

KWELDERKUSTSTEDEN

RELATIE CENTRUM ↔ ZEE



Sander Hermens
Astrid Nugteren
Twan Flokstra

Colofon

Onderzoek: Ruimtelijke relatie tussen centrum en zee van een “kwelder kuststad”

Auteurs: Astrid Nugteren
Sander Hermens
Twan Flokstra

Projectgroep: Eems-Dollard regio

In opdracht van: Hogeschool Van Hall Larenstein
Larensteinselaan 26a
Postbus 9001
6880 GB Velp

Begeleiders: Johan Vlug
Adrian Noortman
Hans Smolenaers
Kees Zoon

Onderdeel: Ontwerpondersteunend onderzoek

Datum: 27 april 2012

Voorwoord

Voor u ligt ons onderzoeksrapport dat deel uitmaakt van de afstudeeropdracht van de opleiding Tuin- en Landschapsinrichting, afstudeerrichting Landschapsarchitectuur, aan de Hogeschool Van Hall-Larenstein te Velp.

Tijdens de vorige fase van het afstuderen, het ontwerp van het masterplan, kwamen we erachter dat er diverse ontwikkelingen gepland zijn in Noordoost Groningen, met name rond Delfzijl. Deze ontwikkelingen en de huidige krimp in bevolking zorgen ervoor dat er een herstructurering nodig zal zijn in Delfzijl. Hierbij zien wij een kans om de relatie tussen het centrum van Delfzijl en de ligging aan de kust te versterken. Om meer te weten te komen over hoe deze relatie versterkt kan worden kijken we naar de huidige situatie in Delfzijl en naar hoe deze relatie beleefbaar is in drie vergelijkbare referentiesteden. Aan de hand hiervan hopen we ontwerpprincipes te verkrijgen die wij kunnen toepassen bij de deelopwerking.

Wij vonden het zeer interessant om bij verschillende steden te kijken naar de relatie met de ligging aan de zee. We waren verrast toen we er achter kwamen dat er tussen de steden, die op overeenkomsten zijn uitgekozen, toch zoveel verschillen aanwezig waren.

Graag willen we Johan Vlug en Adrian Noortman bedanken voor het advies en de begeleiding.

Velp, 27 april 2012

Twan Flokstra
Sander Hermens
Astrid Nugteren

Inhoudsopgave

Voorwoord

1. Inleiding			6. Vlissingen	
1.1 Aanleiding	8		6.1 Type stad	43
1.2 Doelstelling	8		6.2 Functieverandering	43
1.3 Onderzoeksvraag	8		6.3 Historische ontwikkeling	44
1.4 Hypothese	8		6.4 Opbouw stad	45
1.5 Onderzoeksmethode	9		6.5 Rationele route	46
1.6 Verklarende woordenlijst	9		6.6 Intuïtieve route	50
			6.7 Conclusie	54
2. Type kustplaatsen			7. Terneuzen	
2.1 Functioneel onderscheid	10		7.1 Type stad	57
2.2 Landschappelijke ondergrond onderscheid	10		7.2 Functieverandering	57
2.3 Onderbouwing keuze kustplaatsen	11		7.3 Historische ontwikkeling	58
			7.4 Opbouw stad	59
3. Ruimtelijke relatie centrum en zee			7.5 Rationele route	60
3.1 Hoe heeft de ruimtelijke relatie tussen het centrum en de zee zich ontwikkeld?	12		7.6 Intuïtieve route	64
3.2 Wat bepaalt nu de beleving van de relatie tussen het centrum en de zee?	13		7.7 Conclusie	68
			8. Conclusies	70
4. Delfzijl			9. Ontwerpprincipes	74
4.1 Type stad	15			
4.2 Functieverandering	15		Bronvermelding	76
4.3 Historische ontwikkeling	16			
4.4 Opbouw stad	17			
4.5 Rationele route	18			
4.6 Intuïtieve route	22			
4.7 Conclusie	26			
5. Harlingen				
5.1 Type stad	29			
5.2 Functieverandering	29			
5.3 Historische ontwikkeling	30			
5.4 Opbouw stad	31			
5.5 Rationele route	32			
5.6 Intuïtieve route	36			
5.7 Conclusie	40			

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Tijdens het ontwerp van het masterplan kwamen we erachter dat er diverse ontwikkelingen gepland zijn rond Delfzijl. Deze ontwikkelingen en de huidige krimp in bevolking zorgen ervoor dat er een herstructurering nodig zal zijn. Hierbij zien wij een kans om de relatie tussen het centrum van Delfzijl en de ligging aan de kust te versterken. Om meer te weten te komen over hoe deze relatie versterkt kan worden kijken we naar de huidige situatie in Delfzijl en naar hoe deze relatie beleefbaar is in drie vergelijkbare referentiesteden. Aan de hand hiervan hopen we ontwerpprincipes te verkrijgen die wij kunnen toepassen bij de deeluitwerking.

1.2 Doelstelling

Aan de hand van de het ontwerpend onderzoek hopen wij inzicht te krijgen in hoe een middelgrote kwelderkuststad is opgebouwd en ontwerpprincipes te verkrijgen welke ons kunnen helpen bij het deelontwerp en bij toekomstige herstructureringen van kwelderkuststeden.

1.3 Onderzoeksvraag

Hoe kan in een middelgrote kwelderkuststad de ruimtelijke relatie tussen het centrum en de zee versterkt worden?

Deelvragen

Hoe heeft de ruimtelijke relatie tussen het centrum en de zee zich ontwikkeld?

- Stedelijke structuur
- Specifieke ligging
- Ontstaan
- Functie (recreatief/ economisch)

Wat bepaalt nu de beleving van de relatie tussen het centrum en de zee?

- Fysiek ruimtelijk
- Verwijzingen
- Functioneel

Welke ontwerpprincipes zijn te onderscheiden ten aanzien van de ruimtelijke relatie tussen het centrum en de zee?

1.4 Hypothese

Wij verwachten dat uit dit onderzoek zal blijken dat in de loop der tijd de relatie tussen het centrum van middelgrote kwelderkuststeden en de zee complexer of meer gelaagd is geworden door functieveranderingen. Zo vermoeden wij dat de bouw of uitbreiding van havens voor een schaalvergroting hebben gezorgd, direct buiten het historische centrum. Ook verwachten wij dat er door de opkomst van de auto en het spoor diverse ontsluitingswegen rond het centrum zijn aangelegd, waardoor de directe verbinding met de zee aangetast zal zijn. Ten slotte zal de kustverdediging, die telkens op nieuwe veiligheidseisen aangepast moet worden, een steeds grotere barrière tussen centrum en zee zijn.

Een andere verwachting is dat de rationele en intuïtieve route nagenoeg hetzelfde zullen zijn, omdat de te onderzoeken aspecten bij de Lynch methode beeldbepalend zullen zijn in de steden.

Ten slotte vermoeden we dat de verschillende steden veel overeenkomstige ruimtelijke indelingen gebruiken om de relatie met de kust duidelijk te maken.

1.5 Onderzoeksmethode

Vanwege het korte tijdsbestek was het noodzakelijk het onderzoek goed in te kaderen. Daarom is er besloten te focus te leggen op middelgrote kwelderkuststeden. Om de beleving te kunnen 'meten' maken we gebruik van twee verschillende routes. De ene route is een rationele, welke bepaald zal worden door middel van de Kevin Lynch methode, de andere zal een intuïtieve route zijn.

1) Historische reeks

Om inzicht te krijgen in de huidige structuur van de stad en om te begrijpen waarom deze structuur is zoals hij is, worden er voor elke stad reductiekaartjes gemaakt. Op deze kaartjes zal te zien zijn hoe de stad zich door de jaren heeft ontwikkeld en wat hiervan terug te vinden is in de huidige situatie. Hierbij zal ook duidelijk worden hoe de relatie tussen het centrum en de zee versterkt of juist verzwakt is. Hieruit komt een vereenvoudigd kaartje die de opbouw van de stad aangeeft in drie schillen.

2) Kevin Lynch methode toepassen

Door middel van een analyse van knooppunten, landmarks, randen, paden en gebieden, welke geïnspireerd is op Kevin Lynch, wordt er een rationele route bepaald. Deze route geeft aan hoe men zich van de rand van het centrum naar de zee zou begeven, indien er op de bovengenoemde punten gelet zou worden.

3) Veldbezoek

Bij het bezoek van de referentiesteden is er eerst een intuïtieve route gelopen van de rand van het centrum naar de zee. Bij het bepalen van deze intuïtieve route hebben we voornamelijk gekeken naar de aanwezigheid van andere mensen, de algemene looproute, de dichtheid van functies, autovrije zones, positie van bebouwing, architectuur en materiaalgebruik. De intuïtieve is de route die men vermoedelijk loopt als men onvoorbereid van de rand van het historisch centrum naar de zee zou willen lopen. Vervolgens is de rationele route gelopen om deze te verkennen en vast te leggen door middel van foto's.

4) Gordon Cullen serial vision methode

Om zowel de rationele als de intuïtieve route inzichtelijk te maken, wordt er gebruik gemaakt van de Serial Vision methode van Gordon Cullen. Hierbij worden de routes verklaard en vergelijkbaar gemaakt en kunnen de verwijzingen in het centrum naar de zee duidelijk weergegeven worden.

5) Conclusies trekken

Aan de hand van de historische reeks en 5 thema's worden per stad conclusies geformuleerd en visueel weergegeven. Deze thema's zijn: zicht relatie, verbinding of overgang, verwijzing, schaal en maat en barrières. Hierbij wordt benoemd welke invloed deze aspecten hebben op de beleving van de kust in het centrum.

Ten slotte worden de conclusies van de verschillende steden vergeleken en worden de overeenkomsten en verschillen inzichtelijk gemaakt. Deze conclusies worden gebruikt bij het bepalen van ontwerpprincipes.

1.6 Verklarende woordenlijst

Intuïtieve route:

De route die men loopt als men zich onvoorbereid door de stad beweegt. Deze route heeft te maken met vele aspecten, enkele hiervan zijn de verschillen in bebouwing en architectuur, de algemene looproute, de dichtheid van functies, de aanwezigheid van een autovrije zone en de aanwezigheid van andere mensen.

Kuststad:

Een stad die aan zee gelegen is.

Kwelder:

Onbedijkt stuk drasland dat bij regelmaat blootstaat aan overstroming door zeewater bij hoog tij of stormvloed.

Kwelderkuststad:

Een kuststad aan een kust die gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van kwelders.

Rationele route:

De route van de wandelaar die bepaald wordt aan de hand van een analyse.

Ruimtelijke relatie:

Met ruimtelijke relatie wordt een verhouding van driedimensionale aspecten aangeduid.

Vestingstad:

Militair verdedigbare stad omgeven door een vestingwerken.

Kerspel:

Gebied bestaande uit een aantal buurschappen rondom een kerk.

2. Type kustplaatsen

2.1 Functioneel onderscheid

Als criterium voor het selecteren van referentiesteden is er bepaald dat er een haven aanwezig moet zijn in de stad, zoals dit ook bij Delfzijl is. Bij delfzijl heeft de aanwezigheid van de haven een grote invloed gehad op de ontwikkeling van de stad en de huidige stedelijke structuur. Wij vermoeden dat dit ook zo zal zijn bij vergelijkbare steden met een haven.

Een ander criterium is dat de referentiestad gefunctioneerd heeft als een vestingstad, omdat dit bij Delfzijl gedurende lange tijd de relatie met de zee heeft beperkt. Het lijkt ons interessant om te kijken of dit ook het geval is bij vergelijkbare steden en welke invloed dit heeft op de huidige relatie met de zee.

2.2 Landschappelijke ondergrond onderscheid

In Nederland zijn er twee typen kust te onderscheiden, de eerste is de duin- en strandkust. Deze bevindt zich langs de gehele kust van Holland, aan de Noordzee kant van de Waddeneilanden en langs delen van Zeeland. De steden die aan dit type kust liggen zullen hier optimaal gebruik van willen maken en de stedelijke structuur op de ligging van het water aanpassen.

Dit onderzoek heeft echter betrekking tot het tweede type, de kwelderkust. Bij de steden aan deze kust zal er waarschijnlijk een andere relatie met de ligging aan zee zijn dan in de steden aan de duin- en strandkust.



Typen kust en plaatsen

	Delfzijl	Harlingen	Vlissingen	Terneuzen	Den Helder	Breskens
Grootte (inwoneraantal)	17.000	15.000	23.500	6.300	45.000	4.800
Type kust	kwelderkust	kwelderkust	kwelderkust en zandstrand	kwelderkust	kwelder- en duinkust	kwelderkust
Duidelijk herkenbare stadskern	ja	ja	ja	ja	nee	nee
Type kustplaats van oorsprong	vissershaven	handelshaven	vissershaven	overslaghaven	marinehaven	vissershaven

Matrix type kustplaatsen

Het doel van ons onderzoek is het verkrijgen van ontwerpprincipes om toe te kunnen passen op Delfzijl. Hier wordt rekening mee gehouden bij de keuze van de referentiesteden. De keuze van de referentiesteden is gebaseerd op enkele criteria. Het eerste criterium is dat de referentiesteden in Nederland moeten liggen, om belangrijke cultuurverschillen die invloed kunnen hebben op de ruimtelijke structuur te vermijden. Ten tweede is het belangrijk dat de referentiesteden aan de kwelderkust liggen, omdat bij steden aan een duin- en strandkust de relatie tot de kust zodanig anders zal zijn, dat dit moeilijk te vergelijken is. De steden die aan deze criteria voldoen staan vermeld in bovenstaande matrix.

Vervolgens is het voor ons onderzoek belangrijk dat de stad een duidelijk herkenbare stadskern heeft om de relatie hiervan met de zee te kunnen onderzoeken. Den Helder en Breskens hebben geen duidelijk herkenbare stadskern, bij Den Helder is de oude kern in de Tweede Wereldoorlog afgebroken en Breskens is een dorp met een enkele dorpsstraat als kern. Deze plaatsen zijn dus niet bruikbaar voor ons onderzoek.

Aangezien het doel van het onderzoek het verkrijgen van ontwerpprincipes is om toe te kunnen passen op Delfzijl, is het van belang dat de steden ook qua grootte vergelijkbaar zijn met Delfzijl. Daarom is er gekozen voor steden met een inwoneraantal van tussen de 5 en 25 duizend. Ook de afstand tussen het centrum en de zee is van groot belang voor de relatie hiertussen, dus is de maximale afstand tussen het centrum en de zee 500 meter. Alle steden in bovenstaande matrix voldoen hieraan.

In de matrix staat ook vermeld wat voor type kustplaats de verschillende steden van oorsprong waren. Dit zal invloed hebben op de ontwikkeling van de haven en de oorspronkelijke relatie tussen het centrum en de zee.

Delfzijl, Harlingen, Vlissingen, Terneuzen en Den Helder hebben allen gefungeerd als vestingstad. Doordat het vestingsteden waren mocht er gedurende lange tijd niet buiten de vestingwerken gebouwd worden en werd de groei van de stad beperkt. Dit maakt dat de steden een vergelijkbare historie en opbouw hebben.

3. Ruimtelijke relatie centrum en zee

3.1 Hoe heeft de ruimtelijke relatie tussen het centrum en de zee zich ontwikkeld?

Om er achter te komen hoe iets versterkt kan worden moet er eerst gekeken worden hoe het ruimtelijk opgebouwd is en hoe het nu is. Vervolgens kan dan worden gekeken hoe iets versterkt kan worden. Zoals in het vorige hoofdstuk al bleek is er tussen de geselecteerde steden een duidelijke overeenkomst in de groei van de stad, haven en vesting. Daarom zal bij de tweede deelvraag beperkt worden tot deze 3 thema's bij de analyse van de ontwikkeling van de ruimtelijke relatie.

Ontwikkeling van de stad

Voor de analyse van de ontwikkeling van de ruimtelijke relaties is er gekozen voor een historische reeks morfologische reductietekeningen. De morfologische reductie richt zich op het achterhalen en begrijpen van de ruimtelijke structuur van de desbetreffende stad. Doel van de morfologische reductietekeningen is het zichtbaar maken van de ruimtelijke kenmerken van een stad en daarnaast is het nuttig voor het achterhalen, begrijpen en formuleren van randvoorwaarden, die voortkomen uit de specifieke kenmerken van de situatie.

Daarvoor maken we verschil tussen een bebouwd (massa) en onbebouwde ruimte; de massa wordt getekend en de ruimte weggelaten. Het water wordt grijs weergegeven, de oever met een zwarte lijn, de havens blauw gearceerd en de vestingwerken worden met een rode lijn aangegeven. De stadsuitbreiding wordt met lichtgrijs aangegeven.

De ontwikkeling van de stedelijke structuur wordt getekend in de vorm van een historische reeks, daarbij worden in een reeks kaarten (op gelijke schaal en met dezelfde kaartuitsnede) de veranderingen zichtbaar gemaakt die de ruimtelijke structuur in de loop der tijd ondergaan heeft. Hierbij kan de relatie tussen bepaalde gebeurtenissen in de stad (bijvoorbeeld de aanleg van een spoorlijn) en de gevolgen daarvan voor de ruimtelijke structuur in beeld worden gebracht.

We hebben gekozen om de historische reeks in de drie belangrijkste tijdsperiodes in te delen waarin de ruimtelijke veranderingen het grootst zijn. De drie tijdsperiodes zijn: periode voor de 1900, 1900 en 2001. De periode voor de 1900 is een belangrijke tijdsperiode omdat hier nog de meeste vestingwerken intact zijn. 1900 maakt de eerste uitbreiding buiten de vestingwerken inzichtelijk en laat de ontwikkelingen na aanleiding van de industriële revolutie duidelijk. De morfologische reductiekaart van 2001 geeft de huidige situatie weer. Tot slot zal een conclusiekaart de opbouw van de stad in relatie tot de kust samenvatten.

3. Wat bepaalt nu de beleving van de relatie tussen het centrum en de zee?

Om de beleving van de ruimtelijke relatie tussen het centrum van de stad en de zee inzichtelijk te maken wordt er gebruik gemaakt van de serial vision methode van Gordon Cullen. Hiermee kan er door middel van ruimtelijke beelden van enkele plaatsen worden laten zien wat de beleving is van een bepaalde route. Aan de hand van deze methode kunnen zichtrelaties, verbindingen en overgangen, verwijzingen, schaal en maat en barrières op een route duidelijk weergegeven worden. Van elke stad worden er twee routes onderzocht, een rationele en een intuïtieve.

Rationele route

De rationele route wordt bepaald aan de hand van de methode van Kevin Lynch. Bij deze methode wordt de stad geanalyseerd op beeldbepalende elementen in een stad, namelijk knooppunten, landmarks, randen, paden en gebieden. Deze elementen geven aan hoe men zich kan oriënteren in de stad. Dit gegeven gebruiken wij om te bepalen hoe men zich logischerwijs van de rand van het centrum richting de zee zou begeven.

Deze route staat per stad aangegeven naast de op de methode van Kevin Lynch gebaseerde analyse, zodat het direct duidelijk is waarom die specifieke route gekozen is.

Intuïtieve route

Omdat de bepaling van de route die men loopt niet alleen af zal hangen van de aspecten die worden omschreven bij de methode van Kevin Lynch is er ook een intuïtieve route bepaald en onderzocht. Deze intuïtieve is de route die men vermoedelijk loopt als men onvoorbereid van de rand van het centrum naar de zee zou willen lopen. Deze route wordt bepaald door de intuïtie. Dit wordt beïnvloed door vele aspecten, enkele hiervan zijn de verschillen in bebouwing en architectuur, de algemene looproute, de dichtheid van functies, de aanwezigheid van een autovrije zone en de aanwezigheid van andere mensen.

Door de serial vision methode van Gordon Cullen toe te passen op beide routes wordt er een beeld gegeven van de relatie tussen het centrum en de zee. De elementen die invloed hebben op de beleving van deze relatie worden in de beelden van de serial vision methode met grijs aangegeven en eronder overzichtelijk benoemd in de tekst. Aan de hand van deze elementen worden er per stad conclusies gevormd.

Conclusies

De conclusies van de verschillende steden worden in het conclusiehoofdstuk samengebracht en weergegeven in een matrix. Aan de hand van deze matrix worden overkoepelende conclusies geformuleerd, welke zullen leiden tot ontwerpprincipes.

