



Gemeente Noardeast-Fryslân
t.a.v. dhr. Johan Schippers
Postbus 13
9290 AA Kollum

Groningen, 31 december 2020

Betreft: Advies verbinding Panwurk-Aalsumerpoort

Geachte heer Schippers,

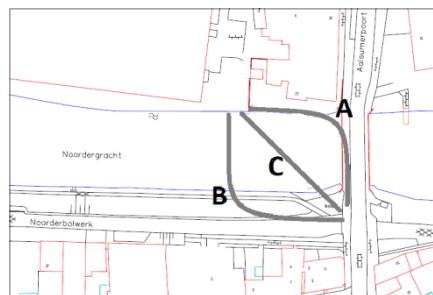
In het kader van de voorgenomen aanpak van de parkeervoorziening op het Panwurk te Dokkum ontstond de wens om de voetgangersverbinding tussen het Panwurk en de binnenstad te verbeteren. Naar aanleiding daarvan hebt u mij verzocht advies uit te brengen over de mogelijkheden om deze ontwikkeling in te passen in de karakteristiek van de bolwerken, die als monument beschermd zijn én onderdeel vormen van het beschermde stadsgezicht.

De herkenbaarheid van de noordelijke stadstoegang vanaf het Panwurk wordt als problematisch ervaren omdat de zichtrelatie met de binnenstad nagenoeg ontbreekt en de route daarheen te weinig intuïtief is. Dat laatste wordt mede in de hand gewerkt door de ruimtelijke inrichting van de Hantumerweg, die qua wegbeeld vooral is ingericht als ontsluiting van de parkeervoorzieningen en slecht herkenbaar is als route - via de Aalsumerpoort - naar de binnenstad. Vanuit de historische stadsstructuur bezien echter is deze route de meest passende en zou het de voorkeur verdienen hiervan gebruik te blijven maken. Dit vereist een grondige herinrichting van de openbare ruimte, gericht op verduidelijking van de bestaande (voetgangers)verbinding naar de Aalsumerpoortsbrug.

Daarnaast zal het verlagen van het parkeerdek - dat thans het zicht op en vanaf het Noorderbolwerk ernstig belemmert - ertoe leiden dat de zichtbaarheid van de binnenstad weliswaar verbetert, maar de bestaande looproute daar naar toe vanaf het Panwurk nog minder logisch aanvoelt.

Uit dit dilemma vloeit voort dat gedacht wordt aan een nieuwe brugverbinding over de Noordergracht die het Panwurk en de binnenstad rechtstreeks met elkaar in verbinding kan brengen. Op 14 december j.l. vond een overleg plaats met Bauke Tuinstra (TWA architecten) over diverse modellen om deze verbinding te realiseren. De invloed die dit zou hebben op de karakteristiek van de cultuurhistorisch waardevolle stadsomwalling vormde daarin een belangrijk thema.

In principe liggen drie verschillende modellen voor:
 (A) een verbinding langs de noordoever die aansluit op het noordelijke landhoofd van de bestaande Aalsumerpoortsbrug; (B) een brug die vanaf het Panwuk min of meer haaks oversteekt naar het Noorderbolwerk, of (C) een meer diagonale brugverbinding direct tussen het Panwuk en het zuidelijke landhoofd van de Aalsumerpoortsbrug.



De stadsomwalling van Dokkum vertegenwoordigt een belangrijke historische waarde, zoals ook blijkt uit de beschermde status. Het handhaven van de ruimtelijke karakteristiek ervan zou bij nieuwe ontwikkelingen dan ook zoveel mogelijk tot uitgangspunt moeten dienen (zie ook de rapportage “Bolwerken Dokkum” uit 2015). Dat houdt niet in dat de omwalling onveranderlijk zou moeten zijn. Het proces van aanpassing is al eeuwen gaande, bijvoorbeeld in de bouw van woningen, plantsoenanleg of vervanging van bruggen. Het is zaak nieuwe ontwikkelingen in te blijven passen op zo’n wijze dat ze weliswaar als zodanig herkenbaar zijn, maar aansluiting vinden op de essentiële kernkwaliteiten.

Een stadsomwalling is uit de aard een verdedigingswerk en dus afwerend en van buiten af moeilijk toegankelijk. Kenmerkend is daarom – naast de fysieke vorm – de ontsluiting door middel van een gering aantal toegangen, van oorsprong poorten in de wal met een ophaalbrug over de buitengracht, inmiddels vaste bruggen, die aansluiten op het patroon van hoofdstraten in de stad. Dit kenmerk zou ook ten grondslag moeten liggen aan de beoordeling van de voorliggende opgave.

