

Bijlagen

Bijlage

LIJST MET KLEINSCHALIGE BEDRIJFSMATIGE ACTIVITEITEN

Kledingmakerij
(maat)kledingmakerij en kledingverstelbedrijf
woningstofferderij

Kantoorfunctie ten behoeve van bedrijvigheid die elders wordt uitgeoefend, zoals:
schoonmaakbedrijf, schoorsteenveegbedrijf, glazenwasserij, maar ook ten behoeve van
bijvoorbeeld een groothandelsbedrijf

Reparatiebedrijfjes, waaronder:
schoen-/lederwarenreparatiebedrijf
uurwerkreparatiebedrijf
goud- en zilverwerkreparatiebedrijf
reparatie van kleine (electrische) gebruiksgoederen
reparatie van muziekinstrumenten

In ieder geval zijn autoreparatiebedrijven uitgezonderd.

Advies- en ontwerp bureaus
reclame ontwerp
grafisch ontwerp
architect

(Zakelijke) dienstverlening, waaronder:
notaris
advocaat
accountant
assurantie-/verzekeringsbemiddeling
exploitatie en handel in onroerende zaken

Overige dienstverlening, waaronder:
kappersbedrijf
schoonheidssalon
pedicure

Archief

STADS- EN DORPSGEZICHTEN EX ARTIKEL 20 MONUMENTENWET

Toelichting bij het voorstel tot vaststelling van een beschermd stadsgezicht ex artikel 20 van de Monumentenwet

DOKKUM, gemeente Dokkum

Het te beschermen stadsgezicht omvat het op bijgevoegde kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekening no.031) door een stippellijn omgrensde gebied.

Dokkum, gelegen in het kwartier Oostergo, ongeveer 20 km. noordoostelijk van Leeuwarden, is tot ontwikkeling gekomen aan het kruispunt van een land- en een waterweg, op de plaats waar de landstroom Ee uitmondde in een diepe inham van de Lauwerszee, het z.g. Dokkumer Diep. De verbrede waterpartij, die plaatselijk was ontstaan, vormde een natuurlijke haven, die bij uitstek geschikt was voor een handelsnederzetting; reeds in de 11de eeuw werden in Dokkum munten geslagen.

Voorts verwierf Dokkum sedert de vroege middeleeuwen grote bekendheid door de moord op Bonifacius in 754, waardoor het voor de Christenen een bedevaartsoord werd. Door de oprichting van de Bonifaciusabdij werd Dokkum tot een geestelijk centrum. Ter plaatse van de moord werd een kerk gebouwd, die gestaan zou hebben op dezelfde plaats als de inmiddels gerestaureerde Grote Kerk.

Verdere ontwikkeling van de plaats zette zich voort nadat Dokkum, wellicht in de 13de eeuw, zich juridisch los had gemaakt van de grieterij Dongeradeel; van een stadsbestuur is sprake in het jaar 1298. Uit de 14de eeuw zijn handelsrelaties bekend met Hamburg, Scandinavië en Engeland.

In de 14de eeuw en het begin van de 15de eeuw heeft de stad evenwel veel te lijden gehad door de twisten tussen de Schieringers en de Vetkopers. In 1413 werd zij versterkt met een aarden wal; een jaar later werd deze wal echter weer geslecht. Opnieuw liep de stad schade op gedurende de Gelderse en Bourgondische oorlogen van 1515 tot 1523, waarbij de stad verscheidene malen van bezetter verwisselde.

Het jaar 1572 werd een rampjaar; nog maar nauwelijks de Allerheiligenvloed van 1570 te boven, werd de stad door de Spaanse gouverneur Casper de Robles geplunderd, verbrand en half uitgemoord.

In 1580 verwisselde de bezetting wederom, nadat de Graaf van Hohenlo de stad had ingenomen.

Vanwege de gunstige ligging ten opzichte van de zee kon Dokkum zich evenwel steeds herstellen van de oorlogsverwoestingen. In 1582 werd een nieuwe versterking aangelegd, bestaande uit een hoge aarden wal met zes dwingers (bastions), waarbuiten een brede diepe gracht. De brede haven in de stad (het Groot Diep), waar vele zeeschepen een ligplaats hadden, kwam hierdoor evenals de oude sluis (de Zijl), die de haven van het binnenwater afsloot, binnen de wal te liggen. In 1654 werd een trekvaart gegraven langs het Stroobos naar Groningen, waardoor de handelsfunctie belangrijk werd versterkt.

Na het tot stand komen van de in 1582 aangelegde versterking vertoonde de plattegrond van de stad een zeshoek, met op de hoekpunten de reeds vermelde dwingers. Een viertal poorten, Aalsemerpoort, Oosterpoort, Woutpoort en de Hanspoort, beheerste de toegang van de landwegen, terwijl door een drietal waterpoorten de waterwegen onder contrôle stonden. Aan de noordzijde van het Groot- en Kleindiep ligt het grootste en belangrijkste gedeelte van de oude stadskern. De terp waarop de stad is gebouwd is hier duidelijk herkenbaar.

Huidig karakter

Ofschoon de plaats een zeer oud verleden heeft, spreekt dit in het uiterlijk van de stad minder dan de latere eeuwen van voorspoed.

In de 16de en 17de eeuw bloeide Dokkum als belangrijke havenplaats; handel en nijverheid brachten in die periode grote welvaart, die voor een groot deel het aspect van de plaats, zoals dat thans wordt aangetroffen, heeft bepaald. De plattegrond is sedert de aanleg van de 16de eeuwse aarden omwalling niet gewijzigd. Buiten de voor het merendeel verlaagde wallen met de te restaureren dwingers is de singelgracht nog geheel aanwezig. Op de plaats van de verdwenen landpoorten bevinden zich ook nu nog de vier toegangen tot de oude binnenstad.

Het uit een oogpunt van stedschoon belangrijkste gedeelte vormt ongetwijfeld de vroegere hartader van de stad, het Groot Diep, de Zijl en het Klein Diep. Deze brede waterpartij, die de gehele stad in oost-westelijke richting doorsnijdt, is door zijn specifieke ruimtelijke indeling bijzonder karakteristiek. Langs de Vleesmarkt en Grote Zuipmarkt komen verlaagd langs het water nog los- en laadkaden voor. Met de 19de eeuwse Bonte brug, de overkluisde Zijl en de boombegroeing is de open ruimte op magnifieke wijze ingedeeld. De in breedte sterk variërende langgerekte ruimte wordt ter weerszijden door gevelwanden begrensd, waarvan de rooilijnen evenwijdig aan het gebogen verloop van de beide Diepen zijn gelegen. De aaneengesloten bebouwing bestaat merendeels uit woningen en bedrijfspanden van twee lagen en een kap, onderling in breedte en hoogte verschillend. Ook de gevelbeëindigingen variëren sterk en vertonen een afwisselend beeld van lijst- en topgevels. Vele huizen getuigen hier van Dokkum's bloeiperiode, huizen die tezamen met de latere panden uit de 18de en 19de eeuw een aantal waardevolle gevelwanden opleveren.

Ongeveer de helft van het totale aantal in Dokkum beschermde monumenten is gelegen langs de Diepen en de Zijl. Het belangrijkste gebouw hiervan is het stadhuis, ontstaan uit een 16de eeuwse Stins, dat met zijn koepelvormige open klokkentoren door zijn centrale ligging aan de Zijl een dominante plaats inneemt. Langs de Verlengde Diepswal staat voorts nog het tot museum ingerichte Admiraliteitshuis, dat eveneens uit een 16de eeuwse Stins is ontstaan.

Ofschoon het mogelijk is om in detail alle karakteristieke elementen nader te beschrijven, kan worden volstaan met de conclusie dat niet één onderdeel het karakteristieke beeld verstoort. Grote zorgvuldigheid moet worden betracht bij wijzigingen en vernieuwingen, indien deze noodzakelijk zouden blijken. De bestaande parcellering en differentiatie zal dan ook het uitgangspunt vormen voor de architectonische geleiding. Voorts zal getracht moeten worden de functionele bestemming zoveel mogelijk te handhaven.