4. Delfzijl



4.1 Type stad

Delfzijl is ontstaan op de plek waar in de 13de en 14de eeuw drie sluizen waren gebouwd bij de monding van de Delf, het latere Damsterdiep. De stad is daarom van oudsher al meer georiënteerd aan het Damsterdiep dan aan de kust.

Het uitbreken van de Tachtigjarige oorlog in 1568 leidt tot de bouw van een kleine vesting. Delfzijl is geen kerspel als alle kerspelen in de provincie. Het is een vesting zonder landelijk gebied maar heeft daarentegen wel een zeehaven, die zowel strategisch als economisch van groot belang is. Op het gebied van onderwijs krijgt Delfzijl een regionale centrumfunctie. In 1856 wordt de zeevaartschool gesticht die nog steeds bestaat. In de tweede helft van de 19de eeuw komt de industrialisatie van Delfzijl langzaam op gang. Het aantal steenfabrieken neemt toe en er verschijnen scheepswerven. Een extra stimulans kreeg Delfzijl door de aanleg van de spoorlijn Groningen - Delfzijl in 1884. Na 1945 vestigen zich een aluminiumfabriek en een sodafabriek te Delfzijl. Aan de zuidkant van de havenstad wordt een groot industrieterrein gepland. In 1874 worden de vestingwallen definitief geslecht. In 1913 wordt begonnen met een uitbreiding in westelijke richting. In de jaren 50 van de twintigste eeuw wordt het oude centrum geheel gesaneerd. In de jaren 70 van de twintigste eeuw stagneert de groei. De verwachte toename van de industriële bedrijvigheid en werkgelegenheid blijft uit. Aan het eind van de eeuw kampt Delfzijl met teruglopende bevolkingsaantallen en leegstand van woningen. Er zijn plannen de oude arbeiderswijken grondig te saneren.

4.2 Functieverandering

De haven van Delfzijl is als vissershaven ontstaan, maar kreeg al snel de functie van marinehaven om ten tijde van de Napoleontische oorlogen de stad te kunnen beschermen. In 1968 werd de aanleg van een diepzeehaven gestart en werd er ruimte gecreëerd voor de ontwikkeling van nieuwe overlag- en industriehavens, welke in de huidige situatie aanwezig zijn.

4. Delfzijl

4.3 Historische ontwikkeling



Groei van de stad:

Groei alleen binnen de vestingmuren.

Haven:

In de 19e eeuw was de haven niet meer dan een gebied binnen de vesting aan het Damsterdiep dat bij laagwater droogviel. Vanaf de waterpoort liep een steiger naar de vaargeul. Ook de kade liep langs deze vaargeul. Het oudste gebouw op het haventerrein is de Grote Waterpoort. Deze poort was in de vestingtijd de doorgang tussen de vestingstad en het haventerrein. De poort functioneerde ook als coupure.

Vesting:

De functie van vestingstad heeft de indeling en structuur van de stad bepaald. De vestingmuur, gracht, rechte straten en kazerne zijn daar resultaat van.



Groei van de stad:

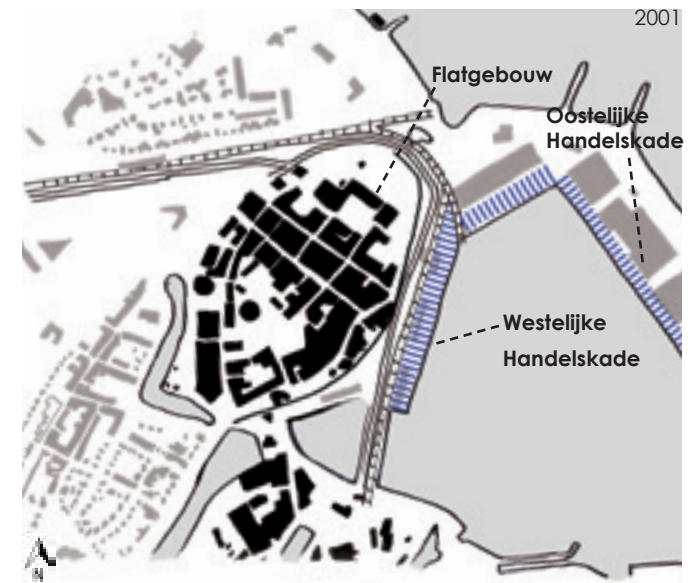
Uitbreiding van de stad buiten de muren werd mogelijk door de vestingwet. Een spoorlijn werd aangelegd aan de westzijde van het centrum over een deel van de overbodig geworden vestinggracht richting de haven.

Haven:

Als gevolg van schaalvergroting in de scheepvaart is het havengebied in omvang toe genomen. Handelskade West en de Damsterkade vormden de haven.

Vesting:

Vestingwet van 1874 zorgde ervoor dat de vesting gesloopt kon worden en uitbreiding buiten de muren mogelijk werd. De verdedigingsfunctie van de vesting nam af, waardoor de kazerne voor woningbouw in gebruik werd genomen. De vestingwal is aan de westzijde van het centrum vervangen door een waterkering waarin de Grote Waterpoort een belangrijke doorgang vormt.



Groei van de stad:

Het grote flatgebouw is in de jaren 70 gebouwd op de plek waar vroeger de kazerne stond. Ook is er een ringweg rondom het historisch centrum aangelegd. Door de komst van belangrijke fabrieken ten zuiden van het centrum is de spoorlijn doorgetrokken langs het centrum. De Damsterkade is hierdoor onbereikbaar geworden voor scheepvaart en heeft hierdoor zijn functie als haven verloren.

Haven:

De groei van de havenactiviteiten en de komst van de industrie leidde tot de bouw van een nieuwe havenmond en scherm dijk, zodat er meer ruimte zou komen voor nieuwe kades. Na de bouw van de Oostelijke Handelskade heeft de Westelijke Handelskade zijn overslagfunctie verloren. Nu dient het voornamelijk als jachthaven.

Vesting:

n.v.t.

4.4 Opbouw stad



-  Historisch centrum
-  Schil 1
-  Schil 2

Uit de morfologische reeks van Delfzijl is duidelijk af te lezen dat de relatie tussen het historische centrum en de zee verslechterd is. Door de ontwikkelingen in de loop der tijd zijn er drie aparte gebieden ontstaan. Op de bovenstaande kaart is het historische centrum met rood aangegeven, de schil die er omheen ligt, schil 1, geeft het ontstane tussengebied aan tussen het centrum en de zee. Het derde gebied, wat met donkerblauw aangegeven is, is het haven- en/of zeegebied.

Historisch centrum (rood)

Kenmerkend voor het historische centrum van Delfzijl zijn de rechte wegen in oostelijke richting. Deze wegenstructuur heeft veel te maken met de oude functie van de vesting, rechte wegen werden namelijk gebruikt voor snel vervoer, en de oorspronkelijke locatie van de haven. Een andere reden dat de wegenstructuur zich in oostelijke richting bevindt is dat Delfzijl zich van oudsher aan een kreek bevindt en de relatie met de kust altijd al minder sterk aanwezig was. Deze oostelijke richting van de wegenstructuur is in de huidige situatie nog goed herkenbaar.

Schil 1 (lichtblauw)

De lichtblauwe schil geeft het gebied aan wat net buiten het historisch centrum ligt. In het geval van Delfzijl zijn er veel barrières aanwezig in dit gebied. Zo wordt het historisch centrum begrensd door een lange waterkerende muur. Naast deze muur ligt een belangrijke ontsluitingsweg, dit wordt gevolgd door een parkeerplaats en een spoorlijn. Deze schil wordt gekenmerkt door een duidelijke schaalvergroting in bebouwing ten opzichte van het historische centrum. Aan de haven zijn grote loods en geplaatst.

Schil 2 (donkerblauw)

De buitenste schil geeft het haven- en zeegebied aan. Door de grote industriële schaal en de vrij recente bouw van het havengebied is dit een totaal ander gebied geworden dan het historische centrum.



Historisch centrum (oranje)



Schil 1 (lichtblauw)



Schil 2 (donkerblauw)

4. Delfzijl

4.5 Rationele route

De rationele route is bepaald aan de hand van de Kevin Lynch methode. Hieruit komen belangrijke routes naar voren waarna we een route hebben bepaald. De stad is opgedeeld in een aantal districten. Deze bevinden voornamelijk buiten het historische centrum. Zo vormen de haven, het waterfront en de overgebleven vestinggrachten ieder hun eigen district. De randen van stad bevinden zich zowel tussen het oude centrum en de haven als tussen de haven en de zee. Deze worden gevormd door een waterkerende muur en de spoorlijn. In de stad zijn nog een aantal belangrijke lijnen aanwezig, die lopen van de rand van het oude centrum richting de zee. Een aantal van deze lijnen komen op bepaalde punten samen, dit vormt onder andere de knopen. Bij deze knopen vindt een overgang in de stad plaats of een verandering van schaal en maat. In de stad zijn een aantal landmarks die kenmerkend zijn voor Delfzijl. Op basis van deze aspecten is de route gevormd. Deze loopt vanaf de rand van het historische centrum richting de zee. De route is gebaseerd op de aanwezigheid van de meeste aspecten of waar deze samenkomen.





De rationele route loopt vanaf de rand van het centrum in één rechte lijn richting het water. Aan het einde van de straat wordt er linksaf geslagen, waardoor er een poort door de waterkerende muur in zicht komt. Door deze poort zijn de scheepsmasten al duidelijk te zien, maar moeten er echter nog een aantal barrières overbrugd worden in schil 1.

- Historisch centrum
- Schil 1
- Schil 2

4. Delfzijl



● 1 rationeel

- A -
- B -
- C -
- D -
- E -



● 2 rationeel

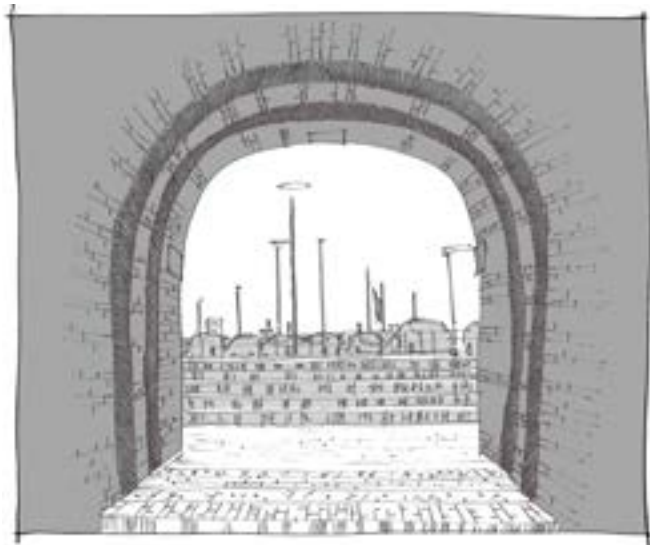
- A -
- B -
- C -
- D -
- E -



● 3 rationeel

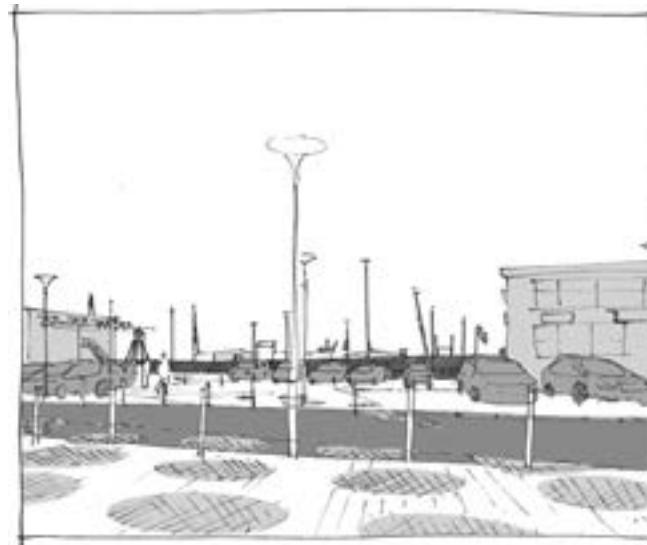
- A Grote Waterpoort zorgt voor een zichtrelatie.
- B -
- C Beeld in gevel van vrouw in branding met schelpen in het haar verwijst naar Venus, beschermheilige van zeevarenden, dus verwijzing naar zee.
- D -
- E -

- A zichtrelatie
- B verbinding/overgang
- C verwijzing
- D schaal & maat
- E barrière



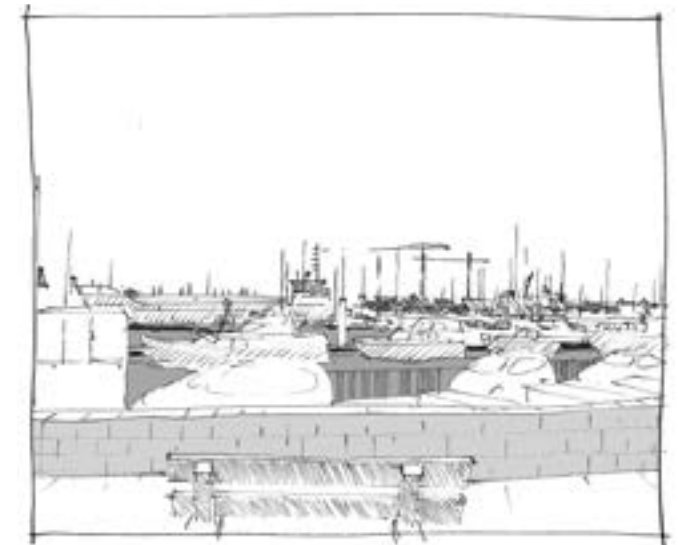
● 4 rationeel

- A Door de scheepsmasten, kranen en vlaggen ontstaat er een zichtrelatie met de zee.
- B De Grote Waterpoort werkt verbindend in de relatie tot de zee. Trappen versterken de overgang naar de zee.
- C De bij hoogwater afsluitbare coupure in de Grote Waterpoort verwijst naar de zee.
- D -
- E Parkeerplaats met auto's verstoren de zichtrelatie en vormen daarom een barrière.



● 5 rationeel

- A Door de scheepsmasten, kranen en vlaggen en loodsen ontstaat er een zichtrelatie met de zee, het water zelf is nog niet zichtbaar.
- B Met de blauwgekleurde bollen op de straat is er geprobeerd een verbinding te leggen over de weg.
- C Loodsen vormen een verwijzing naar de havenfunctie, dus de zee.
- D Aan de andere kant van de Grote Waterpoort ontstaat er een verschil (groter) in schaal en maat met het historische centrum.
- E De weg vormt een barrière richting de zee, de parkeerplaats en het muurtje verstoren de zichtrelatie met de haven



● 6 rationeel

- A Er is direct zicht op het water, schepen en loodsen.
- B -
- C -
- D -
- E Het muurtje en het hek vormen een barrière om bij het water te komen.

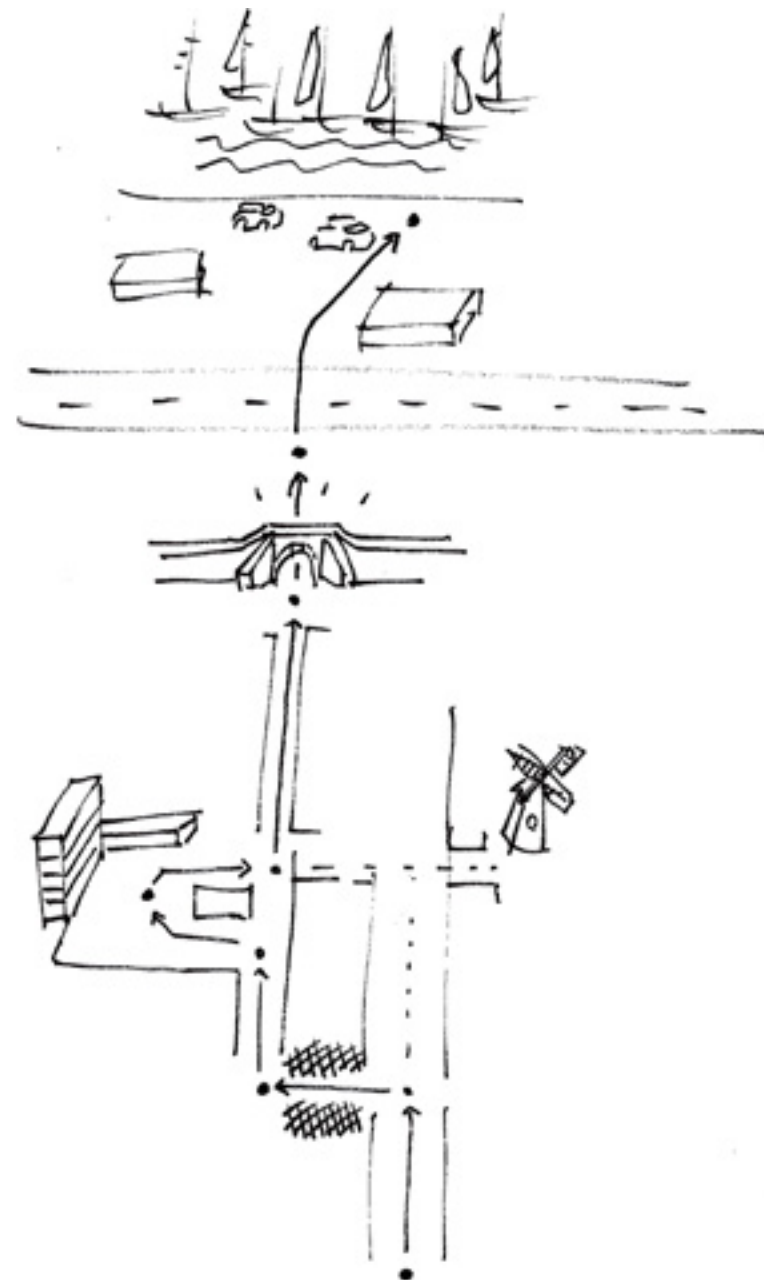
- Historisch centrum
- Schil 1
- Schil 2

4. Delfzijl

4.6 Intuïtieve route

Hiernaast staat met iconen aangegeven welke route er intuïtief gelopen is van de rand van het centrum van Delfzijl naar het water. De route begint in een autovrije straat met een hoge dichtheid aan functies, waar de algemene route werd aangegeven door de aanwezigheid van andere mensen. Doordat de eerste blik in straat overzicht gaf over het verdere verloop van de straat is er ter afwisseling een zijstraatje genomen om daarna de weg in dezelfde richting te vervolgen. Een hoog flatgebouw trok de aandacht, maar al snel bleek dat er daar geen duidelijke doorgang was en werd de route op het oude pad vervolgd. Op de weg terug naar de straat die hiervoor werd genomen kwam een molen in zicht. Deze herkenbare molen heeft positieve invloed op de oriëntatie in de stad. De route werd echter toch rechtsaf, op de oude route vervolgd, omdat er in het verlengde hiervan een poortje te zien was, welke meer deed vermoeden dat de kust hier achter zou liggen.

Achter het poortje bleek de haven te liggen, maar om hier te komen moest er eerst een drukke weg overgestoken en loodsen en parkeerplaatsen gepasseerd worden.





De intuïtieve route begint op het zelfde punt als de rationale. De rechte wegenstructuur begeleidde de routing wel in de goede richting, maar door de rechte wegen is er snel een overzicht over de gehele straat, waardoor men geneigd is zijstraatjes te nemen. Zo ook in deze route, er is tweemaal om deze reden een zijstraat genomen, hoewel er bij punt 2 al een poortje in de verte te zien was. Eenmaal door het poortje, in schil 1, waren er nog een aantal barrières tussen het centrum en de haven.