De diverse modellen voor een toegevoegde en zo rechtstreeks mogelijke verbinding vanaf het Panwuk naar de binnenstad scoren in dat opzicht duidelijk verschillend.

De verbinding (A) op of langs de noordoever maakt voor de oversteek gebruik van de bestaande Aalsumerpoortsbrug en vergroot dus het aantal bruggen niet, maar levert door bestaande hoogteverschillen en eigendomsverhoudingen een groot aantal praktische bezwaren op. Bovendien ontstaat op deze wijze geen herkenbaar rechtstreekse route vanuit en naar de binnenstad.

Bij model B ontstaat een nieuwe zelfstandige verbinding over de Noordergracht, die losstaat van de Aalsumerpoortsbrug. Daardoor gaat zo’n nieuwe brug een ongewenste concurrentie aan met de bestaande brug en heeft bovendien geen relatie met de historische toegang tot de stad, c.q. het stratenpatroon.

In dat opzicht voldoet het diagonale model (C) beter aan het uitgangspunt dat het moet aansluiten op de kenmerken van de omwalling en een herkenbare rechtstreekse verbinding moet opleveren. Het richt zich - evenals de bestaande Aalsumerpoortsbrug - op de historische stadsentree (het punt waar de weg de stadswal doorsnijdt) en maakt zijn functionaliteit direct duidelijk.

Daarbij geldt echter een aantal belangrijke ruimtelijke randvoorwaarden. Het punt waar de nieuwe brug aanhaakt op de structuur van de binnenstad zal duidelijker dan nu moeten worden vormgegeven als ‘toegangspoort’ naar de binnenstad. Dit wordt bereikt door hoogte en uiterlijk van de stadswal visueel door te zetten naar de kruising, zodat de continuïteit van de wal wordt versterkt en dit punt zich meer manifesteert als een doorsnijding. Dit kan door deze plek meer als een coupure vorm te geven en de aanwezige afschermende beplanting te verwijderen. Daarnaast is het essentieel dat de nieuwe voetbrug zich niet alleen door zijn ligging maar ook door zijn vormgeving onderscheidt als een hedendaagse toevoeging. De voorkeur gaat daarbij uit naar een rank en modern, strak en transparant vormgegeven element, herkenbaar als secundaire, toegevoegde functionaliteit tegenover het meer traditionele uiterlijk van de Aalsumerpoortsbrug.

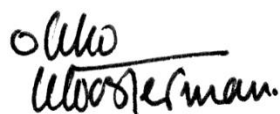
Omdat de karakteristieke opbouw van de bolwerken mede wordt bepaald door het ruimtelijke verschil tussen de binnen- en de buitenoever van de stadsgracht is het in dit kader ook gewenst aandacht te schenken aan de inrichting van de oever ter hoogte van het Panwuk. In tegenstelling tot de hoge wal aan de stadszijde kenmerkt de buitenzijde van de gracht zich door overwegend lage, groene oevers. Het is daarom ook van belang om de nieuwe parkeervoorziening zo weinig mogelijk boven het maaiveld uit te laten komen en geen afschermende beplanting toe te passen. Een openbare toegankelijkheid van de buitenoever draagt daaraan eveneens in positieve zin bij.

Naar ik heb begrepen wordt, ten behoeve van een grotere doorvaarthoogte, in een afzonderlijk project gewerkt aan een mogelijke aanpassing van de huidige Aalsumerpoortsbrug. Omdat voor een samenhangend geheel een zorgvuldige onderlinge afstemming van de diverse ontwerpogaven (nieuwe brug, bestaande brug, parkeervoorziening, inrichting openbare ruimte) nodig is, lijkt een vorm van architectonische supervisie wenselijk.

Samenvattend adviseer ik u voor de situering van een nieuwe voetbrug vanaf het Panwuk, die rekening houdt met de kenmerken van de bolwerken, uit te gaan van een verbinding die aanlandt bij het zuidelijke landhoofd van de Aalsumerpoortsbrug en aan de ruimtelijke en architectonische inpassing daarvan een aantal specifieke randvoorwaarden (zie hierboven) te verbinden.

Ik hoop hiermee een bijdrage te hebben geleverd aan de te nemen besluiten.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J O D Kloosterman'.

ir J O D Kloosterman