Merkwaardigerwijs zijn in de overige straten van Dokkum slechts zelden gevelwanden aanwezig met een gaaf historisch karakter.

Toch zijn een aantal van deze straten, zoals bijv. de Vlasstraat, Breedstraat, Koornmarkt, Boterstraat, Herenstraat, Hoge Pol, Nauwstraat en Legeweg van specifieke betekenis voor het aspect van de binnenstad. Verspreid in deze straten en in andere delen van de binnenstad komen beschermde monumenten voor. Van betekenis voor deze gevelwanden is het individuele karakter van de in één rooilijn aaneengesloten bebouwing. Vooral het verschil in parcel- lering en hoogte (gemiddeld twee lagen en een kap) is hierbij van belang. Bij eventuele vernieuwingen dient er vooral aandacht aan geschonken te worden, dat geen architectonische en functionele schaalvergroting zal optreden. Ook de indeling van het straatvlak is mede bepalend voor het beeld, waarbij vooral ook de terphelling aan de straten een verrassend beeld verleent. De boombegroeiing verdient vooral op de Markt en de Breedstraat enige aanvulling.

De Markt met de gerestaureerde Grote Kerk is qua ruimte minder aantrekkelijk. Ondanks een merendeels waardevolle bebouwing, die de ruimte begrenst, zoals de kerk, het vroegere Weeshuis, het Beurshotel en het hofje, is mede door het sterke hoogteverschil, met op het laagste gedeelte de laagste bebouwing, een wat oneven- wichtige schaal aanwezig. Het is evenwel mogelijk door het toe- passen van een nieuwe indeling van de ruimte, waarbij gebruik gemaakt kan worden van de historische gegevens, een aantrekkelijk geheel te maken.

Een element van grote waarde binnen de veste vormt de Klooster- en Westersingel met de Wortelhaven, welke vóór de aanleg van de thans bestaande bolwerken, de middeleeuwse omgrachting van de stad vormde; de Oostersingel werd met de grond van het afgegraven Ooster Bolwerk gedempt. De Kloostersingel is bijzonder schilder- achtig, waarbij de eenvoud van de begrenzende bebouwing en de fraaie boombegroeiing het aspect versterken. Gewezen wordt op de lage woningen aan het oosteinde van de Oranjesingel, waar de enig overgebleven overtuinen zijn gelegen, die nog in Dokkum worden aangetroffen. Voorts vormt de leerlooierij met zijn gebouwen een bijzonder element langs deze gracht.

Ofschoon een aantal straten qua bebouwing van minder belang moet worden geacht, vormt de gehele stad binnen de singels een boeiend stedenbouwkundig geheel van telkens wisselende stads-

gezichten. Om deze reden wordt voorgesteld het gehele historische stadsplan van Dokkum binnen de regeling te brengen als bedoeld in artikel 20 van de Monumentenwet. Als grens is dan ook aangehouden de buitenste oeverlijn van de in 1582 gegraven singelgracht, waarbij alleen aan de oostzijde een klein gedeelte, waar zich een oude ijsherberg bevindt, is toegevoegd.

De bedoelde regeling houdt geenszins een algehele bevroezing in; zij heeft tot doel door middel van een stedenbouwkundige regeling die maatregelen te treffen, welke noodzakelijk zijn om het karakter van deze unieke binnenstad ook voor de toekomst te bewaren.



Dokkum, 16 november 1970.

No. 171/170

Aanwijzing binnenstad Dokkum
tot beschermd stadsgezicht.

Aan de gemeenteraad.

Nadat vroeger de aandacht van wettelijke monumentenbescherming vrijwel uitsluitend gericht was op het behoud van afzonderlijke, uit architectonisch en historisch oogpunt belangrijke gebouwen, heeft in latere jaren meer en meer de overtuiging veld gewonnen, dat het van niet minder belang is het geheel van een straat-, plein- of grachtenwand te behouden, wanneer een dergelijk complex door zijn bijzondere sfeer voor de schoonheid van stad of dorp van belang is.

Met inwerking treding van de Monumentenwet in 1961 ontstond voor het eerst in de geschiedenis de mogelijkheid op basis van een wettelijke regeling voorzieningen te treffen voor het behoud van deze complexen.

Deze stads- en dorpsgezichten worden in het definitieartikel van de Monumentenwet omschreven als "groepen van onroerende zaken, hieronder begrepen bomen, wegen, straten, pleinen en bruggen, grachten, vaarten, sloten en andere wateren, welke met één of meer tot de groep behorende monumenten een beeld vormen dat van algemeen belang is wegens de schoonheid of het karakter van het geheel". Uit deze omschrijving blijkt, dat wil er sprake zijn van een stads- of dorpsgezicht, tenminste één monument van de groep moet deel uit maken. Is een stads- of dorpsgezicht in de registers opgenomen, die ingevolge de wet door de Monumentenraad moeten worden vastgesteld, dan heeft het de status van beschermd stads- of dorpsgezicht. Deze inschrijving heeft niet eerder plaats dan nadat de aanwijzing tot beschermd stads- of dorpsgezicht door de Minister van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening onherroepelijk is geworden, d.w.z. nadat de gemeenteraad geen gebruik heeft gemaakt van zijn beroepsrecht dan wel nadat de Kroon op een ingesteld beroep afwijzend heeft beschikt.

De aanwijzing tot beschermd stads- of dorpsgezicht is de eerste fase van de regeling tot het treffen van voorzieningen voor het behoud van meergenoemde complexen. Zij houdt in een omgrenzing van het in aanmerking komende gebied. In een bijbehorende toelichting wordt het algemeen belang, dat tot de aanwijzing heeft geleid nader omschreven. De strekking van de aanwijzing is voornamelijk aan te geven, dat de gemeente aan het betrokken gebied bijzondere zorg dient te besteden in die zin, dat een zodanig beleid wordt gevoerd, dat de waarde van het gezicht wegens het eraan toegekende algemene belang behouden blijft.

Inschrijving van een beschermd stads- of dorpsgezicht in de registers van de Monumentenraad heeft voor de eigenaren en zakelijk gerechtigden geen rechtstreekse rechtsgevolgen. De bescherming van deze stads- of dorpsgezichten wordt gerealiseerd door middel van artikel 37, 5e lid van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Uit de aanwijzing volgt krachtens dit artikel de volgende fase, namelijk de verplichting tot vaststelling door de gemeente, binnen een jaar na de inschrijving, van een bestemmingsplan ter bescherming van het gebied.

De normaal op bestemmingsplannen en voorschriften betrekking hebbende wettelijke voorschriften en waarborgen zijn vrijwel geheel ook hier van toepassing.

De inhoud van het bestemmingsplan zal gericht moeten zijn op het behoud van de bijzondere elementen in het gebied, die wezenlijk de schoonheid of het karakter van het geheel bepalen, en het voorkomen van modernisering en wijzigingen die ertoe kunnen leiden, dat de waarde van het "gezicht" wordt geschaad. Het gaat derhalve niet om het "bevriezen" van het gebied. Een onmogelijk worden van een bepaalde ontwikkeling behoeft niet te worden gevreesd.

Voordat de Ministers van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening tot aanwijzing van een beschermd stads- of dorpsgezicht kunnen overgaan moeten zij ingevolge artikel 20 van de Monumentenwet een aantal instanties horen. Eén van deze instanties is de gemeenteraad.

Op 28 oktober j.l. is via gedeputeerde staten van Friesland bij ons binnengekomen een voorstel tot vaststelling van een beschermd stadsgezicht voor de gehele binnenstad van onze gemeente. Het voorstel met de bijbehorende kaart, waarop de begrenzing is aangegeven, ligt voor u bij de raadsstukken ter inzage. Gedeputeerde Staten stellen het op prijs uw advies over genoemd voorstel te ontvangen.

Het voorstel tot aanwijzing van de gehele binnenstad van onze gemeente tot beschermd stadsgezicht komt niet onverwacht. Bij meerdere gelegenheden hebben wij reeds medegedeeld, dat de aanwijzing in de loop van 1971 verwacht kon worden.