- Historisch centrum
- Schil 1
- Schil 2

4. Delfzijl



● 1 intuïtief

- A -
- B -
- C -
- D -
- E -



● 2 intuïtief

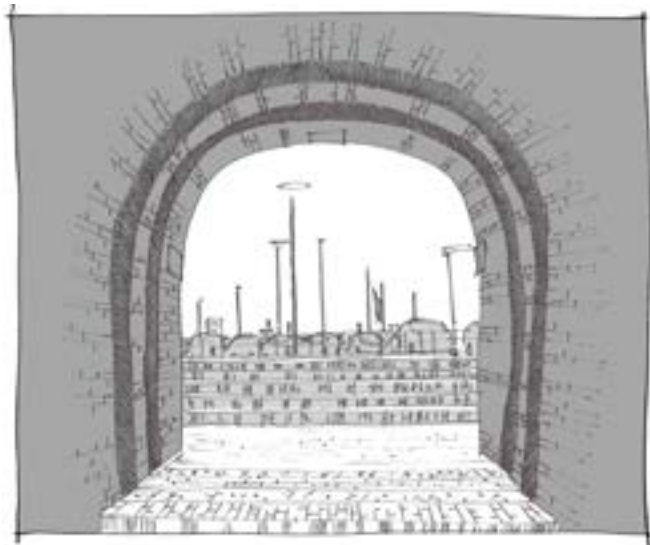
- A -
- B -
- C De Grote Waterpoort is van een afstand zichtbaar en zorgt voor een verwijzing naar de zee.
- D -
- E -



● 3 intuïtief

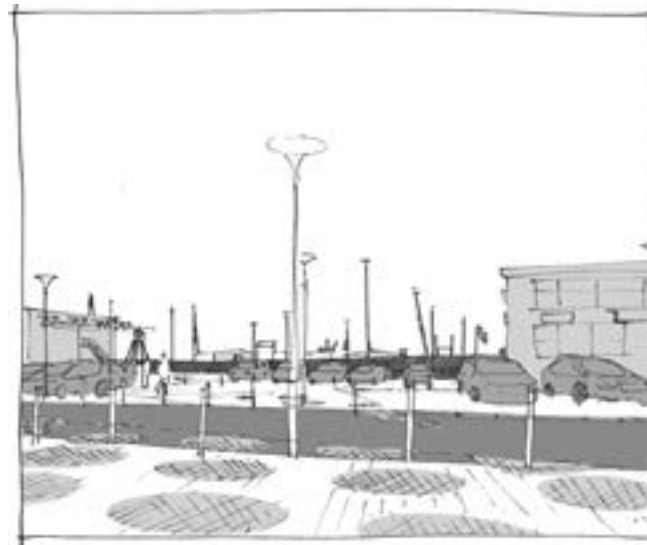
- A -
- B -
- C Grote Waterpoort zorgt voor een verwijzing naar de zee.
- D -
- E -

- A zichtrelatie
- B verbinding/overgang
- C verwijzing
- D schaal & maat
- E barrière



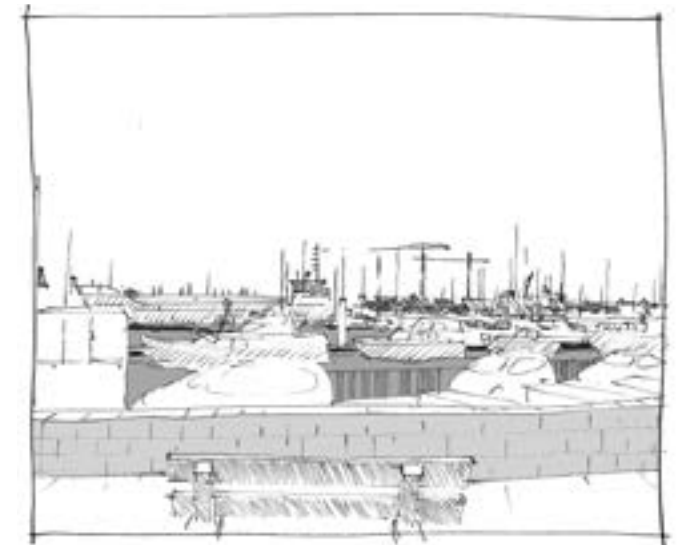
● 4 intuïtief

- A Door de scheepsmasten, kranen en vlaggen ontstaat er een zichtrelatie met de zee.
- B De Grote Waterpoort werkt verbindend in de relatie tot de zee, Trappen versterken de overgang naar de zee.
- C De bij hoogwater afsluitbare coupure in de Grote Waterpoort verwijst naar de zee.
- D -
- E Parkeerplaats met auto's verstoren de zichtrelatie en vormen daarom een barrière.



● 5 intuïtief

- A Door de scheepsmasten, kranen en vlaggen en loodsen ontstaat er een zichtrelatie met de zee, het water zelf is nog niet zichtbaar.
- B Met de blauwgekleurde bollen op de straat is er geprobeerd een verbinding te leggen over de weg.
- C Loodsen vormen een verwijzing naar de havenfunctie, dus de zee.
- D Aan de andere kant van de Grote Waterpoort ontstaat er een verschil (groter) in schaal en maat met het historische centrum.
- E De weg vormt een barrière richting de zee.



● 6 intuïtief

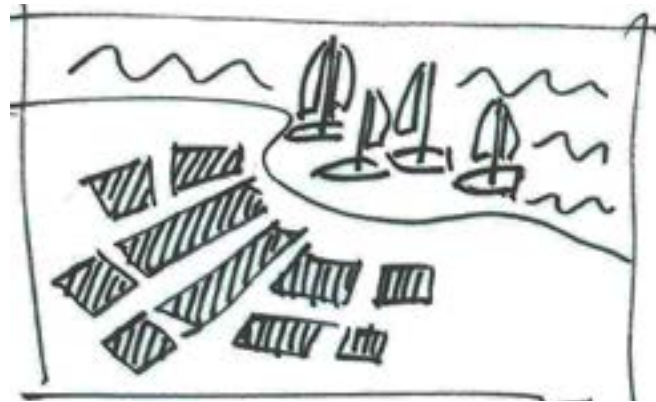
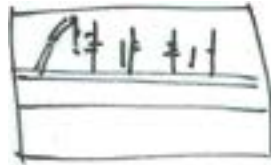
- A Er is direct zicht op het water, schepen en loodsen.
- B -
- C -
- D -
- E Het muurtje en het hek vormen een barrière om bij het water te komen.

- Historisch centrum
- Schil 1
- Schil 2

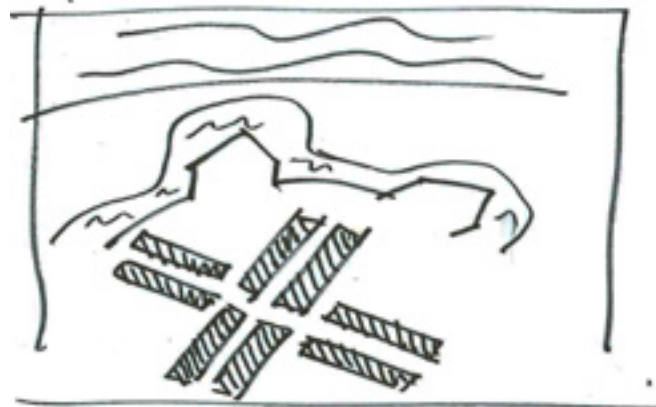
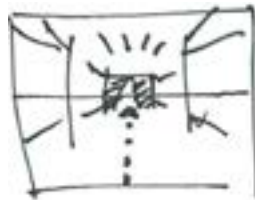
4. Delfzijl

4.7 Conclusies

A

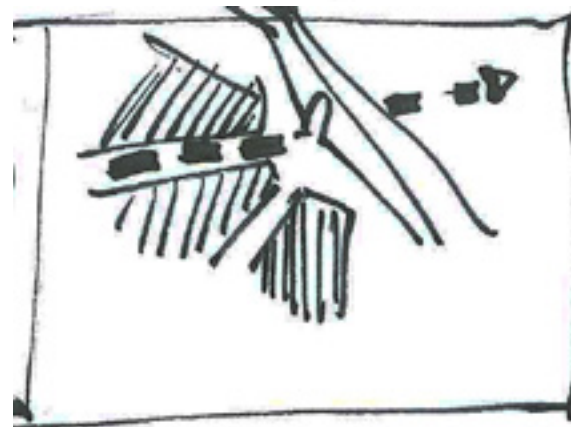


Van oudsher heeft Delfzijl een haven aan het centrum. Deze haven is in de loop van de tijd van functie veranderd van Overslaghaven naar jachthaven. Kijkend door de Grote Waterpoort worden deze masten pas zichtbaar.



Rechte straten in het historische centrum kenmerkende stedelijke structuur van Delfzijl als geplande vestingstad. Door deze rechte straten met lange doorzichten is er van grote afstand al een zichtrelatie mogelijk op de Grote Waterpoort.

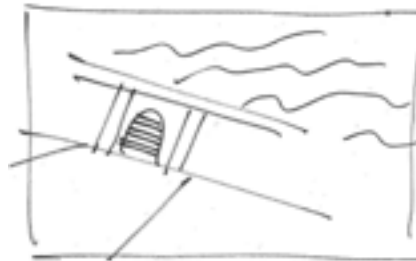
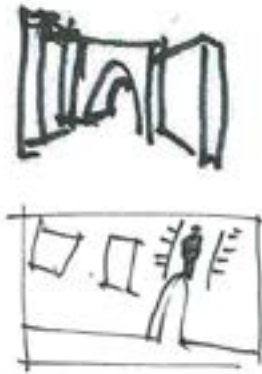
B



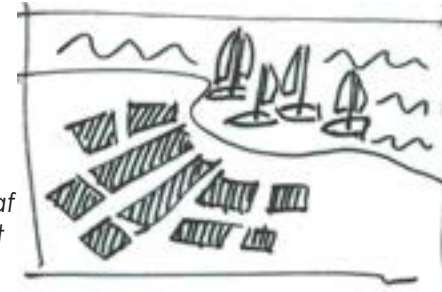
Waterpoort als verbinding/overgang naar de zee belangrijk omdat Noordkant van kust is afgesneden door vroegere vesting (gracht/kazerne). Ook vormt deze Waterpoort een historische verbinding tussen het centrum en de haven.

- A zichtrelatie
- B verbinding/overgang
- C verwijzing
- D schaal & maat
- E barrière

C

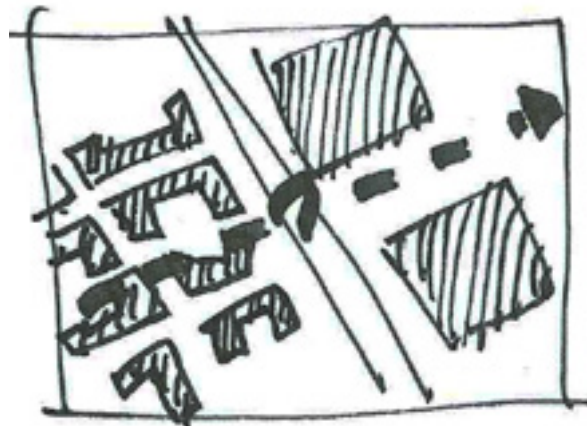
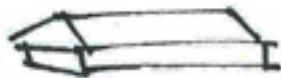


De gleuven in de Grote Waterpoort verwijzen naar de afsluitbaarheid van de poort bij hoog water. Het feit dat de poort af te sluiten is verwijst naar de nabijheid van de zee.



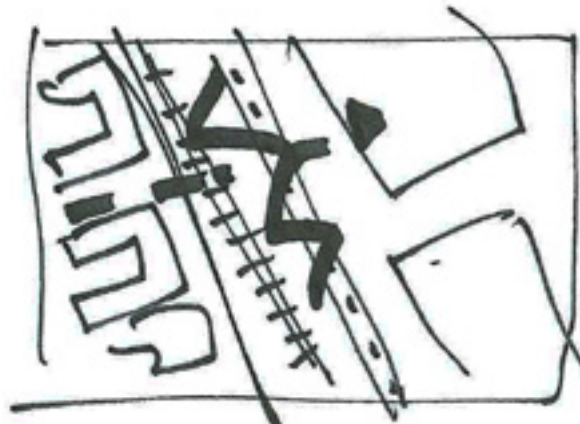
Beeld (Venus als beschermheilige van zeevarenden) in de gevel van hoofdkantoor havenbedrijf verwijst naar de zee.

D



Door komst van industrie en schaalvergroting in de scheepvaart is de schaal van de oude haven aan het centrum ook vergroot. .

E



Barrières tussen historisch centrum en de zee ontstaan. Door komst grote industrie aan zuidkant van het centrum is er spoor langs het centrum gelegd, ook is er een ringweg langs het historisch centrum gekomen.

5. Harlingen



5.1 Type stad:

Harlingen is vernoemd naar de voormalige state Harlinga. De stad is ontstaan door de handel, hierbij hebben de monniken grachten gegraven. De stad lag eerst westelijker, maar door het wegslaan van de zee is nu meer oostelijk gevestigd.

Door de welvaart in de stad met onder andere handel kreeg de stad al vroeg in de 13e eeuw stadsrechten, eerder als Franeker en Amsterdam. Hierna neemt de handel sterk toe en worden de twee binnenhavens, Noorder- en Zuiderhaven ontwikkeld. In de helft van de 16e eeuw kreeg Harlingen een Marinehaven. Toch blijft de handel in vergelijking met de krijgsmacht het grootste belang van de stad. Harlingen staat bekend om zijn nijverheid. Hiertoe behoren scheepswerven, bierbrouwerijen, zeep- en zoutziederijen, steen- en pottenbakkerijen, kalkovens, graan- en zaagmolens. De handel is getransformeerd in de loop van de jaren. Wanneer vroeger de handel nog plaats vondt via kleine grachtjes en steegjes, wordt nu de handel over de weg steeds belangrijker. De kleine grachtjes hebben in de loop van de jaren plaats gemaakt voor brede winkelstraten. Vanaf de 20ste eeuw is visserij een belangrijk voor de economie van de stad. Deze is aan de noordzijde van de stad gevestigd. Hierdoor blijft Harlingen als kustvaart- en vissershaven met veel voorzieningen een belangrijke havenstad.

5.2 Functieverandering:

Harlingen is ontstaan als handelsstad. Dit is 2 eeuwen lang welvarend geweest. In de helft van de 17e eeuw is er een Marinehaven ontstaan. Handel was nog steeds de belangrijkste inkomstenbron van de stad. De handel heeft zich voortdurend doorontwikkeld en vergroot. Zo is de relatie tussen de oude havens en de zee sterk veranderd, dit komt door het gebruik van dammen en loodsen.

5. Harlingen

5.3 Historische ontwikkeling

1664



Groei van de stad:

De stad is gegroeid tot deze tijd binnen de vestingsmuren en -wallen. Er waren veel grachten en dit was van groot belang voor de handelsfunctie van de stad. De stad heeft zich in deze tijd veel in noordelijke richting ontwikkelt. In het begin van de 17e eeuw werd de stad uitgebreid in Zuidelijke richting.

Haven:

De havens zijn in de 16e en 17e sterk uitgebreid. In de Helft van de 16e eeuw wordt de Noorderhaven een binnenhaven, hierdoor neemt de handel sterk toe. Door deze twee uitbreidingen kreeg de handel grote betekenis. Tussen de Noorder- en Zuiderhaven zijn kleine grachtjes gelegen. Via kleine steegjes en bruggetjes vond vroeg handel plaats.

Vesting:

De wallen en grachten zijn nog volledig intact en zijn voor zowel verdediging als handel van grote betekenis.

1900



Groei van de stad:

De stad heeft meer relatie en dichterbij de zee komen te liggen. Kleine grachtjes tussen de twee havens zijn voor het grootste gedeelte gedempt. Langs de randen van vestingwerken is bebouwing ontstaan, dit vormt een nieuwe rand.

Haven:

Er zijn nieuwe dammen aangelegd, waardoor de haven zich heeft kunnen uitbreiden in westelijke richting. Er zijn hiervoor delen land ingepolderd. Door deze dammen is de beleving met de zee veranderd, de dam komt nu in het zicht in plaats van de open zee.

Vesting:

De westzijde van de vestingwerken met grachten zijn verdwenen. Hiervoor is de industriële haven in de plaats gekomen. Aan de oostzijde is voor een gedeelte buiten de vestingwerken gebouwd.

2001



Groei van de stad:

De stad is zich landinwaarts gaan ontwikkelen en uitbreiden. Hierdoor is een andere overgang ontstaan vanuit het oude centrum richting het achterland.

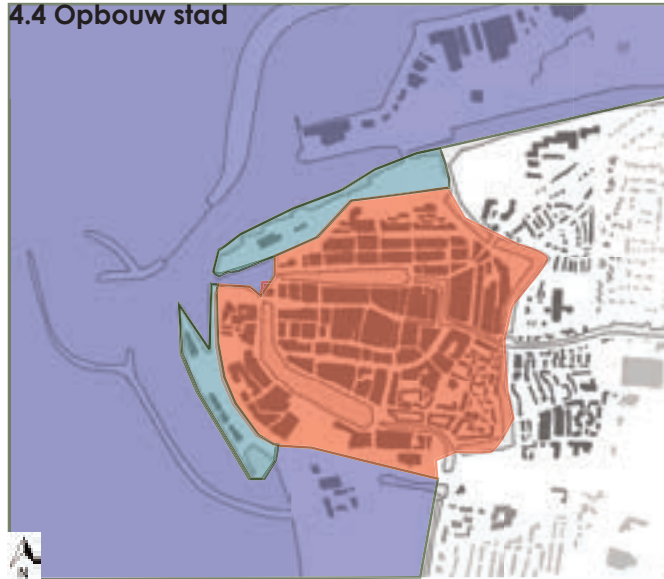
Haven:

Aan de noordzijde van de stad heeft zich een haven ontwikkeld. Voor het functioneren van deze haven is ook een nieuwe dam geplaatst, hierdoor is er minder relatie met de zee.

Vesting:

De stad is zich sterk uit gaan breiden buiten de vestingwerken met zowel woningen, haven en industrie. Hierdoor is de overgang van oude centrum richting open achterland verandert.

4.4 Opbouw stad



-  Historisch centrum
-  Schil 1
-  Schil 2

Uit de morfologische reeks is duidelijk af te lezen dat de relatie van het historisch centrum en de zee nog steeds zeer sterk is. Door ontwikkelingen zijn er drie aparte gebieden ontstaan. Het historische centrum is met rood aangegeven, dit is de bebouwing binnen de voormalige vestingswerken. De volgende schil is schil 1, dat het tussengebied tussen het oude centrum en de zee is. Het derde gebied wat met donkerblauw is aangegeven is het havengebied.

Historisch centrum (rood):

Voor Harlingen is het kenmerkend dat er nog vele historische grachten in de stad aanwezig zijn. Tevens zijn er ook veel smalle steegjes aanwezig die kenmerkend zijn voor een vestigingstad. Veel van het oude centrum is bijna tot niet veranderd in de loop van de tijd. Zo zijn de beide havens nog steeds in de stad, maar hebben een meer recreatieve functie gekregen. Een aantal van de kleine grachtjes tussen de havens zijn gedempt, die nu omgevormd zijn tot brede winkelstraten.

Schil 1 (lichtblauw):

De lichtblauwe gebieden geven de delen van de stad aan die aan de rand van het historisch centrum zijn gelegen. Er zijn een aantal barrières in deze zone aanwezig. Zo is zijn lang het spoor twee muren aanwezig, die de verbinding met de zee verslechteren. In deze schil heeft een duidelijke schaalvergroting plaatsgevonden tussen het oude centrum en zee. Deze schaalvergroting wordt gekenmerkt door grote loodsen en de muren langs de spoorlijn en de haven.

Schil 2 (donkerblauw):

De buitenste schil geeft het havengebied aan. Dit gebied is het laatste deel van de stad wat ontwikkelt is. Dit gebied staat los van het historisch centrum. Hier bevindt de laatste ontwikkelde havens met grote dammen die ervoor zorgen dat de haven op diepte blijft. Deze dammen beïnvloeden wel het zicht op de zee in negatieve zin. Maar doordat dit gebied wel de rand van het oude centrum raakt is de relatie met de zee wel goed waarneembaar.



