gedetailleerd dan langs de kaden.

De laat-16de-eeuwse uitbreidingen ten zuiden van de kernstad worden gekenmerkt door een grootschaliger structurele opzet waarbinnen de Zuiderhaven sterk dominant is.

Aan de noordkant van de haven liggen gebouwen met sterk wisselende functies en een zeer verschillend bebouwingsbeeld. Toch vormt deze wand een regelmatige ruimtebegrenzing omdat de bebouwing waaronder 18de- en 19de-eeuwse relatief sober gedetailleerde koopmanshuizen, een na-oorlogs bejaardenhuis en een volumineuze 19de-eeuwse kerk met een toren en een pastorie langs een nagenoeg rechte rooijlijn liggen.

Langs de zuidkant van de haven ontbreekt een doorgaande ruimtebegrenzing ter plaatse van een omvangrijk werfterrein aan het water. Voor het overige deel is de bebouwing langs deze zijde, die als gelegen in een buitenbocht zeer bepalend is in de opbouw van de ruimte, sterk wisselend in functie en hoedanigheid. Aan weerszijden van de voormalige uitvalsweg de Zuiderstraat liggen enkele 18de- en 19de-eeuwse panden met een kantoor- en opslag-functie, terwijl nabij de havenkop op het voormalige terrein van het blokhuis lage pakhuizen het bebouwingsbeeld bepalen. Opvallend is de ligging van een langgerekt bejaardenhuis dat aan de zuidkant van de havenkom een duidelijke begrenzing vormt van de ruimte. Aan de oostkant van de havenkom wordt de ruimtebegrenzing gevormd door lage vooruit-springende bebouwing en een historisch sluisencomplex dat de Zuiderhaven verbindt met de Rozen-gracht. Deze kleine binnenhaven is bebouwd met deels historische en deels recent gebouwde pakhuizen, bedrijfsgebouwen, woonhuizen en een school. De Rozen-gracht kent aan de oostkant geen ruimtelijke afsluiting waardoor het aangrenzende Zuiderbolwerk als begrenzing van de historische stad nadrukkelijk wordt ervaren.

Bij de kop van de Zuiderhaven wordt het einde van de binnenstedelijke structuur duidelijk ervaren door de openheid van het buitenhavengebied achter het bouwblok tussen de Zuiderhaven, de Noorderhaven en de Buitenhaven. De openheid van dit gebied contrasteert sterk met het meer besloten ruimtelijk karakter van de kop van de Zuiderhaven zoals dat gevormd wordt door de aaneengesloten wanden langs de oostelijke en westelijke havenkade en door het genoemde bouwblok op de havenkop.

Onderdeel van het beschreven open gebied rondom de Buitenhaven, dat aan de noordkant en de westkant wordt begrensd door de zeedijk vormt het Havenplein. Langs de zuidkant van dit plein vormen relatief lage pakhuizen en woonhuizen een aaneengesloten wand. Aan de

Noordzijde van het Havenplein vormt het vrijgelegen gebouw van het voormalige kantongerecht een begrenzing van de ruimte die de openheid van de havenmonding benadrukt ten opzichte van het Havenplein.

Rondom de 16de-eeuwse stadsuitbreidingen heeft tot het midden van de 19de eeuw een aaneengesloten stelsel van vestingwerken gelegen. Aan de zuidwestzijde en de noordzijde van de stad zijn deze vestingwerken grotendeels verdwenen, terwijl aan de oostzijde een deel van de vestingwerken in gewijzigde vorm bewaard is gebleven.

Twee bastions met daartussen een rechte flank en rondom een doorgaande vestinggracht vormen aan de oostkant van de stad een eenduidige en herkenbare begrenzing van het binnenstedelijk gebied. De bastions zijn sinds de vorige eeuw ingericht als park. Een incidentele verstoring van deze inrichting wordt op de punt van het Zuiderbolwerk veroorzaakt door een bungalow met rondom een erfbeplanting van lage bomen. Ter plaatse van het stadsvernieuwingsgebied in Almenum is de vestingwal na in de vorige eeuw gedeeltelijk te zijn geslecht, recentelijk weer teruggebracht.