Bij de voorbereiding en vaststelling van het structuurplan voor de binnenstad is uitgegaan van het principe, dat de oude structuur van de binnenstad diende te worden gehandhaafd. Het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan-binnenstad, dat geheel geënt is op dit structuurplan en de daaraan ten grondslag liggende principes, zal derhalve naar onze mening geen conflicten opleveren met de aanwijzing. Integendeel, de vaststelling van het structuurplan en de voorbereidingen voor het bestemmingsplan-binnenstad zijn immers mede van de grond gekomen met het oog op de naderende aanwijzing en de daaraan voor de gemeente gekoppelde verplichting binnen een jaar de bescherming te realiseren door middel van een bestemmingsplan. Juist met het oog hierop zijn de voorbereidingen voor het structuurplan en het bestemmingsplan-binnenstad in nauw overleg geschied met de Rijksdienst voor de Monumentenzorg.

Ook in de laatste alinea van het voorstel tot vaststelling van een beschermd stadsgezicht wordt nog eens nadrukkelijk gezegd, dat de bedoelde regeling geenszins de algehele bevriezing inhoudt. De aanwijzing heeft tot doel door middel van een stedenbouwkundige regeling (i.c. het reeds in voorbereiding zijnde bestemmingsplan) die maatregelen te treffen, welke noodzakelijk zijn om het karakter van onze unieke binnenstad voor de toekomst te bewaren.

Wij menen te kunnen stellen, dat er door de aanwijzing feitelijk weinig voor onze binnenstad verandert, omdat aan het door ons college voorgestelde en door uw raad vastgestelde structuurplan ten grondslag liggen de principes en doelstellingen, die ook de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht nastreeft.

In het voorstel tot vaststelling van het beschermd stadsgezicht missen wij het op de tekening blauw-omlijnde gebied. Hoewel niet behorend tot de binnenstad binnen de grachten, geeft het naar ons gevoelen toch de indruk er wel een onderdeel van te vormen. Door de karakteristieke bebouwing en de nauwe architectonische verbondenheid met de binnenstad achten wij het van belang dit gebied, evenals dat gebeurd is met het gebied buiten de Halvemaanspoort, bij het beschermd stadsgezicht te trekken.

Wij stellen u daarom voor Gedeputeerde Staten te berichten dat uw raad zich kan verenigen met de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht van het op de bij het voorstel behorende kaart in gele kleur aangegeven gebied,

maar dat u het aan te bevelen acht het blauw-omlijnde gebied ook bij het beschermd stadsgezicht te trekken.

Burgemeester en wethouders van Dokkum,

S. van Tuinen ,burgemeester.

F.J.Kram ,sekretaris.

Raad d.d.	26/11. 70	nr. 8
Beslissing:	om het plan. complex " Noordoverlaat eend opnem. !!	
ter aflossing naar:	dhr. Bonden!	

GEMEENTE



DOKKUM

Telefoon (05190) 3415 : alle afdelingen

AAN

het college van gedeputeerde staten
van Friesland

te

L e e u w a r d e n .

Uw kenmerk
no. 3037, 1e afd.

Uw brief van
27-10-'70

Ons kenmerk
3692

DOKKUM

datum 30 november 1970

Onderwerp

aanwijzing binnenstad Dokkum
tot beschermd stadsgezicht.

Wij delen u mede, dat de raad van onze gemeente in zijn vergadering van 26 november j.l. besloot u te berichten dat hij zich kan verenigen met de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht van het op tekening no. 031 van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg in gele kleur aangegeven gebied.

De raad was verder van oordeel, dat het aan te bevelen is de op genoemde tekening blauw- en rood omliggende gebieden tevens bij het beschermd stadsgezicht te trekken.

Ons voorstel aan de raad, alsmede de ons om advies in handen gestelde stukken, treft u hierbij aan.

Burgemeester en wethouders van Dokkum,

, burgemeester.

, sekretaris.

Dict. R.

Typ. I. E.

Col.

Bijl.

rijksdienst voor
archeologie,
cultuurlandschap
en monumenten



O N D E R
U C S I M
L T U U R
N E T E M
S C H A P

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING BINNENSTAD DOKKUM

ir. J.O.D. Kloosterman
drs. L. Prins

november 2007

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	2
2	ONTSTAAN EN ONTWIKKELING	3
2.1	Het regionale kader	3
2.2	Dokkum	4
3	RUIMTELIJKE HOOFDKENMERKEN	22
3.1	Omvang en begrenzing	22
3.2	Bebouwingsdichtheid en hoogteverschillen	22
3.3	Bebouwingsbeeld	24
3.4	Diepen, nauwen en grachten	25
3.5	Structuur en bebouwingspatroon	26
4	NADERE BESCHRIJVING VAN DE RUIMTELIJKE KARAKTERISTIEK PER ONDERDEEL VAN DE HOOFDSTRUCTUUR	29
4.1	De Diepen	29
4.2	Voormalige dijken	30
4.3	De Terp	30
4.4	De Markt	31
4.5	Brede straten	32
4.6	Binnengrachten (Nauwen)	32
4.7	Entreeroutes	33
4.8	Bolwerken	34
4.9	Restgebied	35
	BIJLAGE: Toelichting bij het besluit tot vaststelling van een beschermd stadsgezicht ex artikel 20 van de Monumentenwet; DOKKUM, gemeente Dokkum	36
	LITERATUUR	40
	COLOFON	40

1 INLEIDING

De gemeente Dongeradeel heeft besloten tot actualisering van het verouderde bestemmingsplan voor de binnenstad van Dokkum. Dit deel van de stad is beschermd stadsgezicht sinds 1971. Ten einde goed in te kunnen spelen op de historisch-ruimtelijke karakteristieken is door de gemeente in de zomer van 2006 aan de Rijksdienst voor de monumentenzorg gevraagd om een beknopte beschrijving te maken van de ruimtelijke hoofdkarakteristieken, als aanvulling op de bestaande Toelichting op de aanwijzing als beschermd gezicht ('Dokkum; Punten voor het advies toekomstig beleid beschermd gezicht', juni 2006). Vervolgens heeft de gemeente de wens uitgesproken deze beknopte beschrijving door de rijksdienst (inmiddels als Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, RACM) uit te laten bouwen tot een studie waarin de nadere onderbouwing van de ruimtelijke karakteristieken plaatsvindt. Deze beschrijving is vastgelegd in de onderhavige Cultuurhistorische Verkenning (CV).

De RACM brengt het instrument van de CV in omloop ter ondersteuning van een samenhangende belangenafweging op gemeentelijk en provinciaal niveau, maar eveneens ter stimulering van ontwikkelingsscenario's op basis van culturele identiteit. Dit alles met de verwachting dat de CV actief zal bijdragen tot een kwaliteitsbewust proces van herontwerp en ontwikkeling. Naast de meer algemene beschrijving van het historisch ruimtelijke karakter kan de CV zich ook richten op het aangeven van mogelijkheden voor nieuwe ruimtelijke en functionele ontwikkelingen, in het licht van bestaande cultuurhistorische waarden en beredeneerd vanuit de historisch-ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied.

2 ONTSTAAN EN ONTWIKKELING

2.1 Het regionale kader

Dokkum ligt in het kustgebied van de zuidelijke Noordzee waarvan de vorming tot het huidige landschap sterk bepaald is door de geologische geschiedenis na de laatste IJstijd. Met het stijgen van de zeespiegel sinds de laatste IJstijd, vanaf circa 10.000 jaar v. Chr., bereikte de kustlijn omstreeks 6000 v. Chr. het huidige waddengebied. Ook toen al werd het gebied bewoond. In de directe omgeving van Dokkum zijn sporen uit het neolithicum gevonden, zoals kortgeleden in nabijgelegen Oostrum, waar men tijdens een opgraving onder de terp op resten van een nederzetting van de Trechterbekercultuur (5300-2000 v. Chr.) stuitte.