Historisch centrum (oranje)



Schil 1 (lichtblauw)

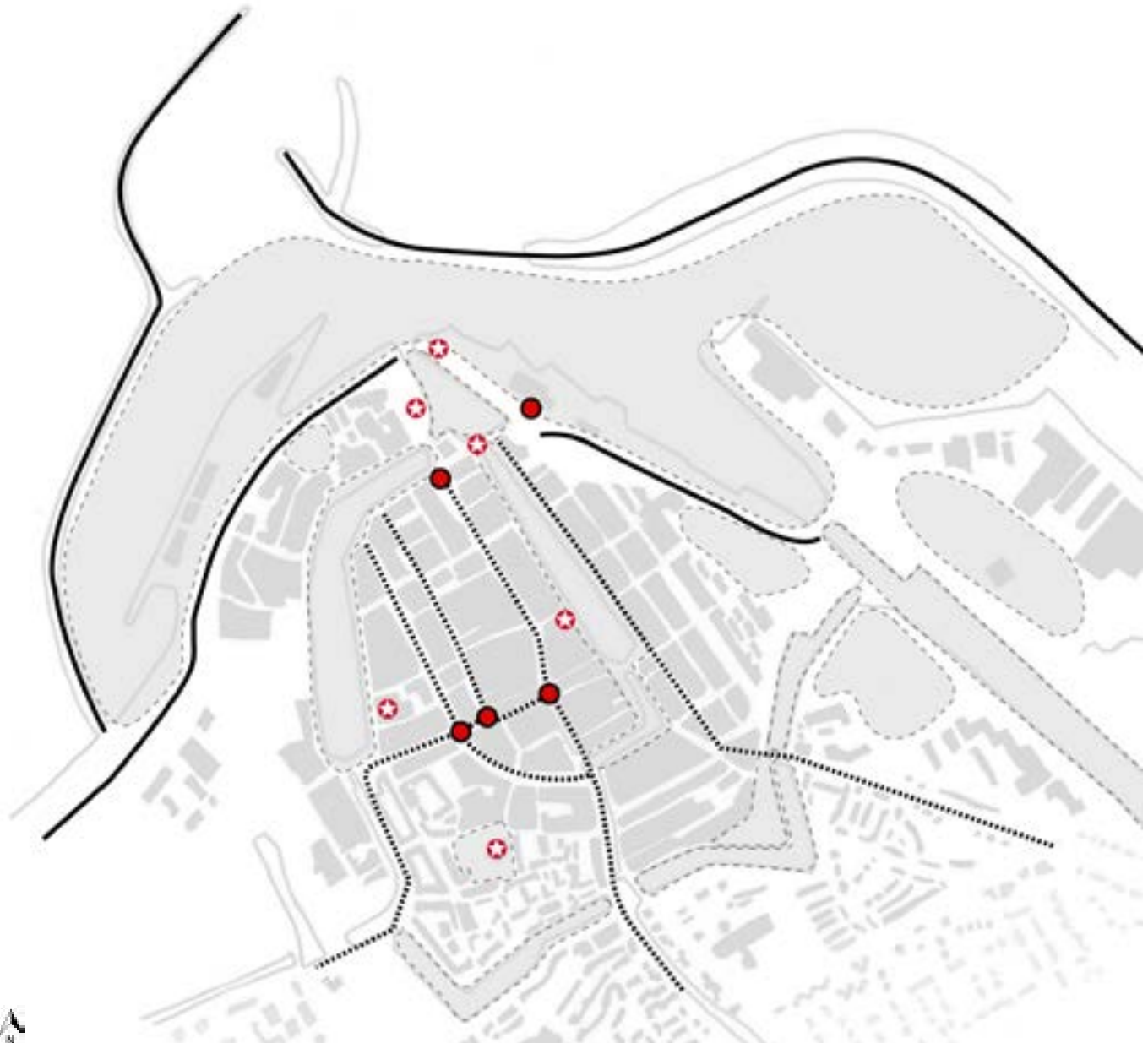


Schil 2 (donkerblauw)

5. Harlingen

5.5 Rationele route

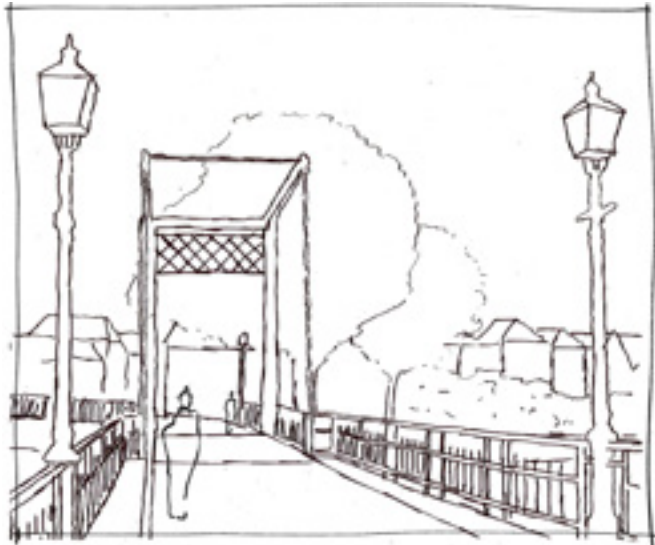
De rationele route is bepaald aan de hand van de Kevin Lynch methode. Hieruit komen belangrijke routes naar voren waarna we een route hebben bepaald. De stad is opgedeeld in een aantal districten. Deze bevinden zich aan de rand van het historisch centrum, de vestingswerken. Tevens vormen de havens een aantal districten. De randen van de stad bevinden zich zowel tussen het oude centrum en de haven als tussen de haven en de zee. Deze worden gevormd door bebouwingsranden en zeedammen. In de stad zijn nog een aantal belangrijke lijnen aanwezig, die lopen van de rand van het oude centrum richting de zee. Deze lopen over gedempte winkelstraten en langs de oude haven van de stad. Een aantal van deze lijnen komen op bepaalde punten samen, deze vormen de knopen. Bij deze knopen vindt een overgang in de stad plaats of een verandering van schaal en maat. In de stad zijn een aantal landmarks die kenmerkend zijn voor Harlingen. Op basis van deze aspecten is de route gevormd. Deze loopt vanaf de rand van het historische centrum richting de zee. De route is gebaseerd op de aanwezigheid van de meeste aspecten of waar deze samenkomen.



De rationele route is opgebouwd aan de hand van een beeldenreeks. Het startpunt is van zowel de rationele als de intuïtieve route gelijk. Bij Harlingen start de route bij rand van het oude centrum waar tevens ook de vestingswerken nog aanwezig zijn. Vervolgens gaat de route verder via de winkelstraat. In het eerste deel van de winkelstraat zijn de grachtjes nog aanwezig. Verderop richting de zee zijn deze grachtjes gedempt, waardoor nu het brede profiel van de winkelstraat wordt gekenmerkt. Na beeld twee is de overgang van het historisch centrum naar schil 2. Hier wordt de straat breder, waardoor de overgang duidelijk waarneembaar is. Het vierde beeld is in schil 2 al een zichtrelatie met de zee. Het vijfde beeld is een barrière tussen de stad en de haven. Via het trappetje in het laatste beeld is wordt deze verbinding gelegd en kun je de haven en zee bereiken.

-  Historisch centrum
-  Schil 1
-  Schil 2

5. Harlingen



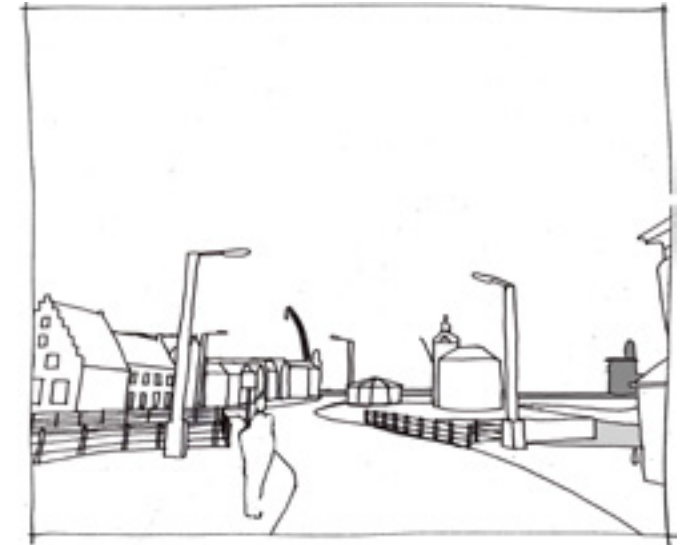
● 1 rationeel

- A –
- B –
- C –
- D –
- E –



● 2 rationeel

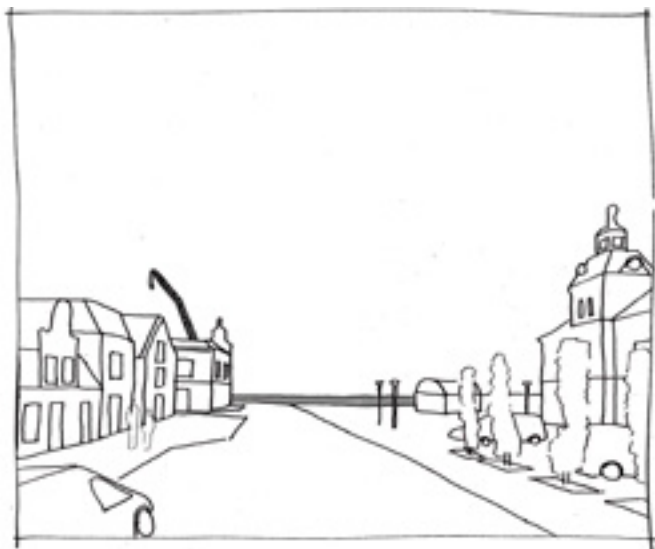
- A In het verlengde van de straat zijn de eerste scheepsmasten te zien.
- B Het breder worden van het straatprofiel geeft een overgang weer van de ene naar de naar de andere schil. Het brede straatprofiel komt door het dempen van de oude gracht.
- C Het rederijgebouw in de verte zorgt voor een verwijzing naar de zee.
- D –
- E –



● 3 rationeel

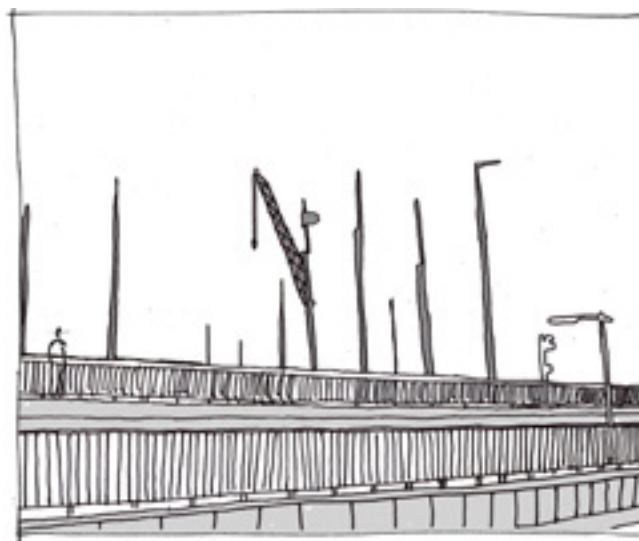
- A Rechts is de recreatieve oude haven te zien. In de verte is een scheepskraan van de haven te zien. Tevens is het rederijgebouw een verwijzing naar de zee.
- B –
- C –
- D –
- E In de verte is een muur te zien die een barrière vormt richting de zee.

- A zichtrelatie
- B verbinding/overgang
- C verwijzing
- D schaal & maat
- E barrière



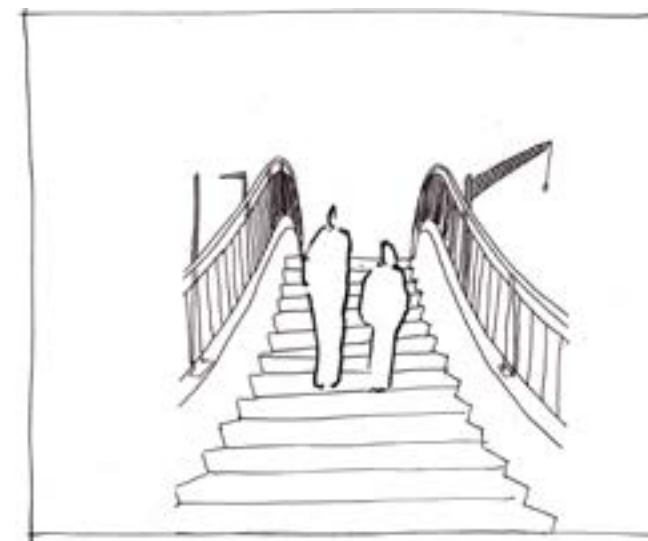
● 4 rationeel

- A De scheepskraan vormt een zichtrelatie naar de haven en de zee.
- B -
- C Waterkering verwijst naar de zee.
- D -
- E -



● 5 rationeel

- A De grote hoeveelheid aan kranen geven aan dat zich hier een haven bevindt.
- B -
- C -
- D -
- E De twee muren langs het spoor vormen een duidelijke barrière richting de haven.



● 6 rationeel

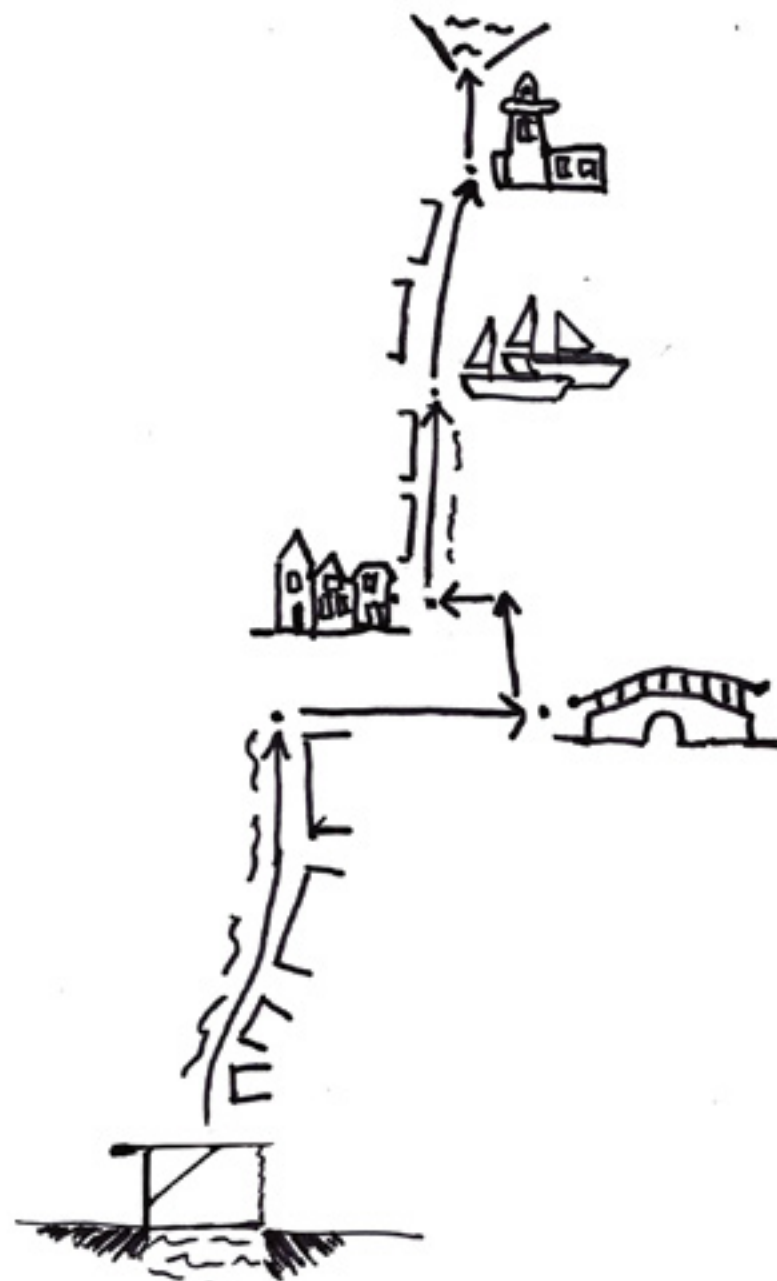
- A De kranen geven aan dat de haven zich hier achter bevindt.
- B Het trappetje vormt een verbinding richting de haven en de zee.
- C -
- D -
- E -

- Historisch centrum
- Schil 1
- Schil 2

5. Harlingen

5.6 Intuïtieve route

Met iconen in het belevingskaartje hiernaast is aangegeven aan de hand van welke punten de route is gelopen. Vanaf de oude de brug aan de rand van het centrum is de keuze bepaald door het volgen van het water van de gracht in combinatie met de karakteristieke verspringende bebouwing. Doordat het water naar rechts af buigt wordt je gedwongen deze kant op te lopen. Vanaf hier wordt de aandacht getrokken op een typerend bruggetje. Vanaf deze brug is zicht op sluisje. Via deze sluis ga je naar de andere andere van de gracht waar de aandacht gevestigd wordt oude pakhuizen. Deze typerende rand links met aan de rechter zijde wordt je begeleid richting de haven. Hier is zicht op masten van zeilboten waar refereert aan de zee. De masten volgje, waardoor je uiteindelijk uit komt op een punt waar je van de brug zicht hebt op de zeehaven en de rederij tevens naar de zee verwijst.

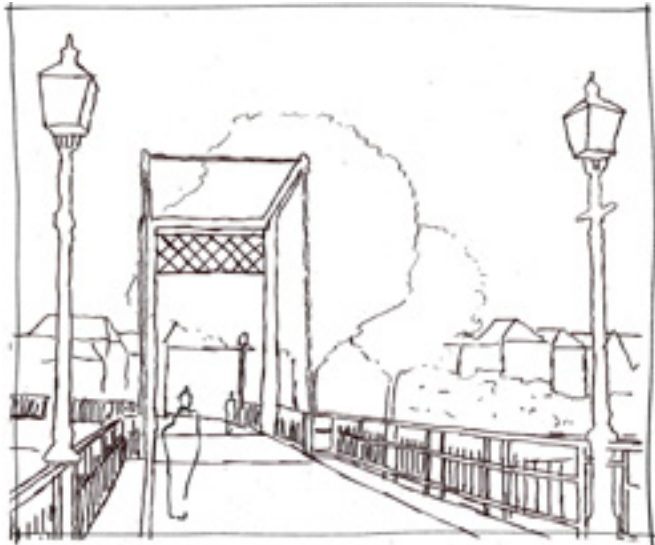


De intuïtieve route is opgebouwd aan de hand van een beeldenreeks. Zoals al beschreven is bij de rationele route is het start bij de oude brug. Vanaf hier loop je richting het sluisje met het water wat indirect refereert aan de zee. Bij het volgende punt zijn scheepsmasten dat zorgt voor een zichtrelatie met de zee. Het volgen van de scheepsmasten en het water kom je uiteindelijk uit bij de haven waar zicht op de zee is.



- Historisch centrum
- Schil 1
- Schil 2

5. Harlingen



1 intuïtief

- A -
- B -
- C -
- D -
- E -



2 intuïtief

- A -
- B - Het water werkt als verbinding richting zee.
- C - Het bruggetje met details is een mogelijke verwijzing naar de kust.
- D -
- E -



3 intuïtief

- A -
- B -
- C - Het historische sluisje van de gracht is een mogelijke verwijzing naar de kust.
- D -
- E -

- A zichtrelatie
- B verbinding/overgang
- C verwijzing
- D schaal & maat
- E barrière



4 intuïtief

- A De scheepsmasten van de oude haven vormen een zichtrelatie met de zee.
- B -
- C -
- D -
- E -



5 intuïtief

- A -
- B Het water zorgt voor een verbinding met de zee.
- C Het bruggetje en de oude haven is een mogelijke verwijzing naar de kust.
- D -
- E -



6 intuïtief

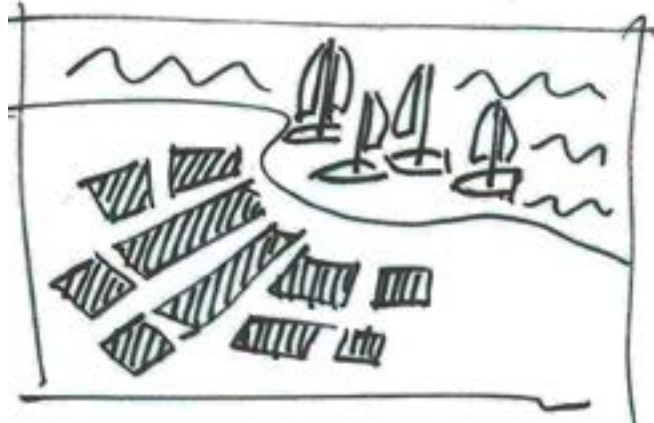
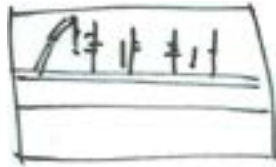
- A Het water en de haven met scheepsmasten zorgen voor een zichtrelatie met de zee.
- B -
- C -
- D -
- E -

- Historisch centrum
- Schil 1
- Schil 2

5. Harlingen

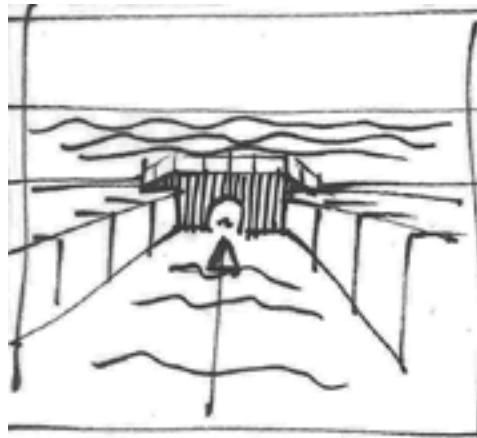
5.7 Conclusies

A



Een groot deel van de historische havens van Harlingen zijn in het centrum gebleven. De scheepsmasten zijn in het centrum zichtbaar. Ook de rederij vormt een zichtrelatie.