Drie stadsentrees sluiten aan op de bewaard gebleven vestingwerken. Bij de voormalige Sneekerpoort vormen een ijzeren draaibrug en een wachtershuisje twee karakteristieke 19de-eeuwse elementen. Een eveneens 19de-eeuwse brug vormt bij de voormalige Franekerpoort de entree. Ten noord-oosten van deze brug zijn de vestingwerken minder goed herkenbaar omdat de vestingwal daar geheel is afgegraven en vervangen door langgerekte woningblokken. Bijzonder is de situatie bij de voormalige Franekerpijp waar de Franekervaart de stadsgracht kruist. Aan weerszijde van de Franekervaart liggen twee vrijwel identieke 19de-eeuwse ijzeren ophaalbruggen. Een ijzeren draaibrug over het Franeker-eind completeert dit harmonieuze geheel. Ten zuiden van de draaibrug ligt een volumineus 19de-eeuws woonhuis dat door zijn ligging op de plaats van de bij de stadsentree gedeeltelijk geslachte vestingwal de toegang tot de stad markeert.

Op de plaatsen waar de vestingwerken zijn verdwenen, is de begrenzing van de historische stad grotendeels vervaagd. Ten westen van het Noorderbolwerk ligt op de plaats van de voormalige vestingwerken een gesaneerd industriegebied dat is ingericht als grasveld en tuinen. Tussen deze open ruimte die zich uitstrekt tot het dijktaalud langs de buitenhaven en de bebouwing langs de Zoutsloot liggen na-oorlogse woningbouwblokken die in situering



noch in schaal aansluiten op het bebouwingsbeeld van de binnenstad.

Langs de zuidwestkant van de stad zijn op de plaats van de voormalige vestingwerken woningen, een weg en een spoorlijn aangelegd. De bebouwing langs de zuidzijde van de Zuiderhaven wordt aan deze zijde van de stad als de uiterste structuur van de historische stad ervaren. Verder is de Zuiderstraat met een aaneengesloten bebouwing van 18de- en 19de-eeuwse panden ondanks het ontbreken van de voorheen aansluitende brug over de Zuiderhaven binnen dit geïsoleerde stadsdeel als voormalige uitvalsweg herkenbaar gebleven.

### **Begrenzing van het aangewezen gebied**

Het gebied waarop de aanwijzing van Harlingen als beschermd stadsgezicht betrekking heeft, ligt tussen het sinds 1969 aangewezen beschermde stadsgezicht en de nog grotendeels herkenbare structuur van de 17de-eeuwse vestingwerken. Deze toevoeging is nodig om tot een structureel samenhangend gebied te komen waarin de ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van de historische stad afleesbaar is. Om deze reden zijn ook de intact gebleven bastions en de nog bestaande delen van de vestinggracht opgenomen binnen het beschermde gebied.

Vanwege het feit dat in de huidige situatie aan de zuid-westkant van de historische stad de structuur van de vestingwerken niet meer is te herkennen, is de grens van de uitbreiding aan de zuidkant van de bebouwing langs de Zuiderhaven gelegd, omdat deze haven de buitenzijde van de herkenbare historische stad vormt. Ook aan de noordkant van de stad is de structuur van de voormalige vestingwerken niet meer te herkennen. De grens van de uitbreiding is hier in aansluiting op het bestaande beschermde stadsgezicht langs de voet van het dijktaalud gelegd dat direct ten noorden van de historische stad ligt.

De begrenzing van het aldus beschermde stadsgezicht Harlingen is weergegeven op de bijgevoegde kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, nummer 237).

### **Rechtsgevolg aanwijzing**

Ter effectivering van de bescherming van het aangewezen stadsgezicht moet ingevolge artikel 37, lid 8 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een bestemmingsplan worden ontwikkeld. De toelichting op de aanwijzing als beschermd stadsgezicht kan daarbij wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen.

Doel van de aanwijzing is, de

karacteristieke met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkelingen binnen het gebied.

De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te geven voor een ruimtelijke ontwikkeling, die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruik maakt en daarop voortbouwt.

### **Geraadpleegde literatuur:**

*Aa, A.J. van der*  
Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden. dl. 5. Gorinchem, 1844.

*Ferwerda, S.*  
Uit Harlingen's historie. Harlingen, 1934.

*Halbertsma, H.*  
Terpen tussen Vlie en Eems. Groningen, 1963.

*Marseille, T.*  
Harlingen de vermaerde zeestad. Harlingen, 1984.

*Smook, R.A.F.*  
Binnensteden veranderen, atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw. Zutphen, 1984.

Gedenkboek Harlingen ter gelegenheid van het 700-jarig bestaan van de stad 1234-1934. z.pl. z.j.

Harlingen, mien stadsje. Harlingen, 1970.

Harlingen, mien stadsje 2. Harlingen, 1974.

### **Colofon:**

Uitgave van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist.

Historisch-geografisch en stedsbouwkundig onderzoek:  
Ir. J. Metz, Zeist.

Foto's:  
Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist (afb. 1 t/m 6 );  
Topografische Dienst, Emmen (omslag).