Onder invloed van de zee vormden zich strandwallen met daarachter een brede gordel van kleigronden en veenmoerassen. Verdergaande stijging van het zeewaterniveau leidde vanaf de 11^{de} eeuw n. Chr. tot aantasting van de veenmoerassen: grote delen daarvan werden weggeslagen waarna de zee definitief toegang kreeg tot het gebied en de Waddenzee ontstond. Het zuidelijk daaraan grenzende gebied, een strook van maximaal enkele tientallen kilometers breed, onderging onder invloed van de zee processen van sedimentatie en erosie: er ontstond een kwelderlandschap met geringe onderlinge hoogteverschillen, doorsneden door grote en kleine, meest bochtige afwateringsgeulen, via welke de zee het land periodiek overstroomde.

Het land was toen al eeuwenlang bewoond. In dit kleilandschap kwam al in de 6^{de} eeuw voor Christus permanente bewoning op gang. Sporen van dergelijke prehistorische bewoning, zijn in (of eigenlijk onder) tal van terpen in de directe omgeving van Dokkum gevonden, maar voor de stad is zo'n vroege oorsprong niet aanwijsbaar (afb. 2, blz.15, Friesland in de vroege Middeleeuwen).

Vestiging van die eerste bewoners in het kwelderlandschap vond plaats op de iets hoger opgeslibde delen en op de eveneens met klein overdekte, veel oudere pleistocene zandopduikingen die zich hier en daar in het landschap bevonden, zoals in Oostrum. De woonplaatsen werden in de loop van de tijd gefaseerd opgehoogd om een drogere woonplek in het voor zeewater toegankelijke landschap te creëren. De vorming van deze heuvels, die in Groningen wierden worden genoemd en in Friesland bekend staan onder de naam terpen, vond plaats tot aan de periode waarin de aanleg van zeedijken het land vrijwaarde van regelmatig onderlopen.

In Groningen en Friesland zijn zo'n 1500 terpen en wierden bekend. Onderzoek heeft uitgewezen dat aanvankelijk alleen de afzonderlijke huisplaatsen binnen de nederzetting werden opgehoogd. Bij verdere ophoging groeiden deze clusters dan vervolgens tot dorpsterp uit. Het opwerpen van terpen en wierden stopte toen men begon met het aanleggen van zeedijken, zoals die langs het Grootdiep, een ontwikkeling die vanaf de 11^{de} eeuw n. Chr. plaatsvond. Overigens werden terpen in de latere middeleeuwen nog wel uitgebreid. Dit is ook in Dokkum gebleken. Bij archeologisch onderzoek in het kader van de bouw van het nieuwe gemeentehuis voor Dongeradeel, werden diverse ophogingslagen aangetroffen, waarvan de oudste hooguit uit de late twaalfde eeuw stamde.

Het Noord-Nederlandse kleilandschap raakte in de middeleeuwen, vergeleken met het aangrenzende veenlandschap dicht bewoond. Ook de opkomst van de elf Friese steden speelt zich geheel in het kleilandschap af en is ook in elk van de gevallen gerelateerd aan één of meerdere terpen.

2.2 Dokkum

Ontwikkeling tot 1580

De vroegste bewoningskern van Dokkum wordt gevormd door een terp, gelegen aan de noordzijde van het Grootdiep, waarvan het hoogste punt ter plaatse van de Hoogstraat en de Bargemerik ligt. De plek om zich hier te vestigen is mogelijk interessant geweest door de ligging aan een zeearm (Grootdiep en Kleindiep), op een plek waar in de nabije omgeving verscheidene krekken in deze diepen uitmonden. Deze van oorsprong natuurlijke afwateringsgeulen zullen voor het verkeer te water een rol hebben gespeeld. Vervoer te water speelde een hoofdrol in het transport. In het kleigebied zijn de belangrijkste wateren rond Dokkum de Paesens, Zuider Ee, Dokkumer Ee (pas ca 1240 'doorgegraven' naar Leeuwarden) en de Hantumervaart. Naar de veengebieden in het zuiden liep wat nu de Woudvaart heet. (Van deze waterlopen vormen het Nauw langs Keereweer en de voormalige Oostersingel mogelijk nog het vervolg van Zuider Ee en Paesens in de stad; afb. 3 en 4, blz. 16).

Of deze vroegste bewoningskern ook het oudste deel van de stad is, is niet duidelijk. Het feit dat voor de kerstening van de Friezen in het midden van de 8^{ste} eeuw door Bonifatius Dokkum werd aangedaan doet het bestaan van een bewonersgemeenschap ter plaatse vermoeden. Zo'n belangrijke functionaris zal toch niet in de open wildernis hebben gekampeerd. Maar archeologische aanwijzingen voor zo'n nederzetting ontbreken tot nu toe. Voor zover archeologisch onderzoek in de terp heeft plaatsgevonden, bij voorbeeld aan de Koningstraat, dus de westflank van de terp, wijzen de gegevens op een op zijn vroegst eind 12^{de}-eeuwse uitbreiding van dit deel van de terp.

De archeoloog Halbertsma gaat er op basis van de schaarse schriftelijke bronnen van uit dat er ten tijde van de moord op Bonifatius (754) geen sprake was van een nederzetting. Zo wordt Dokkum niet genoemd in de bijna contemporaine Vita Bonifatii van Willibald (geschreven omstreeks 769-778). De eerste betrouwbare verwijzing naar de plaats Dokkum is te vinden in de Vita Liudgeri van Altfried van circa 840. Daar komt nog bij dat het op deze plek aan een zoetwaterbron ontbrak tot de komst van Bonifatius. In de Vita Bonifatii van Willibald wordt dit zelfs als problematisch benoemd. De zoetwaterbron wordt in deze tekst door een wonder ontdekt ná het opwerpen van de tumulus op het terrein waar Bonifatius de marteldood stierf. Volgens de anonieme auteur van de Vita Bonifatii Altera (naar wordt aangenomen gecompileerd door bisschop Radbod van Utrecht op basis van een eerdere tekst uit de eerste helft van de negende eeuw) lag de bron naar eigen zeggen naast de *basilica nobilis*, dus op de terp. Het is best mogelijk dat het hier om een dobbe of fetze gaat, die op tal van terpen en

wierden voorzagen in de zoetwaterbehoefte. Dergelijke vijvers worden gevuld vanuit de zoetwaterlens die zich in de ondergrond van de terp opbouwt.

De aanwezigheid van een zoetwaterbron in dit overigens brakke milieu en een voor deze streken belangrijke kerkelijke stichting, waarover hieronder meer, kan een factor zijn geweest die vestiging hier heeft bevorderd.

Voor de suggestie dat ook direct ten zuiden van het Grootdiep, ter hoogte van de Vlasstraat een terp lag, zijn vooralsnog geen duidelijke archeologische aanwijzingen aanwezig.

De oorsprong van Dokkum lijkt dus te liggen bij de hoogte ten noorden van bewoningskern aan het Grootdiep, de *tumulus* die werd opgeworpen ter nagedachtenis aan de moord op Bonifatius. Deze was een succesvol missionaris en kerkhervormer die in hoog aanzien stond. Zijn marteldood op 5 juni 754 leidde tot de bouw van een gedachteniskerk ter plaatse van de moord. De plek, ten noorden van en grenzend aan de bestaande dorps terp, ter plaatse van de huidige Markt, werd daartoe in één keer met drie tot vier meter kwelderzoden opgehoogd. Daarmee wijkt de vorming van deze terp af van het gebruikelijke beeld waarin sprake is van een in de tijd gefaseerde ophoging. Op deze ophoging vond de bouw van de gedachteniskerk en een priesterhuis plaats en werd ruimte voor een kerkhof gecreëerd. De moord op de missionaris, die uiteindelijk in zijn kloosterstichting te Fulda begraven werd, maakte van Dokkum een bedevaartplaats. Tevens vond door de stichting vanuit Utrecht van een bisschoppelijk monasterium vanuit Dokkum een voortzetting van de kerstening plaats en vormde de plaats het centrum voor kerkelijk bestuur en rechtspraak.