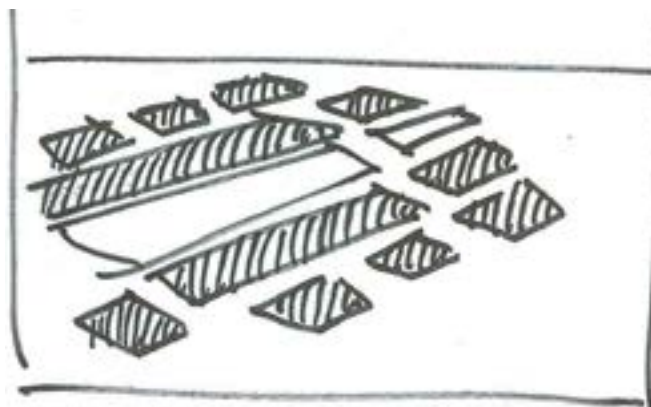
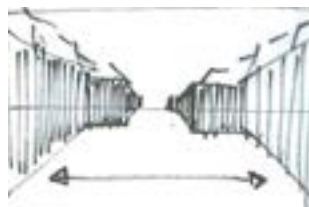
B



Van oudsher zijn er al havens binnen de vesting en is er daardoor een directe relatie met de zee diep in het centrum. Deze havens en sommige grachten zijn niet gedempt en zorgen nu voor een verbinding richting de zee.

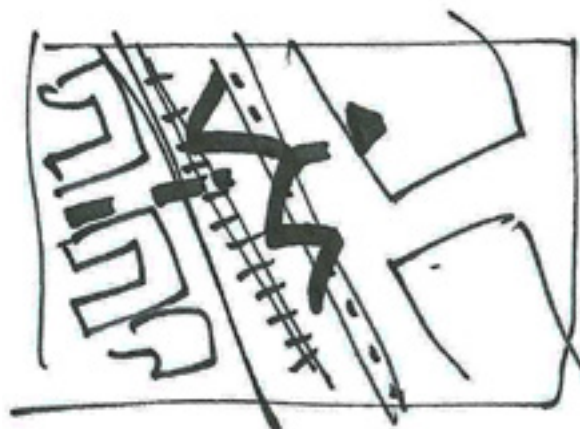
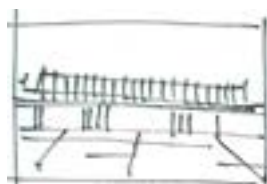
- A zichtrelatie
- B verbinding/overgang
- C verwijzing
- D schaal & maat
- E barrière

C



Gedempte grachten zorgen voor een breed straatprofiel. Dat verwijst weer naar de nabijheid van de zee.

E



De komst van een spoorverbinding naar de rederij heeft bij de rederij voor een barrière gezorgd tussen het historisch centrum en de haven.

6. Vlissingen



6.1 Type stad:

Vlissingen is ontstaan als klein vissersdorpje op een oude kreekrug. In de loop der tijd heeft de zee stukken land tot zich genomen, waardoor Vlissingen aan de zee kwam te liggen. Al snel werden ten behoeve van de haringvisserij de Voorhaven, Koopmanshaven en Achterhaven gegraven en breidde de stad zich uit.

Door zijn strategische ligging was Vlissingen aan het begin van de 18e eeuw uitgegroeid tot een behoorlijke vestingstad, met maar liefst 13 bastions, 9 aan de landzijde en 4 aan de zeezijde. Enkele andere kenmerken van een vestingstad zijn muren, aarden wallen, bolwerken, poorten, grachten, valbruggen, ravelijnen en rechte wegen voor snel transport. Vele hiervan zijn terug te zien in de plattegrond van 1850 van Vlissingen, zo stonden er muren aan de zeezijde en aarden wallen met grachten aan de landzijde en werd de stad afgesloten door een tweetal poorten.

Na de opheffing van de vesting zijn veel van deze kenmerken verloren gegaan, de aarden wallen en grachten moesten plaats maken voor nieuwe woonwijken. De wegenstructuur in de binnenstad is echter grotendeels bewaard gebleven.

Door de strategische ligging werd Vlissingen in onder andere de Napoleontische Oorlogen en de Tweede Wereldoorlog vaak gedeeltelijk verwoest en weer opgebouwd. Dit heeft ervoor gezorgd dat er in het huidige Vlissingen een rijke diversiteit aan bouwstijlen aanwezig is, wat een opvallende verwijzing naar de oude vestingstad vormt.

6.2 Functieverandering:

Vlissingen is ontstaan als vissersdorp, hier wordt in de huidige stad veelvuldig naar verwezen door het behoud van enkele havens en de vele visrestaurants. Toen Vlissingen een vestingstad werd, kreeg de militaire functie de overhand. Ook dit is met name langs de zee nog goed te zien door de aanwezigheid van bolwerken en kanonnen.

Vanaf 1872 kreeg het centrum van de stad een recreatieve functie, er werden boulevards, een pier, een park en een duingebied aangelegd. Ten gevolge van de Tweede Wereldoorlog is alleen de boulevard hiervan nog herkenbaar.

6. Vlissingen

6.3 Historische ontwikkeling

1850



Groei van de stad:

De stad herstelt zich na de Napoleontische Oorlogen, er zijn nog steeds lege plekken binnen de vesting te zien. De bebouwing langs de vestingmuren is erg versnipperd.

Haven:

Door de locatie van de vele havens wordt de stad in drie delen verdeeld en is door de vele verwijzingen naar het water de relatie tot de kust erg sterk.

Vesting:

Door de directe ligging aan de kust is er aan de zeezijde alleen een muur aanwezig, terwijl aan de landzijde deze muur vergezeld wordt door aarden wallen en grachten.

1900



Groei van de stad:

Na de opheffing van de vesting heeft de stad zich snel uitgebreid op de plaatsen waar eerst de vestingmuren stonden. Langs de kust wordt de bebouwing meer aaneengesloten.

Haven:

Een deel van de havens is gedempt en wordt omgevormd tot plein, park of woonwijk. Hierbij worden de voormalige kades aangehouden als wegenstructuur. De relatie tussen stad en zee wordt hierdoor kleiner, maar blijft gedeeltelijk wel behouden. Er worden nieuwe havens gegraven, maar deze liggen buiten het centrum.

Vesting:

Van de vestingwallen en -grachten aan de landzijde is bijna niets terug te zien. Aan de zeezijde zijn enkel een paar bastions bewaard gebleven.

2005



Groei van de stad:

Langs de kust is een gesloten bebouwingsrand geplaatst, wat de aanwezigheid van de zee accentueert, maar de doorgang beperkt. De wegenstructuur komt voornamelijk uit op de oude Voorhaven, waar de relatie tot het water sterk is. Door de demping van de sluis kan de stad zich richting het oosten uitbreiden.

Haven:

De Voorhaven en Visserhaven worden duidelijker van elkaar gescheiden, wat de overgang tussen centrum en zee wat gelaagder maakt. De sluis ten oosten van het centrum wordt gedempt.

Vesting:

Langs de zee zijn nog enkele kenmerken van de oude vestingstad te zien, hier zijn nog bolwerken en er staan kanonnen die refereren naar de vroegere militaire functie. In de binnenstad is de wegenstructuur grotendeels behouden en zijn er diverse bouwstijlen te herkennen. Ook dit laat zien dat Vlissingen in de loop der tijd vaak opnieuw herbouwd is.

6.4 Opbouw stad



-  Historisch centrum
-  Schil 1
-  Schil 2

In de historische reeks is te zien dat de relatie tussen het historische centrum van Vlissingen en de zee verzwakt is door het dempen van verschillende havens en het plaatsen van bebouwing op de plaats waar eerst een haven was. De wegenstructuur, die hoofdzakelijk naar het water gericht is, is echter wel behouden gebleven. Op de bovenstaande kaart is het historische centrum met rood aangegeven, het lichtblauwe gebied, schil 1, geeft het gebied aan wat de overgang vormt tussen het centrum en de zee. Het derde gebied, wat met donkerblauw aangegeven is, is de open zee.

Historisch centrum (rood)

Kenmerkend voor het historische centrum van Vlissingen is het brede straatprofiel op de plaats waar een voormalige haven gedempt is en het feit dat een van de havens in het centrum bewaard is gebleven. Ook is het opvallend dat, doordat Vlissingen meerdere malen gebombardeerd is, er op dit moment diverse bouwstijlen door elkaar heen staan in het historische centrum.

Schil 1 (lichtblauw)

Het lichtblauwe gebied geeft de zone aan wat overgang vormt tussen het historische centrum en de zee. In het geval van Vlissingen is dit een zone waarin een sluis, een poortje en vele muren en trappen te vinden zijn, met veel verschillende mogelijkheden om naar de zee te gaan.

Schil 2 (donkerblauw)

De buitenste schil geeft het zeegebied aan. Aan de westelijke kant van het historische centrum grenst het centrum direct aan de zee door middel van een boulevard. Aan de oostelijke kant ligt hier een haven, sluis of zeedijk tussen.



Historisch centrum (oranje)



Schil 1 (lichtblauw)



Schil 2 (donkerblauw)

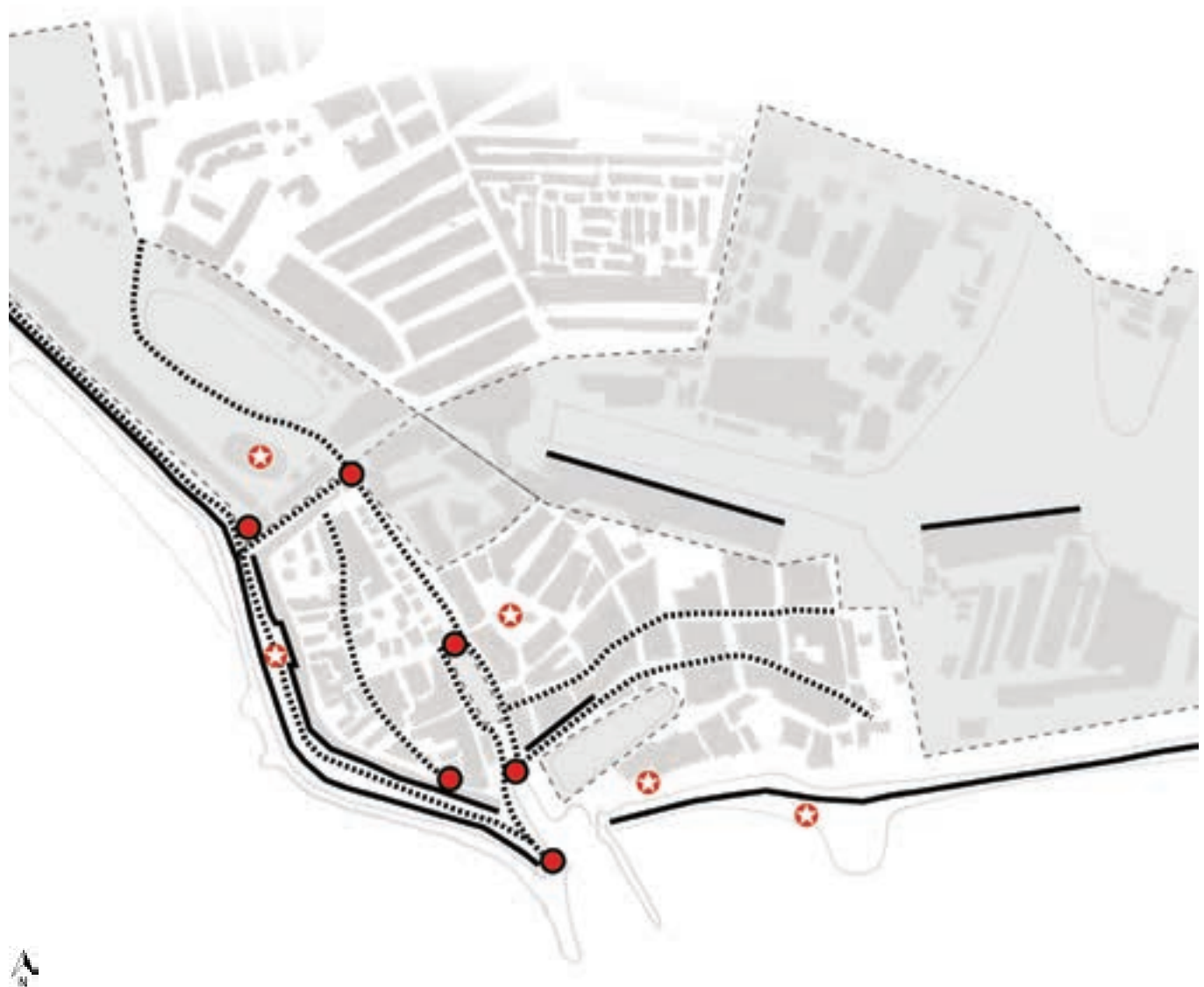
6. Vlissingen

6.5 Rationele route

De rationele route is bepaald aan de hand van de Kevin Lynch methode. Hieruit komen belangrijke routes naar voren waarna we een route hebben bepaald. De stad is opgedeeld in een aantal districten. Deze districten bevinden zich bij de havens en enkele gebieden aan de rand van het centrum. De randen van stad bevinden zich zowel tussen het oude centrum en de zee als tussen de bebouwing en de haven. In de stad zijn nog een aantal belangrijke lijnen aanwezig, deze lopen van de rand van het centrum richting de zee. Een aantal van deze lijnen komen op bepaalde punten samen, dit vormt onder andere de knopen. Bij deze knopen vindt een overgang in de stad plaats of een verandering van schaal en maat.

In de stad zijn een aantal landmarks te herkennen. Dit zijn hoge of karakteristieke gebouwen die bijdragen aan de oriëntatie in de stad. In Vlissingen zijn dit voornamelijk historische gebouwen of verwijzingen hiernaar.

Op basis van bovengenoemde aspecten is de route gevormd. Deze loopt vanaf de rand van het historische centrum richting de zee. De route is gebaseerd op de aanwezigheid van de meeste aspecten of waar deze samenkomen.



De rationele route begint aan de rand van de stad, waar toegangswegen elkaar kruisen. De route loopt rechtstreeks richting zee en komt daardoor langs de plaats waar vroeger de eerste havens waren. Vervolgens gaat de route door de eerste schil, naar het uitzichtpunt op de waterkering.



- Historisch centrum
- Schil 1
- Schil 2

6. Vlissingen



● 1 rationeel

- A –
- B –
- C –
- D –
- E –



● 2 rationeel

- A De waterkering bij de zee is van veraf zichtbaar.
- B –
- C –
- D De gedempte haven zorgt voor een breed straatprofiel.
- E –



● 3 rationeel

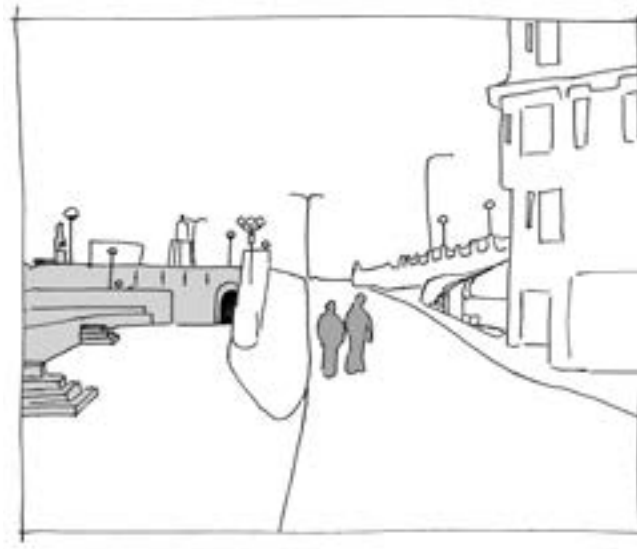
- A De waterkering wordt beter zichtbaar en de eerste scheepsmasten zijn in zicht.
- B –
- C –
- D –
- E –

- A zichtrelatie
- B verbinding/overgang
- C verwijzing
- D schaal & maat
- E barrière



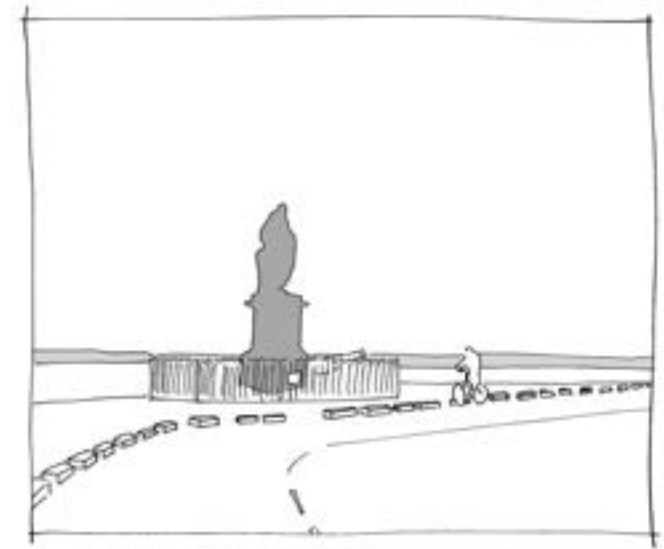
● 4 rationeel

- A De waterkering en scheepsmasten zijn nog steeds duidelijk in zicht, de wand tussen de zeehaven en de stad is nu ook te onderscheiden.
- B –
- C –
- D De gedempte haven zorgt voor een breed straatprofiel.
- E –



● 5 rationeel

- A –
- B De waterkering creëert een extra spanningsveld wat de nieuwsgierigheid en verwachtingen vergroot. Het Poortje vormt een duidelijke verbinding tussen het centrum en de zee.
- C –
- D –
- E –



● 6 rationeel

- A Vanaf de waterkering is er uitzicht over de zee.
- B –
- C Het standbeeld van Michiel de Ruyter vormt een historische verwijzing
- D –
- E –

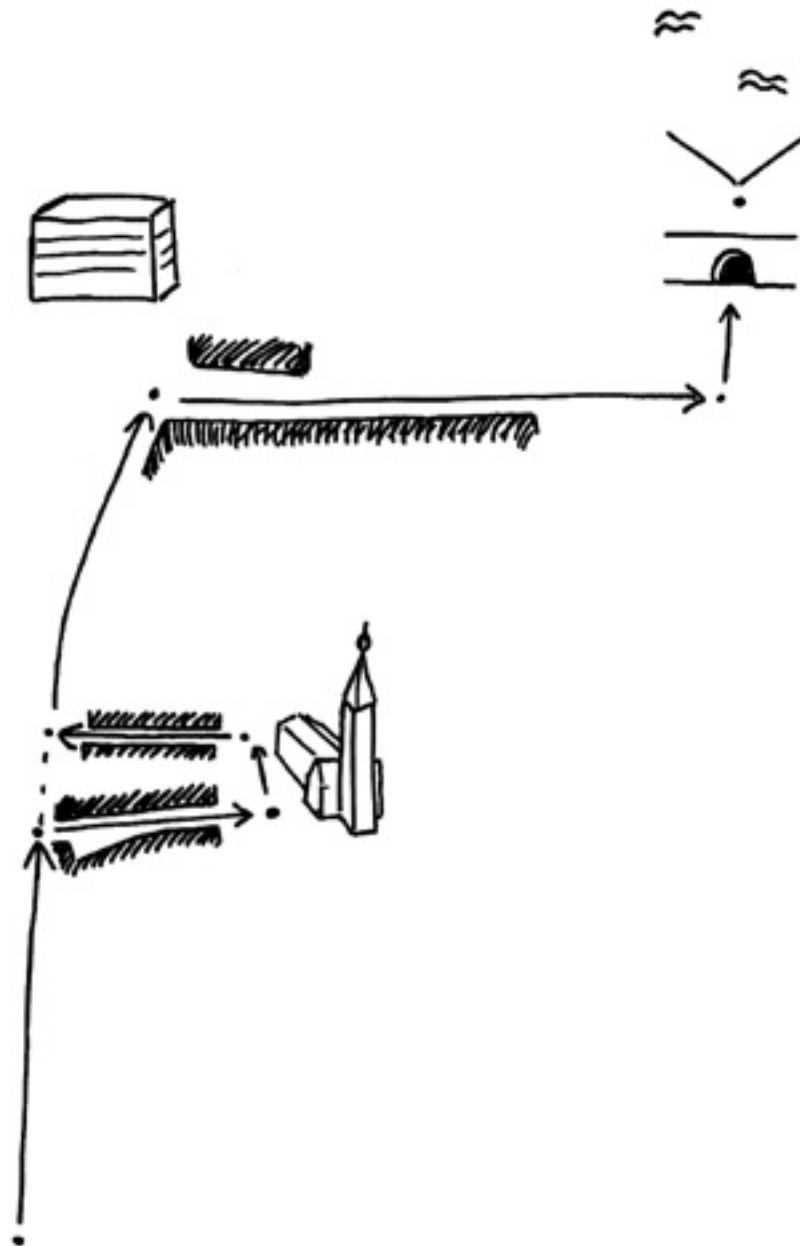
- Historisch centrum
- Schil 1
- Schil 2

6. Vlissingen

6.6 Intuïtieve route

Op de afbeelding hiernaast is aangegeven welke route er intuïtief is gelopen. De keuze van de eerste straat werd sterk bepaald door de staat van onderhoud van de bebouwing, het smalle profiel, de vele winkeltjes, de aanwezigheid van andere mensen en het kenmerkende materiaalgebruik. De eerste blik in de straat gaf de indruk dat de gehele straat er ongeveer hetzelfde uit zou zien, dus werd er ter afwisseling rechtsaf geslagen. De route vervolgde zich het marktplein op. Het marktplein heeft een breed profiel en sterk aanwezige vlaggenmasten, welke refereren naar de haven die vroeger op deze plek lag. Dit versterkt het idee dat je in een kuststad bevindt. Vervolgens volgde de route de algemene looproute, die aangegeven werd door de aanwezigheid van andere mensen, de winkelstraat weer op.