Kaarten en illustraties in de tekst:  
Studio Ineke van der Burg, Bilthoven.

Verkoopprijs f 10,-.  
Deze publikatie is schriftelijk of telefonisch te bestellen bij het Distributiecentrum DOP  
Postbus 20014  
2500 EA 's-Gravenhage.  
Telefoon: 070-78 98 80.  
Onder vermelding van bestelnummer of ISBN 90 346 1214 7.

Druk:  
Staatsdrukkerij, 's-Gravenhage.



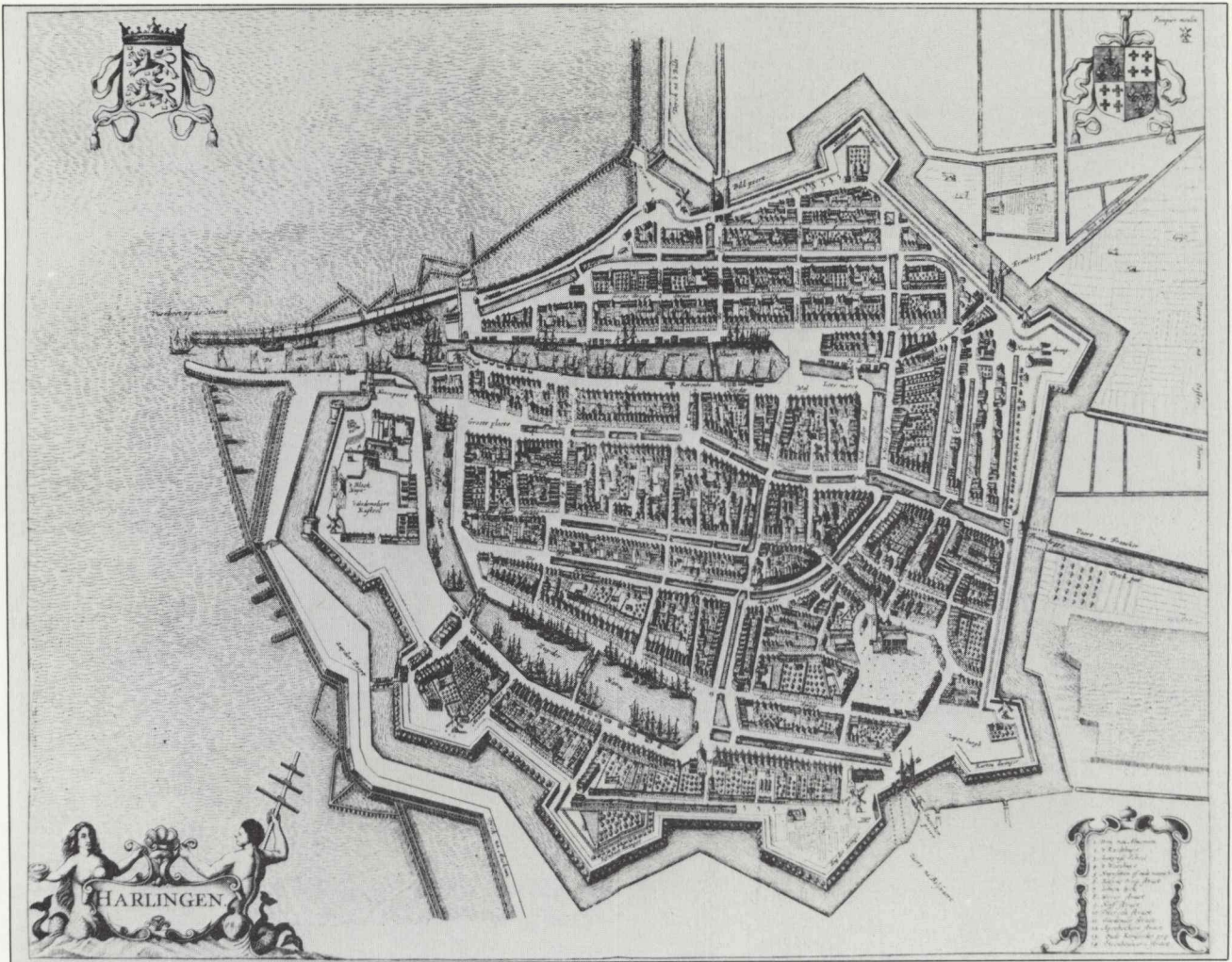
# Fotobijlage

3.110518112010



Afb. 1. Nederlandsche steden in de 16de eeuw; plattegronden van Jacob van Deventer, 1916-1923 (facsimile herdruk van ca. 1560), blad Harlingen, fragment.