Aanvankelijk stond er op de *tumulus* een houten gedachteniskerk. Hoe deze kerk zich nadien ontwikkelde is onduidelijk. Zeker is in ieder geval dat er in de 11^{de} eeuw een tufstenen kapittelkerk werd gebouwd. In 1170 ging deze van oorsprong bisschoppelijke stichting in Praemonstratenzer handen over. In de 13^{de} eeuw werd deze kerk voorzien van een bakstenen toren. Ook werd het koor van de kerk op zeker moment vervangen door een dieper bakstenen exemplaar. Hiervan werden kort geleden resten gevonden op het terrein ten zuidoosten van de kerkplaats. De kerk is tot in de tachtiger jaren van de 16^{de} eeuw blijven bestaan. Zuidelijk van deze kloosterkerk stond een eveneens tufstenen zaalkerkje dat als parochiekerk diende. Mogelijk gaat het hier om een afsplitsing van het kapittel uit de 11^{de} eeuw. De grondvesten daarvan werden door Halbertsma in de huidige Maartenskerk teruggevonden. In de 15^{de}/16^{de} eeuw is de Maartenskerk fors vergroot tot de huidige Grote- of Sint Martinuskerk. De abdijkerk werd omstreeks 1580 afgebroken.

Van 900 – 1100 groeit de bevolking in het kleigebied en ook de zuidelijk van Dokkum gelegen veengebieden raken bewoond. De betekenis van de plaats als centrum voor de omgeving neemt daardoor toe. Daarnaast ontwikkelt Dokkum zich aanvankelijk ook op het terrein van de internationale handel. Uit de 11^{de} eeuw zijn munt-, -markt- en tolrechten bekend. Handelsbetrekkingen van Dokkum met Holland, Rijnland en Vlaanderen zijn uit de 13^{de} en 14^{de} eeuw bekend. In Dokkum geslagen munten zijn op verschillende plaatsen in Scandinavië en Rusland gevonden.

Wordt Dokkum in het begin van de dertiende eeuw nog als 'villa' (landgoed, nederzetting) aangeduid, in 1298 wordt Dokkum omschreven als 'oppidum' (stad). Hoe deze groei zich in de plattegrond voltrok is tot aan het midden van de 16^{de} eeuw alleen in grove trekken te schetsen. Bekend zijn:

- a. de terp ten noorden van het Grootdiep, waarvan niet duidelijk is of deze al bestond ten tijde van de moord op Bonifatius. Een oudere kern is echter geenszins uit te sluiten;
- b. ten noorden daarvan de in de bronnen genoemde tumulus, de in één maal opgeworpen van na 754, ter plaatse van de huidige Markt, met daarop het religieuze terrein met de twee kerken, klooster en begraafplaats;
- c. de Hoogstraat als voornaamste as over deze terp en de verbinding tussen het Diep en het religieuze terrein. Archeologisch onderzoek wijst uit dat vanuit deze straat in westelijke richting (Koningstraat) de terp in enkele fasen door middel van ophoging werd uitgebreid. De oudste ophogingen ter plaatse van de Koningstraat dateren van eind 12^{de} eeuw. De lange erven vanaf de Hoogstraat werden in de lengte gesplitst waardoor de Koningstraat kon ontstaan; op grond van archeologische gegevens is dit op zijn vroegst ca 1450 gebeurd;
- d. vanaf de Koningstraat ging het proces van ophogen en uitbreiden verder in westelijke richting, met als oudste fase een 13^{de} of eind 12^{de} eeuw ophoging en twee fasen in de 14^{de} en 15^{de} eeuw. Vermoedelijk heeft zich ten oosten van de Hoogstraat een vergelijkbaar proces voorgedaan, maar archeologisch onderzoek dat hiervoor aanwijzingen levert heeft in dit deel van de stad niet of nauwelijks plaatsgevonden.
- e. de aanleg van zeedijken langs de diepen, in de huidige plattegrond gerepresenteerd door, aan zuidzijde, De Dijk en Vleesmarkt en aan noordzijde: Lange Oosterstraat en Nauwstraat. Vooral in de Lange Oosterstraat is in het huidige dwarsprofiel nog een dijklichaam herkenbaar.

Bovenstaande gegevens leiden tot enkele opmerkingen wat betreft de nederzettingstypologie. In de eerste plaats de opbouw van de enigszins langwerpige terp direct ten noorden van het diep, waar over het hoogste deel de hoofdstraat (Hoogstraat) loopt die haaks op het diep staat. Deze opbouw, wat betreft de situering van de terp ten opzichte van het water en het beloop van de Hoogstraat is sterk verwant aan die in Leeuwarden. De vroegste ontwikkeling van Dokkum komt hiermee enigszins in een regionaal kader te staan.

De ligging van de dijken langs het Grootdiep (Lange Oosterstraat en De Dijk) laten zien dat dit water in de hoge middeleeuwen breder was dan in de 16^{de} eeuwse en latere situatie.

Opmerkelijk is voorts dat zich geen duidelijk verlengde van de Lange Oosterstraat in westelijke richting in de plattegrond aftekent. De dijk langs de noordzijde van het Grootdiep lijkt te worden onderbroken door de terp van Dokkum, of misschien is de woonheuvel daar met de voortgaande ophoging 'overheen gegroeid'. Maar dit laatste lijkt toch minder waarschijnlijk, want als de Nauwstraat als voortzetting van de zeedijk (Lange Oosterstraat) gezien wordt, dan doet zich een opmerkelijke verspringing voor in het beloop. Deze verspringing suggereert eerder een nieuw dijktracé vanaf de terp in westelijke richting in de vorm van de Nauwstraat, dan een doorgaand en op de Lange Oosterstraat aansluitend beloop. Dit suggereert op zijn beurt weer een jongere ontstaansdatum van het dijktracé langs de diepen dan van de terp.

Van de verdere plattegrondontwikkeling zijn tot aan het midden van de 16^{de} eeuw, wanneer de eerste betrouwbare plattegrond verschijnt, slechts sporadisch gegevens bekend. De 15^{de}

eeuw wordt gekenmerkt door herhaaldelijk optredende politieke en militaire twisten. In het begin van die eeuw is er in de bronnen sprake van vestingwerken die zouden zijn ontmanteld. Om wat voor soort werken het ging en waar die lagen is niet of nauwelijks bekend. Ook in de eeuw daarna bestaan dergelijke berichten (bijvoorbeeld ontmanteling vestingwerken in 1531). Uit de periode van de 14^{de} en 15^{de} eeuw zijn tevens enkele in de stad gelegen stinzen bekend. Vermoedelijk lag een stins ter plaatse van het huidige stadhuis, de Mockemastins of Blokhuis. Voor de Hoogstraat hoek Lange Oosterstraat, waar het oudste raadhuis was gevestigd, zijn ook aanwijzingen voor een steenhuis en ten slotte stond rond 1400 ten zuiden van het Diep een stins. In alle drie de gevallen zijn ze ten prooi gevallen aan verwoesting of afbraak, zonder in de opeenvolgende bebouwing, althans bovengronds, sporen te hebben achtergelaten. Een inventarisatie ten behoeve van de belastingheffing uit 1511, het Register van Aanbreng, geeft voor Dokkum in dat jaar 277 huizen (waaronder drie loodsen en elf leegstaande huizen). De positie van de stad als bestuurscentrum wordt in de 16^{de} eeuw versterkt doordat de omringende grietenijen Oost en West-Dongeradeel en Dantumadeel verplicht worden gesteld hun vergaderingen in Dokkum te beleggen. In de loop van die eeuw, vanaf ca 1525/50 raakt de houtbouw uit zwang en worden huizen van baksteen gebouwd, zo kan uit archeologische aanwijzingen aan de Koningstraat worden afgeleid.

Van iets later datum (ca 1562) dateert de eerste betrouwbare plattegrond van de stad, de kaart van Jacob van Deventer (afb. 5). Het is een kaart uit de reeks van bijna alle Noord- en Zuid-Nederlandse steden, die in opdracht van Filips II is samengesteld. De opdracht had een militaire achtergrond waardoor veel topografische bijzonderheden in maar vooral ook buiten de stad zijn opgenomen. De kaarten gelden als betrouwbaar wat betreft consistentie in schaal en feitelijk beloop van het patroon aan wegen en straten. Voorts is het onderscheid bebouwd en onbebouwd helder weergegeven, maar aan details van de bebouwing geeft de kaart weinig. Alleen gebouwen die van belang voor de herkenbaarheid in het veld (grote gebouwen, torens, molens) worden expliciet weergegeven. Verder worden stegen en straten even breed aangegeven.