Aan het einde van de winkelstraat vormde de bebouwing een barrière en werd de route vervolgd op de straat ernaast in dezelfde richting. Vanaf dit punt was de zeedijk en het paviljoen op de dijk te zien. Om hier te komen moest de rijweg van schil 1 echter nog overgestoken worden.



De intuïtieve route begint op het zelfde punt als de rationele en vervolgt gedeeltelijk dezelfde route. Het verschil is echter dat deze route langs het marktplein gaat om vervolgens weer terug te keren naar de winkelstraat. Deze wordt vervolgd tot aan de bebouwing die hier haaks op staat. Hier is rechtsaf geslagen om vervolgens dezelfde richting weer aan te nemen. Buiten het historische centrum van de stad moest de weg overgestoken worden om vervolgens uit te kijken op de zee.



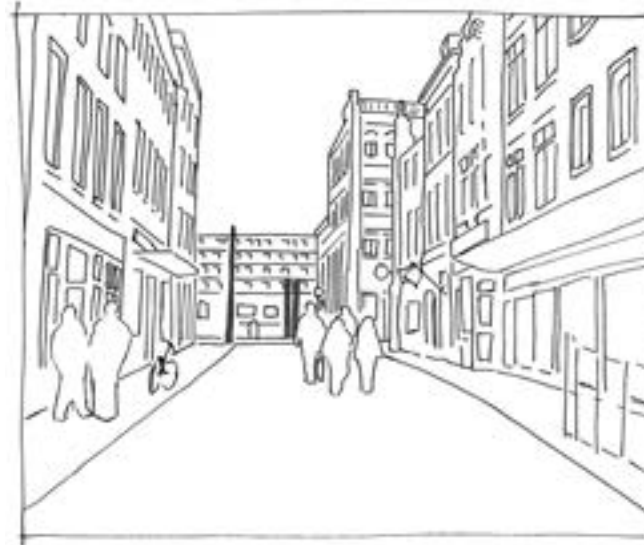
- Historisch centrum
- Schil 1
- Schil 2

6. Vlissingen



1 intuïtief

- A –
- B –
- C –
- D –
- E –



2 intuïtief

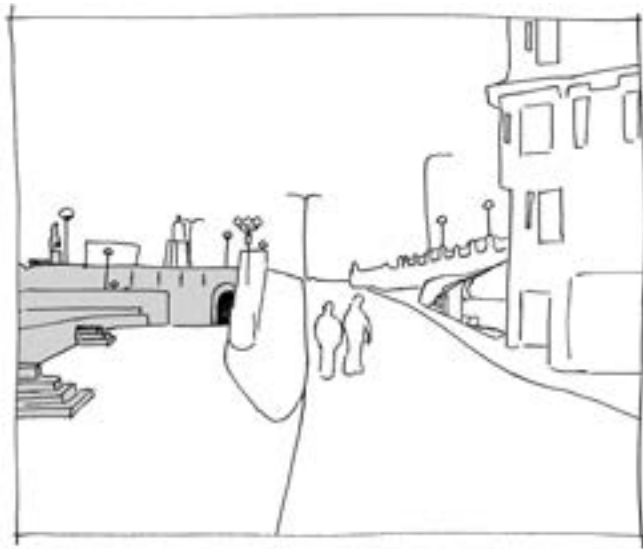
- A In het verlengde van de straat zijn de eerste scheepsmasten te zien.
- B –
- C De ligging van de haven in het historisch centrum zorgt voor een versterkte relatie met de kust.
- D –
- E –



3 intuïtief

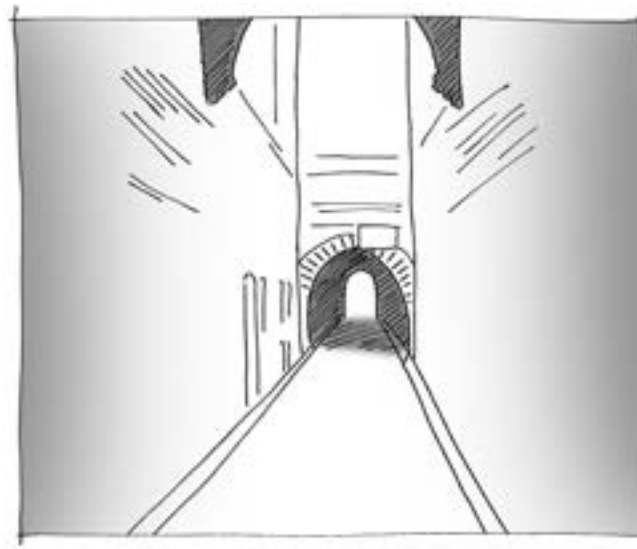
- A De oude vissershaven begeleidt de route richting zee. De aanwezigheid van de scheepsmasten geven het idee dat de zee nabij is.
- B –
- C –
- D –
- E –

- A zichtrelatie
- B verbinding/overgang
- C verwijzing
- D schaal & maat
- E barrière



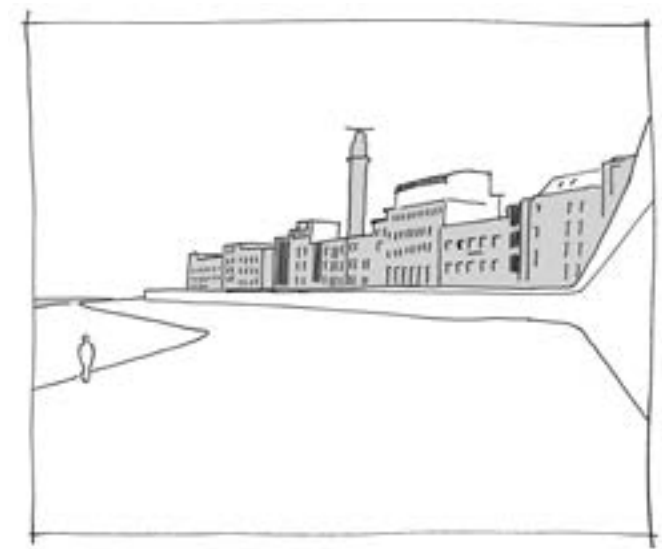
● 4 intuïtief

- A –
- B De waterkering creëert een extra spanningsveld wat de nieuwsgierigheid en verwachtingen vergroot. Het Poortje vormt een duidelijke verbinding tussen het centrum en de zee.
- C –
- D –
- E –



● 5 intuïtief

- A –
- B Het poortje creëert een extra spanningsveld wat de nieuwsgierigheid en verwachtingen vergroot en vormt een duidelijke verbinding tussen het centrum en de zee.
- C –
- D –
- E –



● 6 intuïtief

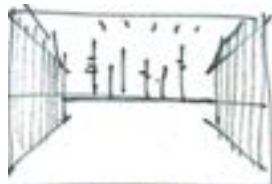
- A Er is een optimale beleving van de zee en hoe de stad hieraan ligt.
- B –
- C De radartoren verwijst naar de scheepvaart.
- D –
- E –

- Historisch centrum
- Schil 1
- Schil 2

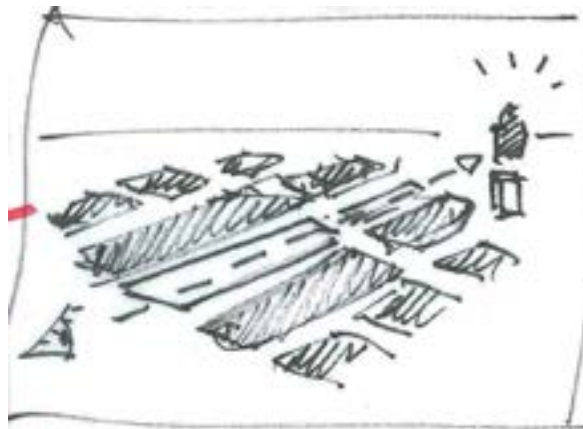
6. Vlissingen

6.7 Conclusies

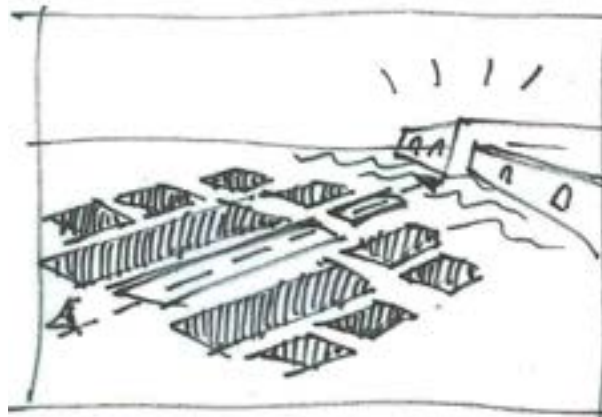
A



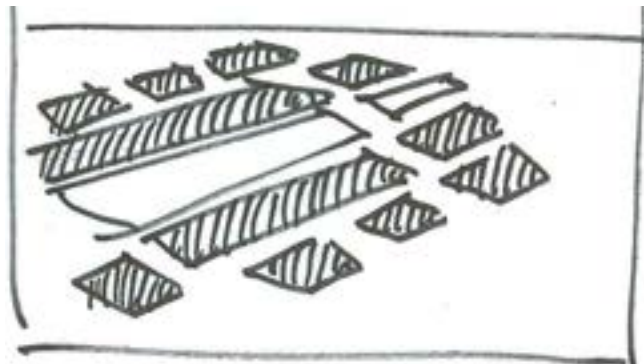
- A zichtrelatie
- B verbinding/overgang
- C verwijzing
- D schaal & maat
- E barrière



Standbeeld van Michiel de Ruyter aan kust omdat hij zeeheld was afkomstig uit Vlissingen. Door gedempte haven is dit beeld al diep vanuit het centrum van de stad zichtbaar. (in zichtlijn van de hoofdas)

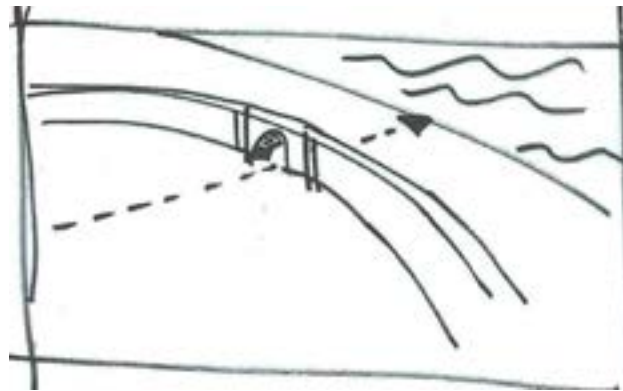


Bastion zichtbaar die over is gebleven vanuit historie als vestingstad. Door de gedempte haven is dit al diep vanuit het centrum van de binnenstad zichtbaar. (in zichtlijn van de hoofdas)



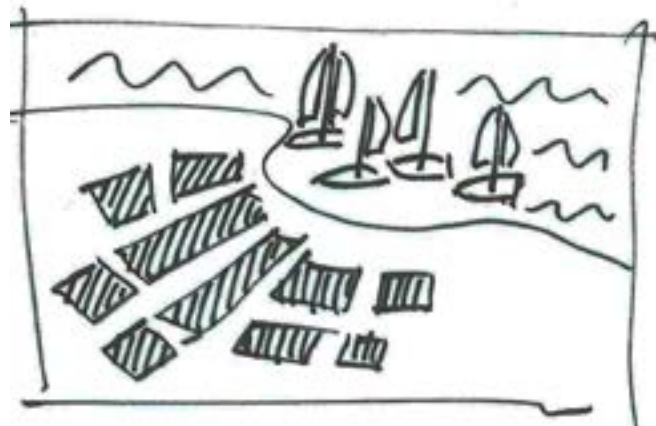
Een groot deel van de historische havens van Vlissingen zijn in het centrum gebleven. De scheepsmasten zijn in het centrum zichtbaar.

B



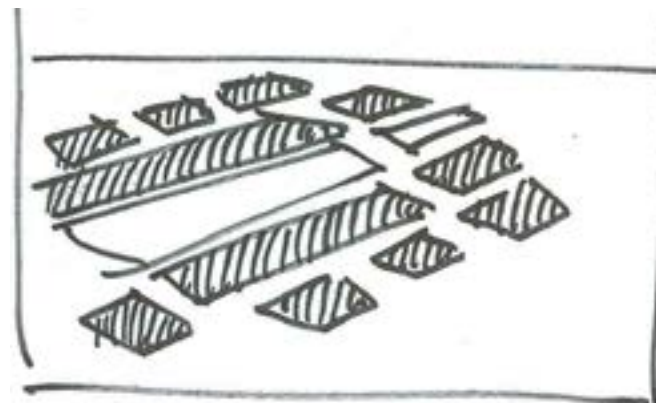
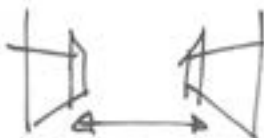
Vanuit de historie als vestingsstad is er een toegang naar het bastion, nu vormt het een doorgang/verbinding naar de zee.

C



- Michiel de Ruyter was zeeheld afkomstig uit vlissingen. Door gedempte haven is dit beeld al vanuit het centrum zichtbaar. (in zichtlijn van de hoofdas)
- Radartoren verwijst naar de scheepvaart en de zee.
- Breed profiel door gedempte haven. Oude havens in historisch centrum zijn gedempt in de 19e eeuw waardoor een breed profiel is ontstaan. Dit profiel verwijst naar de oude haven.

D



Breed profiel door gedempte haven. Oude havens in historisch centrum zijn gedempt in de 19e eeuw waardoor een breed profiel is ontstaan.

7. Terneuzen



7.1 Type stad

Terneuzen is ontstaan aan een vaart die Gent met de Westerschelde verbond. In 1460 wordt de haven van Terneuzen voor het eerst vermeldt, in deze haven, welke op de plaats van de huidige markt lag, werden goederen overgeslagen om vervolgens per trekschuit richting Gent vervoerd te worden.

Toen België zich in 1830 onafhankelijk verklaarde werd door de Nederlandse Regering een geheim plan voorbereid om Terneuzen van vestingwerken te voorzien. De voltooide vesting is te zien in de plattegrond van 1900, het bevatte bastions, aarden wallen, grachten en ravelijnen. Op dit moment zijn er twee van deze bastions nog te herkennen in de Scheldekade en de ligging van diverse bastions en grachten zijn nog te zien in de huidige wegenstructuur.

7.2 Functieverandering

De haven van Terneuzen is altijd een overslaghaven geweest, wat op dit moment terug te zien is aan de oude loods die heden ten dage nog in het centrum van de stad staat. Inmiddels is er direct bij de stad enkel een jachthaven te vinden. De sluizen ten westen van de stad, welke weinig relatie hebben met de binnenstad, bieden toegang tot het Kanaal Gent-Terneuzen.

7. Terneuzen

7.3 Historische ontwikkeling



Groei van de stad:

In 1823 is Terneuzen slechts een klein plaatsje met één duidelijke hoofdstraat.

Haven:

De overslaghaven bevindt zich aan de oostkant. Er worden plannen gemaakt om de verbinding tussen Terneuzen en Gent te verbeteren door een kanaal te graven, waardoor Terneuzen op een eiland zal komen te liggen.

Vesting:

Er loopt een gracht rond de stad, welke voornamelijk voor de haven waardevol is.



Groei van de stad:

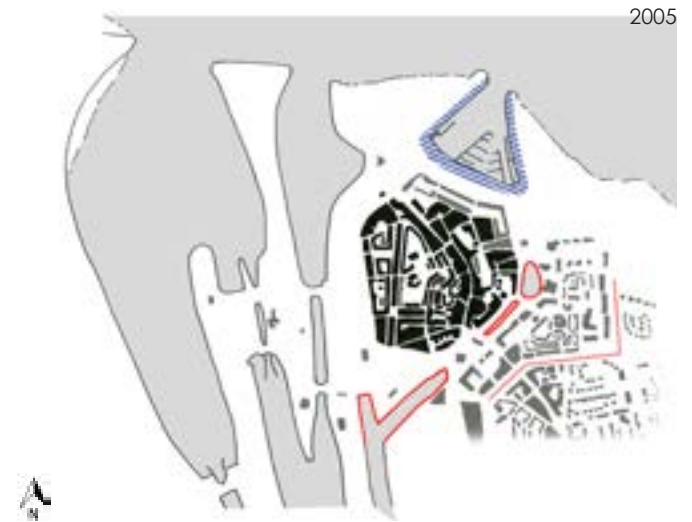
Door de aanleg van het Kanaal Gent-Terneuzen is Terneuzen op een eiland komen liggen, in 1900 is de stad zich ook buiten dit eiland, maar binnen de vesting, aan het uitbreiden.

Haven:

Het geplande kanaal van Gent naar Terneuzen is inmiddels gerealiseerd, maar de verwachte welvaart die dit kanaal met zich mee zou moeten brengen laat echter op zich wachten. Pas rond 1900, wanneer er een spoorlijn is aangelegd, wordt de haven van Terneuzen een belangrijke overslag en wordt de middensluis ten westen van de stad aangelegd.

Vesting:

Toen België zich in 1830 onafhankelijk verklaarde werd door de Nederlandse Regering een geheim plan voorbereid om Terneuzen van vestingwerken te voorzien. In 1900 waren deze vestingwerken nog duidelijk aanwezig.



Groei van de stad:

Binnen het centrum heeft de stad zich richting de zee uitgebreid, waardoor er een vrijwel gesloten bouwblok aan het waterfront is komen te staan. De oude structuren, de hoofdstraat uit 1823 en de uitbreidingen in 1900, zijn nog goed herkenbaar in de huidige structuur van de stad.