Afb. 2. J. Blaeu, Tooneel der Steden van de Vereenighde Nederlanden met hare Beschrijvingen, 1649, blad Harlingen.



3.110518112011



Afb. 3. Kadastraal Minuutplan gemeente Harlingen, 1827, fragment.

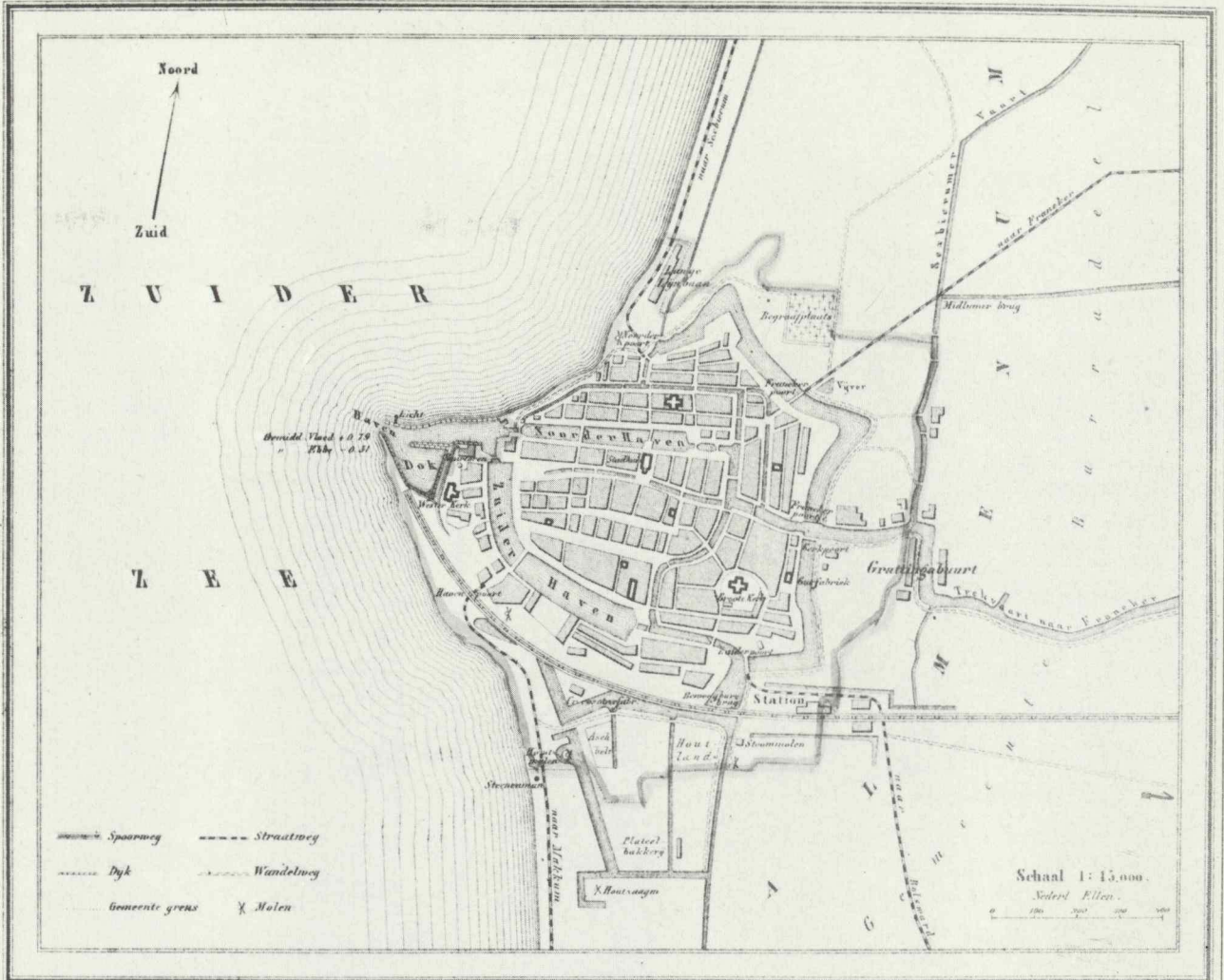




Afb. 4. Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1973 (facsimile herdruk van 1854), blad 5, fragment.



3.110518112012



1867.

101 Bunders. 10000 Inwoners.

Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden

Afb. 5. J. Kuyper, Gemeente-atlas van Nederland, 1867, provincie Friesland, gemeente Harlingen.





Afb. 6. Historisch-ruimtelijke waarderingskaart, 1987.