Een groot deel van de huidige plattegrond laat zich op deze kaart goed herkennen. Het zwaartepunt van de stad lag ook toen ten noorden van de Diepen. De stad wordt zonder een duidelijk vestingstelsel afgebeeld; gedeeltelijk is sprake van een gracht rond de bebouwing. De omvang van de stad is maar iets kleiner dan die van de huidige binnenstad (de fortificatie van 1581-82 betrof de aanleg van een nieuw verdedigingsstelsel, nauwelijks vergroting van het stedelijke gebied). De stad maakt een dichtbebouwde indruk, overal is sprake van een aaneengesloten bebouwing, behalve in het noordelijk deel (ruwweg ten noorden van het huidige Achterom – Kloostersingel – Markt – Boterstraat en Koornmarkt). De huidige Markt is een grotendeels door bebouwing omsloten open terrein dat eeuwenlang als kerkhof in gebruik is geweest. Op de overige onbebouwde terreinen staan boomgaarden ingetekend. De op de kaart aanwezige grachtjes rond de stad zijn voor een deel traceerbaar in de huidige plattegrond. Dit geldt voor de in Dokkum als ‘nauwen’ bekend staande grachtjes langs Westersingel, Oostersingel, Koornmarkt en Keereweer. De gracht langs de noord- en noordwestzijde van de stad lijkt op de Van Deventerkaart in eerste instantie geïdentificeerd te kunnen worden met de binnengrachtring van Oranjewal – Kloostersingel en Achterom, maar

bij nader inzien ligt bij Van Deventer deze gracht een stuk noordelijker, mogelijk zelfs ter plaatse van Noordergracht en Parkstergracht. De grachtenreeks Achterom - Kloostersingel - Oranjewal sluit bij Van Deventer ook niet op het water van de Koornmarkt aan, zoals in de huidige situatie, maar op dat van de Oostersingel. Het lijkt er dan ook op dat het nauw langs de Oranjewal – Kloostersingel en Achterom pas gegraven is na de fortificatie van 1581-82, om een nieuw doorlopend secundair stelsel binnen de stad te hebben. Daarbij is gebruik gemaakt van een bij Van Deventer aanwezig doodlopend grachtje ter plaatse van het Achterom (als zodanig ingetekend op het origineel, zie Schroor 136-7, maar niet op de facsimile uitgave van 1916-23 die ten grondslag ligt aan afb. 5).

Het stratenpatroon in het noordelijke stadsdeel is verder grotendeels gelijk aan de latere situaties. Een enkel steegje of straat is niet aangegeven en is dus mogelijk nog niet aanwezig (Begijnesteeg, Lijnbaanssteeg, westelijk deel van de Waagstraat).

Het stadsdeel zuidelijk van de Diepen is met twee bruggen verbonden met het noordelijk deel, deze liggen in het verlengde van de Hoogstraat en van de Legeweg. Het zuidelijke stadsdeel heeft bij Van Deventer een rechthoekige vorm, met één van de lange zijdes langs de diepen. Bij de fortificatie van 1581-82 wordt dit een driehoekige vorm. De wijzigingen daardoor aan de plattegrond maken de herkenbaarheid van het 16^{de}-eeuwse kaartbeeld in latere plattegronden iets moeilijker, maar de hoofdopzet van een dijk langs de Diepen (Dijk, Vleesmarkt) met parallel daaraan de as Stenendam – Keppelstraat – Steenhouwerssteeg met enkele zijstraten die het terrein in bouwblokken opdelen is duidelijk aanwezig. Een gedeelte van het water van de Wortelhaven lijkt ook in rudimentaire vorm aanwezig, langs de toenmalige stadsrand.

De stad staat met de omgeving in verbinding door middel van negen landwegen, die in een regelmatig patroon over de vier windrichtingen verspreid liggen. Van de vijf waterlopen die naar de stad lopen kennen alleen de Dokkumer Ee, het Grootdiep en de Paesens een voorzetting in de stad (in het Nauw langs Keereweer en Koornmarkt en Oostersingel). Opmerkelijk is dat de Zuider Ee ten oosten van de stad, een brede, doorgaande afwatering die eveneens in het water van Keereweer en Koornmarkt een verlengde lijkt te hebben, niet wordt afgebeeld bij Van Deventer.

Andere 16^{de} eeuwse plattegronden zijn die uit de Atlas van Robles (1572) en de plattegrond van Braun en Hoogenberg (1588). De kaarten van Robles geven een beeld van de militaire operaties in 1572. De stadsplattegrond wordt hier gestileerd op afgebeeld met een sterk vereenvoudigd stratenplan. De kaart van Braun en Hoogenberg wordt in het algemeen gezien als te zijn ontleend aan de kaart van Van Deventer. Deze kaarten bieden voor interpretaties van de topografische geschiedenis van de stad niet of nauwelijks meerwaarde ten opzichte van de kaart van Van Deventer.

Politieke en militaire verwickelingen zorgen in de verdere 16^{de} eeuw voor enkele ingrijpende gebeurtenissen, die gevolgen hebben voor de militaire, religieuze en waterstaatkundige functie en inrichting van de stad.

In 1572 worden gedurende 'de Waalse Furie' ca 200 huizen, dat zou de helft van het totaal zijn, in brand gestoken. De machtsovergang van 1580, waarbij Friesland in feite een republiekje wordt als onderdeel van de Unie van Utrecht, leidt tot een nieuwe fortificatie van enkele strategisch gelegen Friese steden, waaronder Dokkum. Het in 1581 door Willem van Oranje goedgekeurde ontwerp voor deze stad voorzag in de aanleg van een aarden wal in een zeshoekige vorm rond de stad. Deze wal moest volgens opgave zes meter hoog en elf meter breed aan de basis worden. De aanleg bestond voorts uit zes bastions of bolwerken op de zes hoeken, met daarbuiten rond het hele stelsel een doorlopende natte gracht. Tussen de wal en de gracht was een berm van 2,5 m breedte voorzien.

Deze aanleg, bestaande uit enkele gracht, aarden wal en bastions, zonder verdere aanvullende aardwerken en in een betrekkelijk regelmatige grondvorm staat bekend als het 'Oud Nederlandse stelsel'. Dit gold destijds als de modernste vorm van stedelijke verdediging en werd ook bij andere op dat moment strategische steden aan het eind van de 16^{de} eeuw toegepast.

In 1582 was een aanzienlijk deel van de aanleg gereed (en werd een herdenkingspenning ter gelegenheid daarvan uitgegeven), de jaren daarop, tot in 1590, vonden afrondende werkzaamheden plaats zoals het aanbrengen van beplanting en de aanleg van borstweringen.

De aanleg bestaat uit een tamelijk regelmatige zeshoek en is betrekkelijk 'strak' rond het bestaande stedelijk gebied gelegd. Daaruit kan worden afgeleid dat de nieuwe aanleg kennelijk uitsluitend een militair doel had en was niet bedoeld om de stad een flinke uitbreiding te geven. De ruimtewinst ten opzichte van de oude situatie was gering. De achtergrond van deze eenzijdige doelstelling lag in de preciaire politieke en militaire situatie rond 1580, waarbij een zo snel mogelijke aanleg en daarmee van een zo kort mogelijke omtrek van de aanleg de hoogste prioriteit had. De op dat moment sterk geteisterde en verarmde stad had kennelijk nog geen economische impulsen voor groei en daarmee motieven voor een ruimere uitleg. Die impulsen zouden kort daarop wel komen: de laatste decennia van de 16^{de} eeuw en de eerste helft van de 17^{de} eeuw staan bekend als een periode van grote bloei, waarin de bevolking in aantal bijna verdubbelde.

Bij de aanleg van de grachten zal hier en daar gebruik zijn gemaakt van bestaande waterlopen ter plekke. Dat geldt aan de noordzijde, waar de oude gracht voor een deel mogelijk ter plaatse lag van de huidige Noordergracht en Parkstergracht, zoals hierboven is gesuggereerd. Ook voor een deel van de Zuidergracht geldt dat deze mogelijk een deel van de oude omgrachting in zich heeft opgenomen.