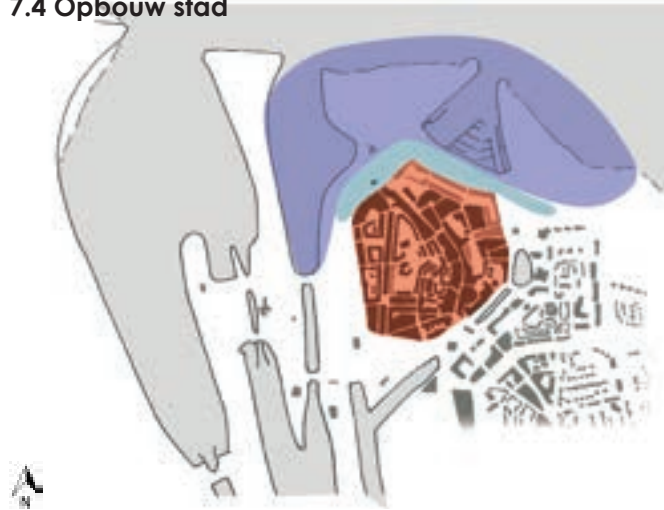
Haven:

Het overstroombare gebied ten noorden van de stad is omgevormd tot een jachthaven en het gebied bij de middensluis kreeg er twee sluizen bij.

Vesting:

Van de vesting zijn nog enkele stukjes van de grachten bewaard gebleven en de structuur van de vesting is opgenomen in de structuur van de uitbreiding van de stad ten oosten van het centrum.

7.4 Opbouw stad



-  Historisch centrum
-  Schil 1
-  Schil 2

De historische reeks laat zien dat Terneuzen ontstaan is aan een riviertje, en niet zozeer aan de kust. In de loop der tijd is de relatie met de kust sterker geworden. Door het graven van de kanalen om het centrum heen (zie kaartje 1900) kreeg de stad veel meer relatie met de zee, omdat deze naar de stad toe gehaald werd. Op dit moment zijn de grachten verdwenen, maar is het deel aan de noordkant van Terneuzen, wat eens land was, nu een haven in directe verbinding met de zee. Op de bovenstaande kaart is het historische centrum met rood aangegeven, het lichtblauwe gebied, schil 1, geeft het gebied aan wat de overgang vormt tussen het centrum en de zee. Het derde gebied, wat met donkerblauw aangegeven is, is het haven- of zeegebied.

Historisch centrum (rood)

De historische reeks laat zien dat de eerste straat van Terneuzen heden ten dage nog aanwezig is. Deze straat vormt op dit moment nog de belangrijkste winkelstraat van de stad. De plaats waar in 1823 de haven was is nu het marktplein geworden en heeft dus nog een open karakter.

Schil 1 (lichtblauw)

Het lichtblauwe gebied geeft de zone aan wat de overgang vormt tussen het historische centrum en de zee. Dit gebied bestaat vooral uit grootschalige groenstroken en een rijweg. Deze rijweg is beperkt oversteekbaar en vormt dus een barrière tussen het centrum en de zee.

Schil 2 (donkerblauw)

De buitenste schil geeft het haven- en zeegebied aan. Deze wordt door de zeedijk afgeschermd van het zicht vanuit de stad.



Historisch centrum (oranje)



Schil 1 (lichtblauw)



Schil 2 (donkerblauw)

7. Terneuzen

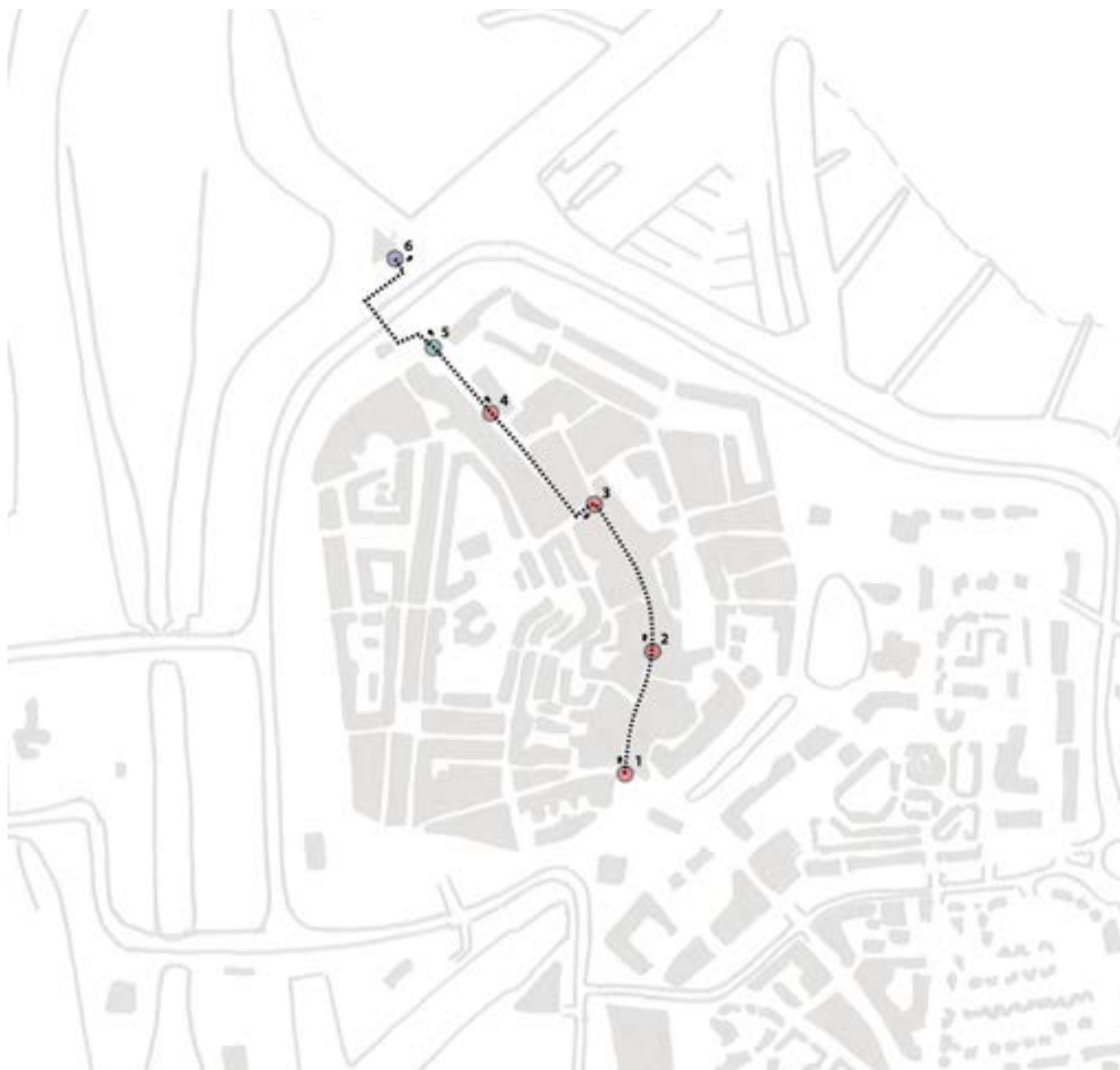
7.5 Rationele route

De rationele route is bepaald aan de hand van de Kevin Lynch methode. Hieruit komen belangrijke routes naar voren waarna we een route hebben bepaald. De stad is opgedeeld in een aantal districten. Deze bevinden zich voornamelijk buiten het historisch centrum. Tevens vormen de haven en het sluizencomplex ieder een district. De randen van stad bevinden zich zowel tussen het oude centrum en de haven als tussen de haven en de zee. Deze worden gevormd door bebouwingsranden en zeedijken. In de stad zijn nog een aantal belangrijke lijnen aanwezig, deze lopen van de rand van het centrum richting de zee. Een aantal van deze lijnen komen op bepaalde punten samen, dit vormt onder andere de knopen. Bij deze knopen vindt een overgang in de stad plaats of een verandering van schaal en maat.

In de stad zijn een aantal landmarks te herkennen. Dit zijn hoge of karakteristieke gebouwen die bijdragen aan de oriëntatie in de stad.

Op basis van bovengenoemde aspecten is de route gevormd. Deze loopt vanaf de rand van het historische centrum richting de zee. De route is gebaseerd op de aanwezigheid van de meeste aspecten of waar deze samenkomen.





De rationele route van Terneuzen begint aan de rand van de stad waar een belangrijke toegangsweg in verbinding staat met het historische centrum. Dit beginpunt zal bij de intuïtieve route ook gebruikt worden. De route loopt door de oude winkelstraat, langs de kerk, richting de zee. Vervolgens wordt deze vervolgd op een parallelweg aan deze winkelstraat. Vanaf deze parallelweg is in de verte de zeedijk en het paviljoen te zien. In Schil 1 is een sterke barrière aanwezig, waardoor de route niet in een rationele, rechte lijn voortgezet kan worden. Via een oversteek over de rijweg en diverse stoepen is de zeedijk te bereiken, waarna er zicht over de haven en de open zee volgt.

- Historisch centrum
- Schil 1
- Schil 2

7. Terneuzen



● 1 rationeel

A —
B —
C —
D —
E —



● 2 rationeel

A —
B —
C —
D —
E —



● 3 rationeel

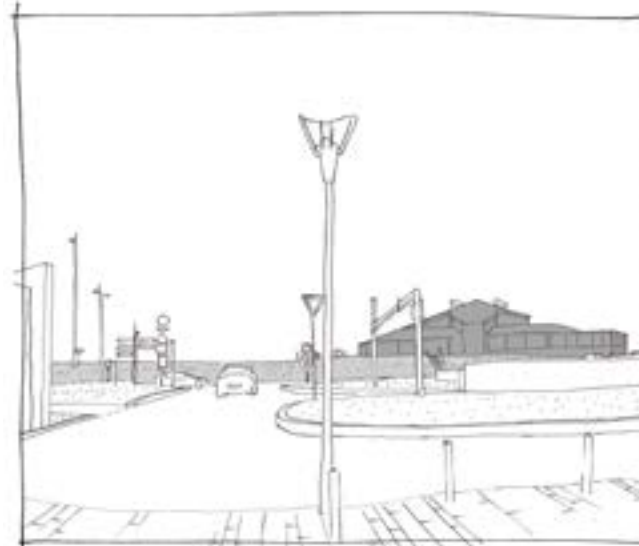
A —
B —
C —
D —
E —

A zichtrelatie
B verbinding/overgang
C verwijzing
D schaal & maat
E barrière



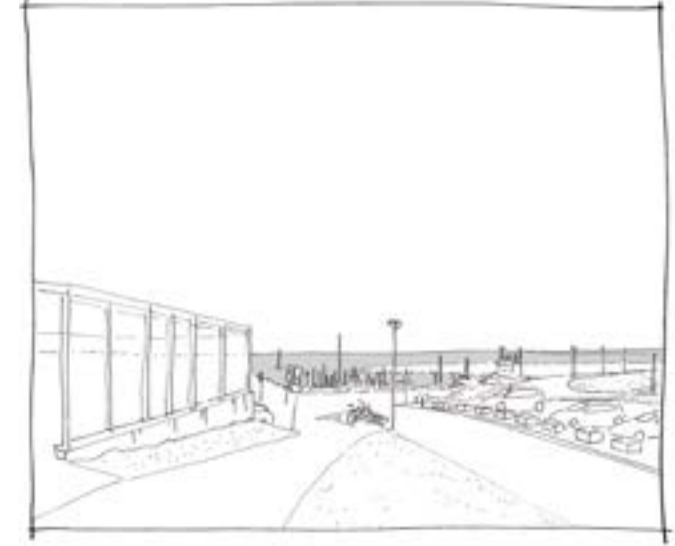
4 rationeel

- A De zeedijk en het paviljoen zijn zichtbaar, dit is een indicatie dat de zee dichtbij is.
- B –
- C De oude havenloods verwijst naar de vroegere havenfunctie.
- D –
- E –



5 rationeel

- A De zeedijk en het paviljoen zijn zichtbaar, dit is een indicatie dat de zee dichtbij is.
- B –
- C –
- D De zone tussen het centrum en de zee is grootschaliger.
- E De rijweg vormt een barrière tussen het centrum en de zee.



6 rationeel

- A Vanaf de zeedijk is er zicht op het water en de boten in de haven.
- B –
- C –
- D –
- E De fietsenrekken, rijweg en geparkeerde auto's vormen een barrière om bij het water te komen.

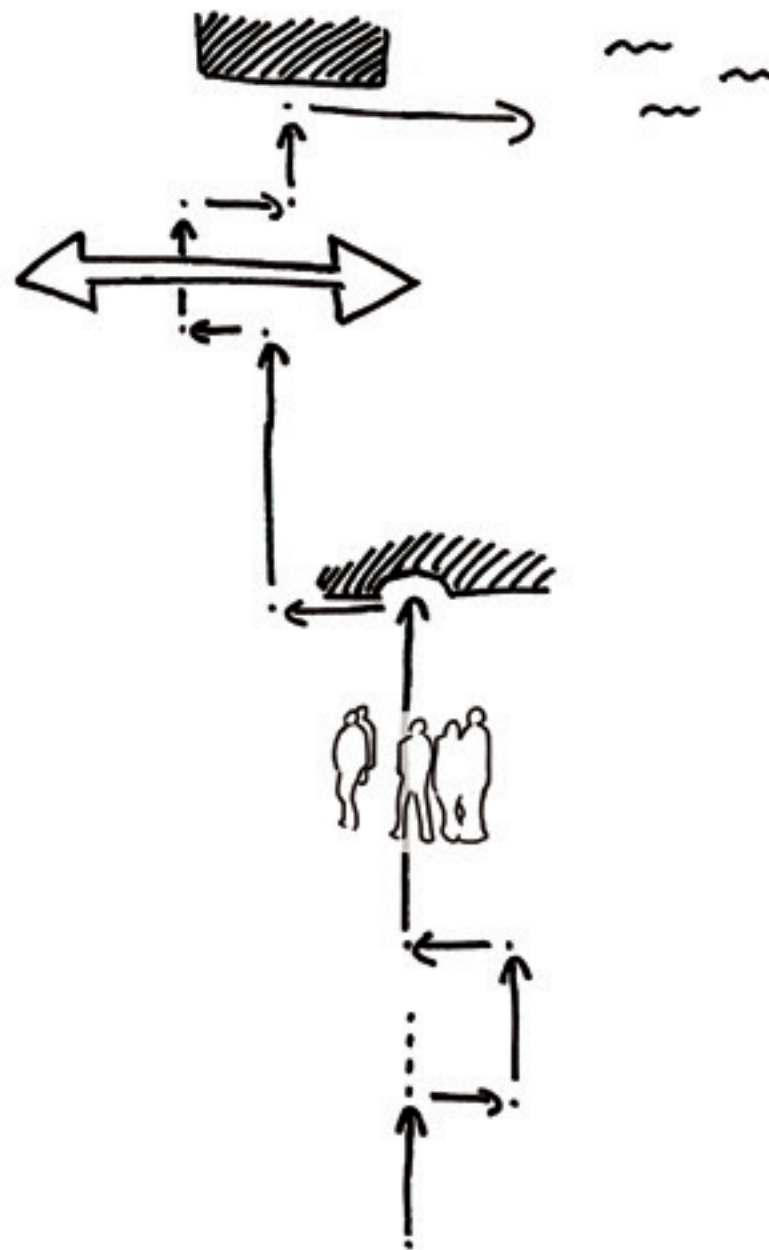
- Historisch centrum
- Schil 1
- Schil 2

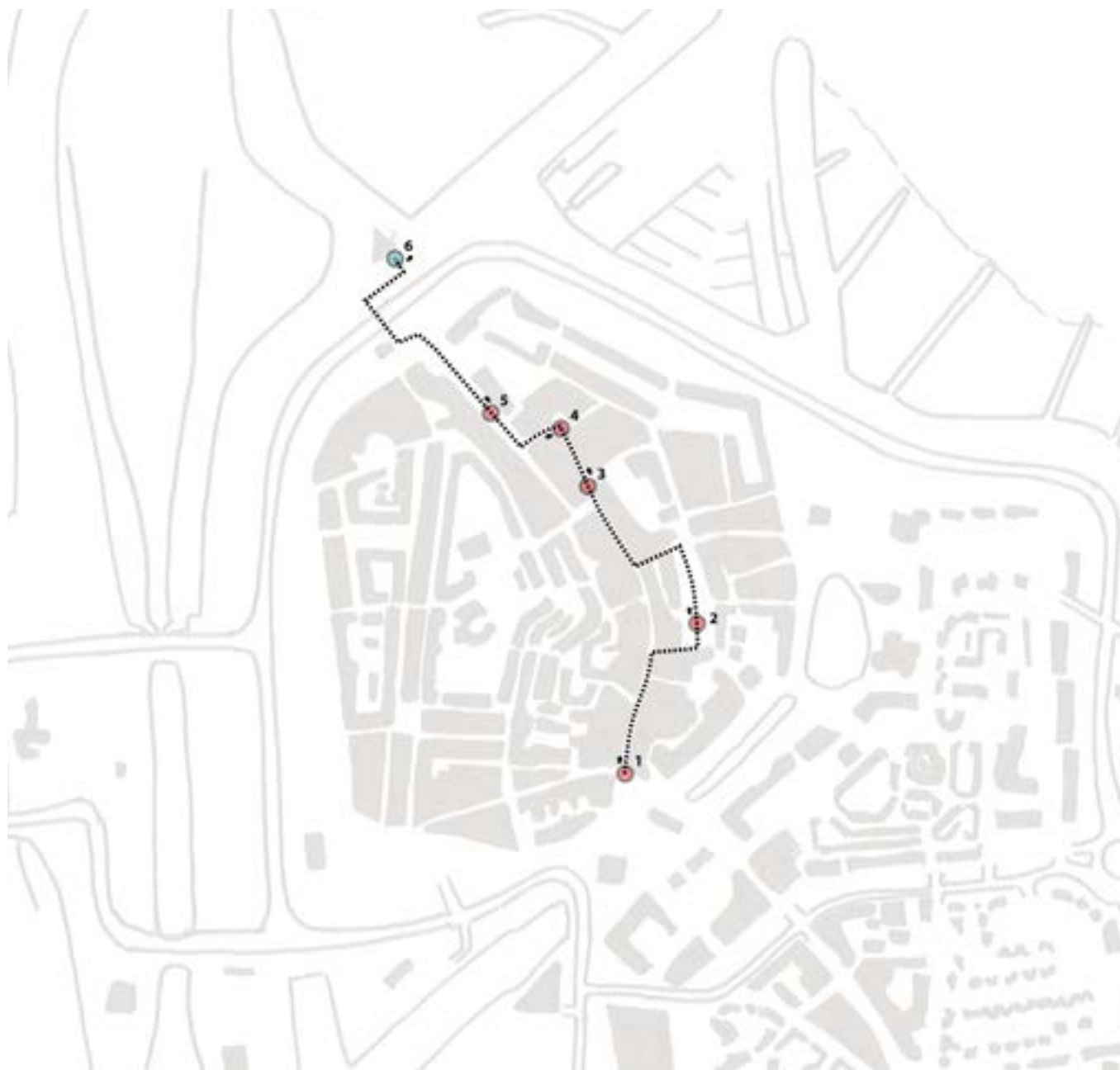
7. Terneuzen

7.6 Intuïtieve route

Op de afbeelding hiernaast is aangegeven welke route er intuïtief is gelopen. De keuze van de eerste straat werd sterk bepaald door de staat van onderhoud van de bebouwing, het smalle profiel, de vele winkeltjes, de aanwezigheid van andere mensen en het kenmerkende materiaalgebruik. De eerste blik in de straat gaf de indruk dat de gehele straat er ongeveer hetzelfde uit zou zien, dus werd er ter afwisseling rechtsaf geslagen. De route vervolgde zich het marktplein op. Het marktplein heeft een breed profiel en sterk aanwezige vlaggenmasten, welke refereren naar de haven die vroeger op deze plek lag. Dit versterkt het idee dat je je in een kuststad bevindt. Vervolgens volgde de route de algemene looproute, die aangegeven werd door de aanwezigheid van andere mensen, de winkelstraat weer op.