Met de aanleg van de nieuwe stadsgrachten verandert de waterstaatkundige situatie rond Dokkum. Dit vormt aanleiding om de sluis in deze zeearm, die tot dan toe enkele kilometers ten westen van de stad lag, naar de stad zelf te verplaatsen, ter hoogte van de huidige Zijl (het Noord-Nederlandse woord voor sluis). Met het binnen de stad verplaatsen van de sluis wordt de controle daarover door de stad in tijden van spanning natuurlijk ook een stuk eenvoudiger.

Ter plaatse van de huidige Zijl werd een schutsluis van 36 m lengte en ca 6,5 m breedte aangelegd en overkluisd en kwam de scheiding tussen buitenwater en binnenwater tot stand. Dit vormt het begin van de Zijl als pleinachtige ruimte in het centrum van de stad. De nieuwe stadsgrachten werden bij de Oosterpoort door middel van smalle dammen gescheiden van het water van het Grootdiep.

De aanleg van het nieuwe stelsel bracht voorts de aanleg van een deel van de smalle binnengrachtring met zich mee: het deel van het Nauw langs de Kloostersingel en de Oranjewal plus de aansluiting op het water van de Koornmarkt. Deze aanleg kan worden geïnterpreteerd als het maken van een doorlopende grachtenreeks waar doorstroming en waterverversing kan plaatsvinden, omdat in de nieuwe situatie het water van de Westersingel en van de Koornmarkt anders als doodlopende en daarmee stinkende sloten zouden overblijven. Bij deze aanleg is gebruik gemaakt van een al aanwezig stukje gracht bij het Achterom. Opmerkelijk is het bochtige beloop, waar de nieuwe stadgracht juist zo'n strak beloop kent, mogelijk veroorzaakt door de terreingesteldheid ter plaatse.

Van de negen landwegen die de stad met de omgeving verbond, bleven in de nieuwe situatie vier die functie behouden, gelijkmatig per windrichting rond de stad gelegen. Even zo vele stadspoorten boden toegang tot de vesting (Hanspoort, Aalsumerpoort, Halvemaanspoort, Woudpoort).

Naast de militaire en waterstaatkundige verschuivingen brachten de gebeurtenissen van 1580 ook een wijziging in de religieuze functie van Dokkum met zich mee. De Reformatie betekende de overgang naar het protestantse geloof en betekende de opheffing van kloosters die in veel gevallen werden afgebroken (waarna de bouwmaterialen werden hergebruikt). In Dokkum werd de Abdijkerk afgebroken, maar bleef de toren tot 1830 bestaan. Overige kloostergebouwen kregen aanvankelijk een nieuwe bestemming en werden pas later afgebroken. Het religieuze terrein in de stad bleef ondanks deze wijzigingen echter het besloten karakter behouden. De vrijgekomen grond van de abdijkerk werd als kerkhof gebruikt en vrijwel het hele terrein was door lage bebouwing omgeven. Alleen enkele overgebleven voormalige kloostergebouwen in de noordwesthoek van het terrein staken daar fors boven uit.

De uitleg met nieuwe vestingwerken wordt aangegeven op de door Nicolaas Geelkercken getekende stadplattegrond uit 1616 (waarop ook de kaarten van Blaeu uit 1649 en Schotanus uit 1664 gebaseerd zijn; afb. 6). Deze kaart in vogelvluchtperspectief is nauwkeurig wat betreft de patroonkenmerken van het stratenplan. Behoudens de hierboven genoemde ingrepen, wat betreft de vestingwerken, de waterstaat en de religieuze functie, vertoont de stad geen grote ruimtelijk-structurele veranderingen ten opzichte van de situatie in 1562. Het stratenplan is vrijwel overeenkomstig. Het westelijk deel van de Waagstraat (als 'Nieuwe Straat') is in die periode aangelegd en misschien nog een enkele steeg.

De overwegend dichtbebouwde stad heeft alleen langs de nieuwe vestingwal min of meer open terreinen, die vaak onderdeel vormen van 'bedrijfsterreinen'. Dit is het geval ter plaatse van het Schoenmakersperk (toen ook al zo geheten), Vrijgevochten Waltje en Oranjewal (destijds 'De Tuynen' geheten). Ook de oostelijke hoek van het zuidelijke stadsdeel, ten

oosten van de huidige Nieuwe Buurt is een bedrijventerrein, waar zich een scheeps- en timmerwerf bevindt.

Vier van de zes bastions zijn voorzien van een (standerd)molen, een vijfde molen staat aan de binnenzijde van het meest zuidelijke bastion. Duidelijk zichtbaar zijn voorts het besloten karakter van het kerkhof en de nieuwe plek (sinds 1610) voor het stadhuis aan de Zijl.

De kaart toont de stad aan de begintijd van een bloeiperiode. De status als zeevarende handelsstad krijgt met de vestiging in 1597 van de prestigieuze Admiraliteit een stevige impuls. (De Admiraliteit had tot taak de beveiliging van de Noord-Nederlandse scheepvaart en het heffen van in- en uitgaande rechten). Na 1628 neemt het aantal tot de Admiraliteit behorende schepen echter al af en in 1646 wordt dit instituut naar Harlingen verplaatst. De verzanding van het Grootdiep is een belangrijke oorzaak voor het teruglopen van de zeevaart vanuit Dokkum. De afsluiting van dit diep bij de monding in de Lauwerszee in 1729 doet de zeevaart nog verder teruglopen. Met de aanleg van de Strobosser trekvaart (1654-56), onderdeel van de vaarverbinding van Leeuwarden naar Groningen, hoopt de stad de positie in de binnenvaart en handel te verstevigen, maar grote effecten sorteert deze maatregel niet (behalve een langdurige en zware schuldenlast voor de stad). De stad behoudt de functie als markt- en bescheiden nijverheidscentrum voor de omgeving met een daarop afgestemde beroepsstructuur.

19^{de} en 20^{ste} eeuw

De stad ondergaat na 1616 tot in de 20^{ste} eeuw niet of nauwelijks ingrijpende ruimtelijk-structurele veranderingen. Voor zover aanwezig zijn de belangrijkste wellicht de herinrichting van de huidige markt (ca 1830), door wegvallen van de functie als kerkhof en vervolgens het gebruik als marktplein en als tweede het bebouwd raken van het merendeel van de stadswallen met woningbouw rond 1900.

Door het ontbreken van ingrijpende ontwikkelingen laten de plattegronden van J. Smedema (1788; afb. 7), het kadastrale minuutplan (1832; afb. 8) en de kaart uit de gemeentatlas van J. Kuiper (1865) dan ook sterk overeenkomstige beelden zien. Hooguit langs de randen van de stad, tegen de stadswallen aan, nam de bebouwing nog wat toe. Hier kwam vooral bedrijfsbebouwing tot stand, die tot diep in de 20^{ste} eeuw het beeld zou bepalen. Binnen de stadswallen leefden in eind 17^{de} eeuw ca 3200 personen, in 1865 ca 4600 en in 1888 was dit aantal 4180. Buiten de wallen begon direct het grondgebied van de buurgemeenten, waardoor de gemeente Dokkum pas na 1925, toen de eerste annexatie na lang aandringen plaatsvond, initiatieven voor woningbouw buiten de oude stad kon realiseren. Tot die tijd diende de groei van de stedelijke bevolking binnen de stadsgrachten te worden opgevangen. De toch al hoge bebouwingsdichtheid werd nog eens verhoogd aan het begin van de 20^{ste} eeuw door delen van de stadswallen met woningen te bebouwen. Het illustreert de nood, want stadswallen werden in Nederland, na het verlies van de militaire functie, vaak als 'wandeling' ingericht en van een groene, parkachtige aanleg voorzien. Bebouwing

daarvan met woonhuizen kwam weinig voor, zeker op de schaal waarop die in Dokkum plaatsvond.

De ruimtelijke ingrepen uit de 19^{de} en 20^{ste} eeuw worden hieronder zo veel mogelijk in chronologische volgorde aangegeven. De invloed van deze ingrepen op de ruimtelijke structuur is op een enkele uitzondering na gering, wel zijn ze sterk bepalend voor het beeld en aanzien van de stad.