Aan het einde van de winkelstraat vormde de bebouwing een barrière en werd de route vervolgd op de straat ernaast in dezelfde richting. Vanaf dit punt was de zeedijk en het paviljoen op de dijk te zien. Om hier te komen moest de rijweg van schil 1 echter nog overgestoken worden.





De intuïtieve route begint op het zelfde punt als de rationele en vervolgt gedeeltelijk dezelfde route. Het verschil is echter dat deze route langs het marktplein gaat om vervolgens weer terug te keren naar de winkelstraat. Deze wordt vervolgd tot aan de bebouwing die hier haaks op staat. Hier is rechtsaf geslagen om vervolgens dezelfde richting weer aan te nemen. Buiten het historische centrum van de stad moest de weg overgestoken worden om vervolgens uit te kijken op de zee.

- Historisch centrum
- Schil 1
- Schil 2

7. Terneuzen



1 intuïtief

- A –
- B –
- C –
- D –
- E –



2 intuïtief

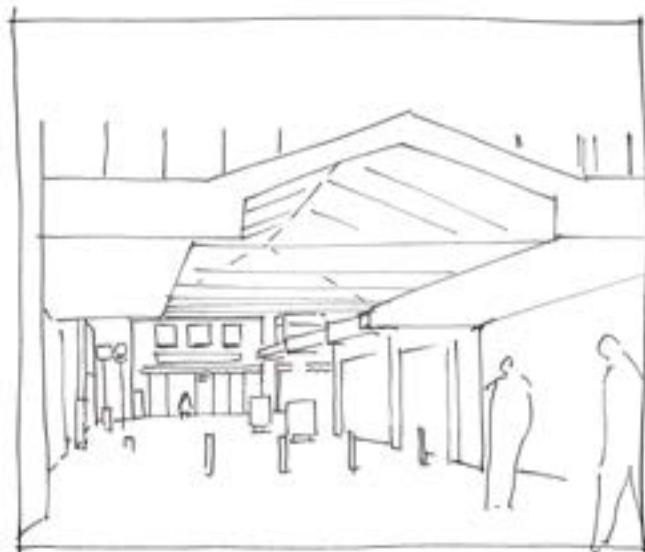
- A –
- B –
- C De vlaggenmasten refereren naar de haven die zich eens op deze plaats bevond.
- D De gedempte haven zorgt voor een breed straatprofiel.
- E –



3 intuïtief

- A –
- B –
- C –
- D –
- E –

- A zichtrelatie
- B verbinding/overgang
- C verwijzing
- D schaal & maat
- E barrière



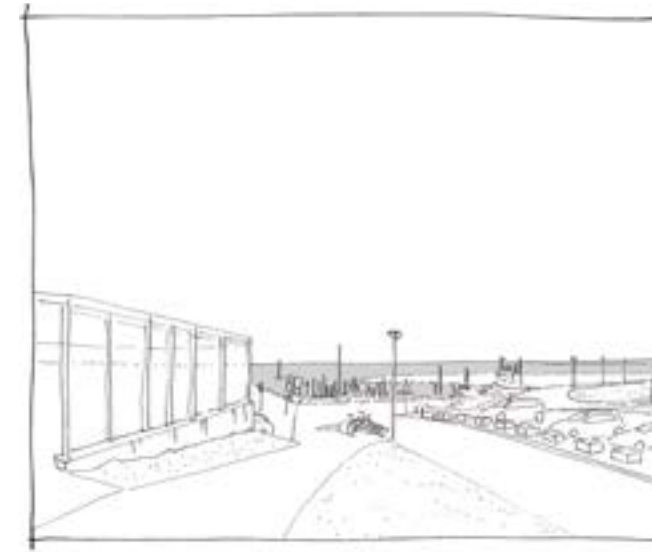
4 intuïtief

- A -
- B -
- C -
- D -
- E -



5 intuïtief

- A De zeedijk en het paviljoen zijn zichtbaar, dit is een indicatie dat de zee dichtbij is.
- B -
- C De oude havenloods verwijst naar de vroegere havenfunctie.
- D -
- E -



6 intuïtief

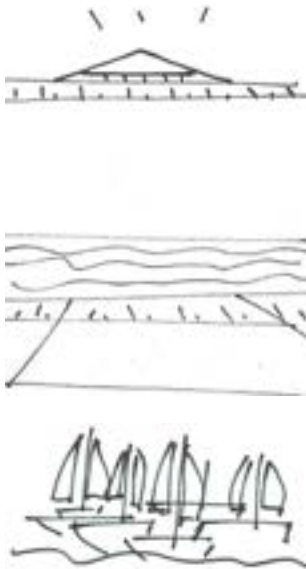
- A Vanaf de zeedijk is er zicht op het water en de boten in de haven.
- B -
- C -
- D -
- E De fietsenrekken, rijweg en geparkeerde auto's vormen een barrière om bij het water te komen.

- Historisch centrum
- Schil 1
- Schil 2

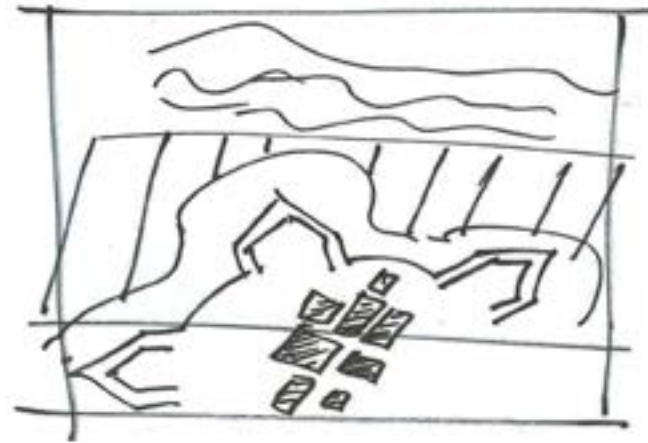
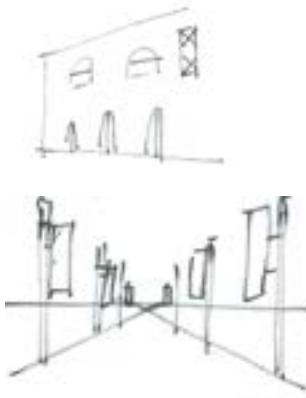
7. Terneuzen

7.7 Conclusies

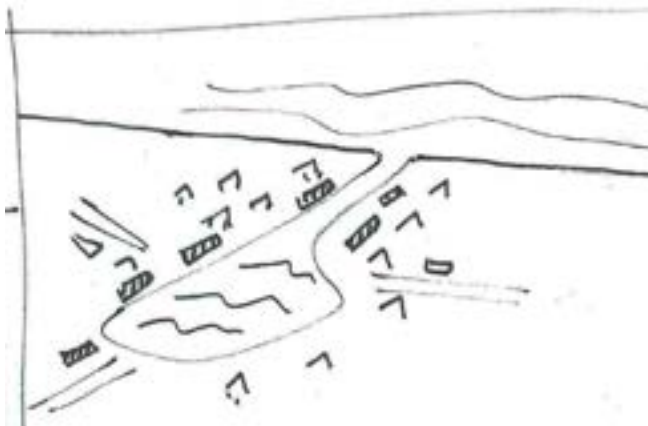
A



C



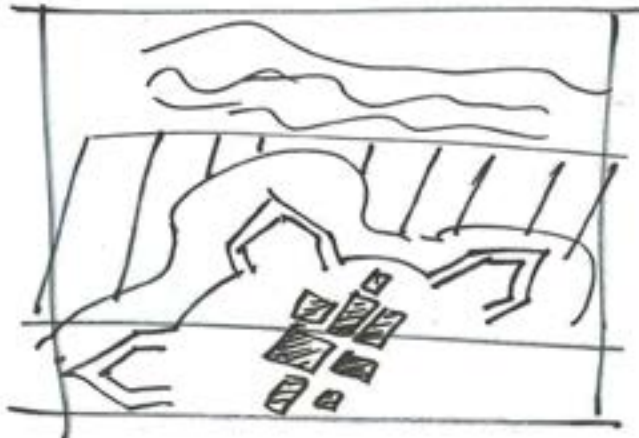
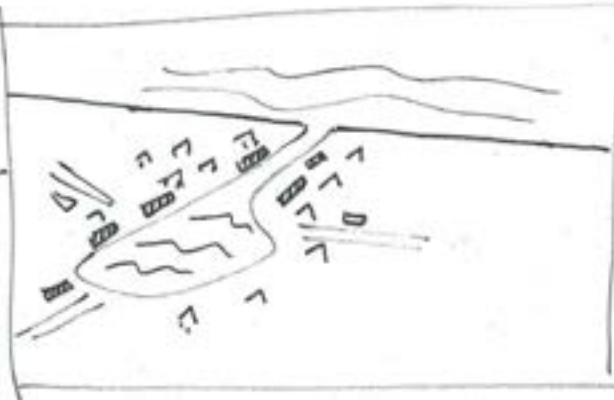
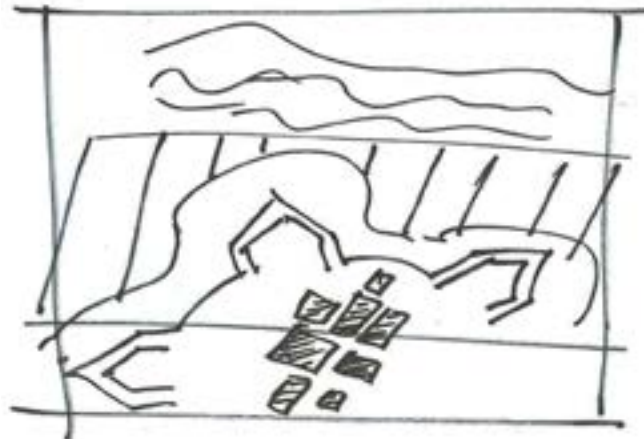
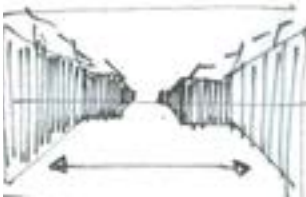
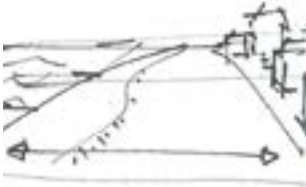
De vesting is laat afgebroken en er was weinig groei van de stad dus er kwam geen bebouwing of haven tussen het historisch centrum en de zee. Er kwam alleen een kleine jachthaven aan de kust bij het centrum. Daarom open groene zone tussen historisch centrum en kust. De dijk vormt daarom van ver af al een zichtrelatie en dichterbij de zee zijn de schepen en het open water goed zichtbaar.



Vanwege de overslaghaven die vroeger in het historisch centrum lag zijn er nog loodsen te vinden in het centrum en langs hoofdstraten. De aanwezigheid van de voormalige haven is dus nog merkbaar door loodsen en breed profiel, ook staan er vlaggenmasten op deze plek die verwijzen naar deze zeehaven.

- A zichtrelatie
- B verbinding/overgang
- C verwijzing
- D schaal & maat
- E barrière

D



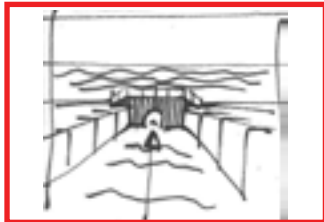
De vesting is laat afgebroken en er was weinig groei van de stad dus er kwam geen bebouwing of haven tussen het historisch centrum en de zee. Er kwam alleen een kleine jachthaven aan de kust bij het centrum. Daarom grootschalige groene zone tussen historisch centrum en kust.

De aanwezigheid van de voormalige haven is nog merkbaar door een breed profiel.

De vesting is laat afgebroken en er was weinig groei van de stad dus er kwam geen bebouwing of haven tussen het historisch centrum en de zee. Daarom grootschalige groene zone tussen historisch centrum en kust. Die ruimte is voor een deel gebruikt om omsluitingsweg/ringweg rond het centrum te leggen. Nu vormt deze weg een barrère naar de zee toe. Door de aanleg van de ringweg zijn er ook parkeerplaatsen ontstaan langs de weg die vaak een barrière vormen tussen historisch centrum en zee.

E

8. Conclusies

	Delfzijl	Harlingen	Vlissingen	Terneuzen
A	 		 	
B				
C	 			
D				 
E				

De conclusies van alle afzonderlijke steden zijn samengevoegd in de matrix op de pagina hiernaast. De letters aan de linkerkant geven aan in welke categorie de relatie valt en de kleur van het kader geeft aan in welke zone van de stad deze relatie voorkomt.

Het is opvallend dat er in Harlingen geen verschillen in schaal en maat gevonden zijn op de onderzochte routes.

In Vlissingen zijn er in tegenstelling tot de andere steden geen barrières gevonden in de eerste schil, wat een directe doorgang tot de zee mogelijk maakt.

In de matrix is er bij Terneuzen geen verbinding of overgang aangegeven omdat de verbinding tussen het centrum en de tweede schil belemmerd wordt door de eerste schil.

De zichtrelatie vanuit het centrum naar de zee speelt een belangrijke rol voor de beleving van de relatie hiertussen. Rechte, brede wegen, zoals gedempte havens en grachten, kunnen hier een grote bijdrage aan leveren.

De verbinding tussen twee zones kan spannend gemaakt worden en de verwachting verhogen als daarbij een barrière wordt overbrugd.



Historisch centrum



Schil 1



Schil 2

A	<i>zichtrelatie</i>
B	<i>verbinding/overgang</i>
C	<i>verwijzing</i>
D	<i>schaal & maat</i>
E	<i>barrière</i>

8. Conclusies

	Centrum	Schil 1	Schil 2
Delfzijl	      		
Harlingen	  		
Vlissingen	  		
Terneuzen			

Op de pagina hiernaast is een matrix te zien waarin we per stad hebben aangegeven wanneer welke relatie beleefbaar is.

Het is opvallend dat bij alle steden de haven direct aan het centrum ligt of kan dit zo ervaren kan worden. Bij Terneuzen is er echter geen directe relatie met de haven te vinden. Hierdoor wordt de aanwezigheid van de zee pas laat ervaren.

In de meeste gevallen is de relatie met schil 2 een zichtrelatie vanuit het historisch centrum of schil 1. Bij Vlissingen was het mogelijk om fysiek het water te bereiken, direct vanuit het historische centrum. Dit versterkt de relatie tussen centrum en zee.

Bij alle steden zijn vanuit het centrum verschillende relaties met de zee beleefbaar. Bij Terneuzen hebben we enkel de verwijzing naar de voormalige haven gevonden.



Historisch centrum

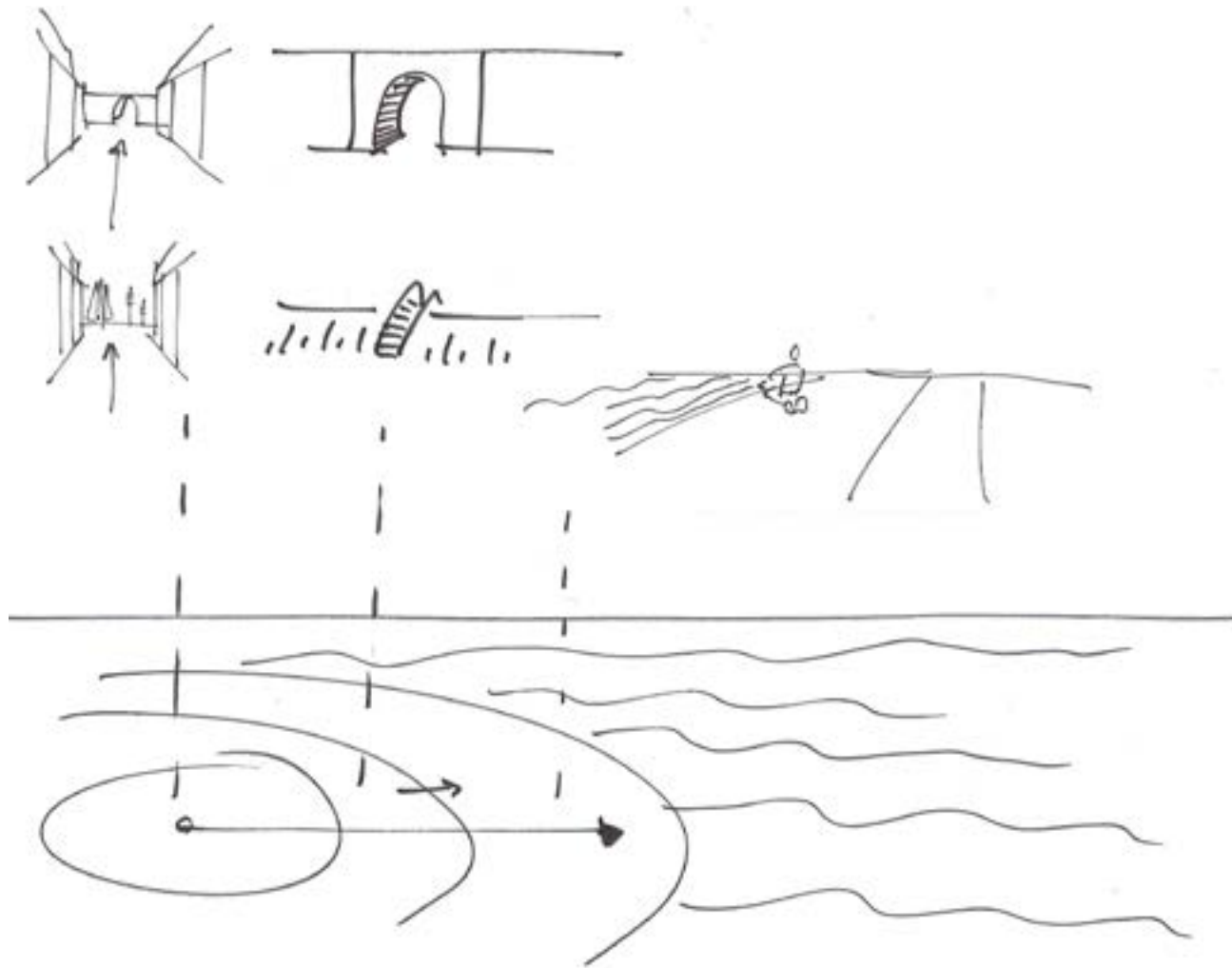


Schil 1



Schil 2

9. Ontwerpprincipes



Centrum

Stedelijke structuur
gericht op zicht en
verbinding

Schil 1

Structuur gericht op
verbinden

Schil 2

Structuur gericht op fysiek
bereiken

Bronvermelding

Literatuur:

Leupen, B. Grafe, C. Körnig, N. Lampe, M. Zeeuw, P. de (2005). Ontwerp en Analyse. Rotterdam, Uitgeverij 010.

Lynch, K. (1960) The Image Of The City. United States of America.

Goedknegt, P. Zoon, K. Stedenbouw.

Kennis, A. Vlug, J. (2002). Ontwerpanalyse. Op weg naar inspiratie. Velp.

Heeling, J. Meyer, H. Westrik, J. (2009). Het ontwerp van de stadsplattegrond. Delft, Uitgeverij SUN.

Meyer, H. De Josselin de Jong, F. Hoekstra, M.J. (2009). Het ontwerp van de openbare ruimte. Delft, Uitgeverij SUN.

Gemeente Delfzijl. (2009). Maritieme concepten in beeld. Eindrapportage verkenning mogelijkheden versterking maritiem karakter Delfzijl. Delfzijl.

(2006). Grote Historische Topografische Atlas 1900-1916. Uitgeverij Nieuwland.

Internetbronnen:

Nationaal Archief, Geraadpleegd: Maart 2012
www.nationaalarchief.nl

Groninger Archief Net, Geraadpleegd: April 2012
www.groningerarchiefnet.nl

Oud Harlingen, Geraadpleegd: Maart 2012
www.oud-harlingen.nl

Gemeente Harlingen, Geraadpleegd: Maart 2012
www.harlingen.nl

Gemeentearchief Vlissingen, Geraadpleegd: Maart 2012
www.vlissingen.nl/Gemeentearchief

Vlissingen webcam, De Westerschelde cam, Geraadpleegd: Maart 2012
Vlissingenwebcam.nl

Heemkundige Vereniging Terneuzen, Geraadpleegd: Maart 2012
www.terneuzen.com/historie/downloads2/

Oud Terneuzen, Geraadpleegd: Maart 2012
<http://communities.zeelandnet.nl/data/terneuzen/>