- afbraak van de stadspoorten, voor 1850 (Woudpoort 1820, Aalzumerpoort 1827). Opmerkelijk genoeg werd dit niet gevolgd door een afbraak van de wallen, wat in veel andere steden wel het geval was, o.a. om onderhoudskosten uit te sparen. Integendeel, in 1864 werden de wallen zelfs hersteld om daarmee het aanzien van de stad te verbeteren.
- afgraven van Halvemaanspoortdwinger en inrichting tot begraafplaats (1830, tot 1916 als zodanig in gebruik)
- afbraak van de oude abdijtoren (1832), opheffing van het kerkhof als begraafplaats en ophoging van het kerkhof en inrichting tot marktplein (1833)
- afbraak van de stenen brug (de drie pijpen) aan de westzijde van het Kleindiep, vervanging door gietijzeren exemplaar (1830)
- bouw van de gietijzeren Bontebrug over het Kleindiep (1869)
- demping van het water van de Oostersingel met aarde die vrijkwam door het afgraven van de stadswal aan de oostkant van de stad (die als plantsoen werd ingericht in 1869/70; mogelijk is in die tijd ook een stuk van de Wortelhaven ter hoogte van de huidige Schermesweide gedempt. Hiervoor zou grond van het westelijk deel van het afgegraven Zuiderbolwerk kunnen zijn gebruikt)
- bouw van de RK-kerk op het hoogste punt van de terp (1872)
- 1904: oprichting 'Bouwvereniging Dokkum' (bouw aan o.a. Parksteeg, Schoenmakersperk)
- ca 1900 – 1915: bebouwd raken van de stadswallen met woonhuizen (waaronder op de Hanspoortdwinger, waar de 'Bouwvereniging Dokkum' tien woningen liet bouwen)
- 1931: aanleg van de Doorbraak tussen Keppelstraat en De Dijk, ter ontlasting van de Vlasstraat
- ca 1970: sanering van bedrijven bij Schoenmakersperk
- ca 1980: en later herinrichting Strobossersteeg e.o. naar grootschalige winkel- en parkeerfunctie
- 1994: opening nieuwe gemeentehuis Dongeradeel aan de Koningstraat.

Op de kaart van 1788 is voor het eerst een zeer bescheiden ontwikkeling buiten de stadswallen te zien, namelijk enige bebouwing direct buiten de poorten van vier uitvalswegen en langs de Dokkumer Ee. Die aan de noordzijde was nog het meest omvangrijk maar omvatte toch ook niet meer dan een handvol gebouwen.

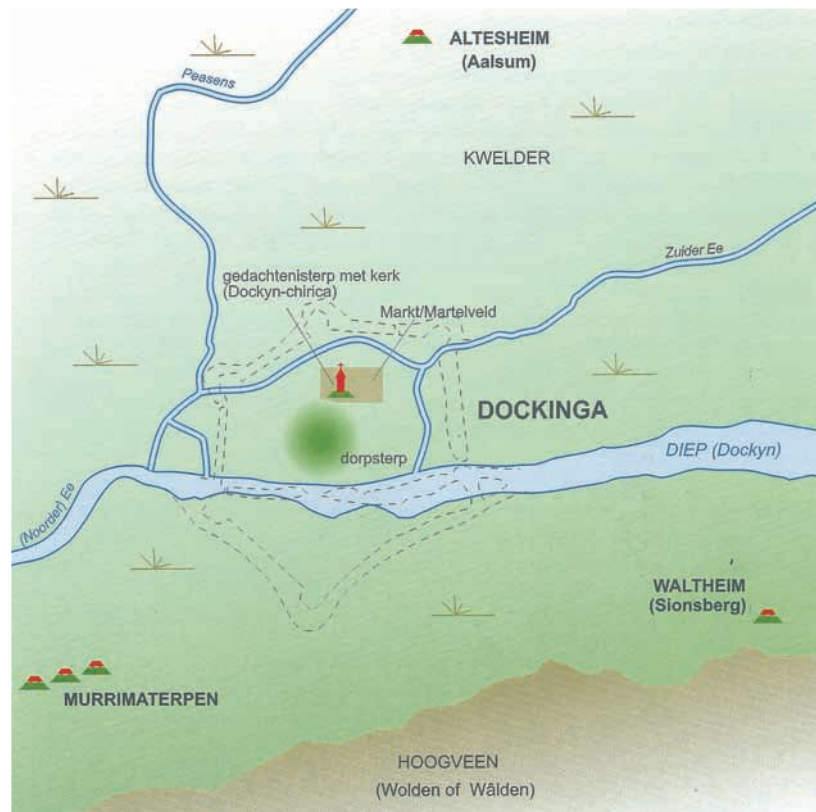
Infrastructuur vernieuwingen leidden tot verschillende ontwikkelingen direct buiten de stad:

- verharding van wegen met puin: weg naar Veenwouden (1851) en weg naar Ternaard (1853)
- aanleg Noordervallaat, ten noorden van de stad (nieuwe uitwatering Paesens op stadsgracht)

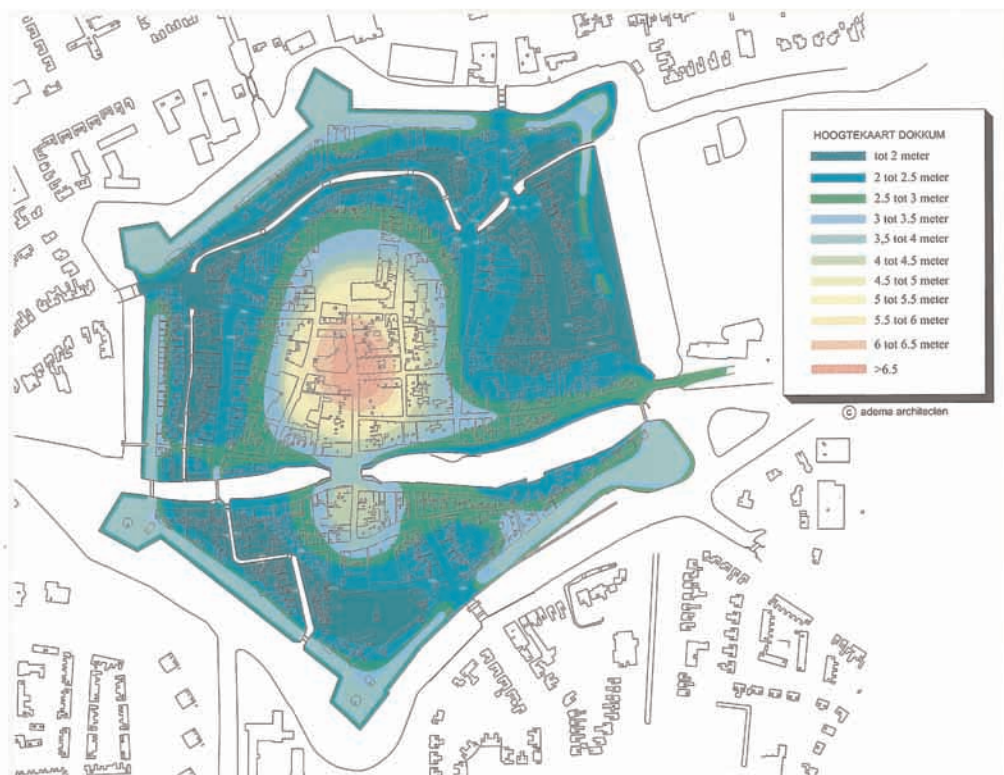
- aanleg tramlijn naar Veenwouden, bouw station direct buiten de Woudpoort (1880)
- aanleg spoorlijn, bouw spoorstation buiten Aalzumerpoort (1901)
- bouw gasfabriek op van Aitzemabastion (1869), in 1905 verplaatst naar Hanspoortbastion, afgebroken in de jaren zestig, 20^{ste} eeuw
- 1925 grenswijziging waardoor de gemeente buiten de wallen kan gaan bouwen (Bronlaan, Bonifatiusplein)
- 1950 – heden: voortgaande uitbreiding rond de binnenstad; uitbreiding rondweg, aanleg Lauwersseewei.



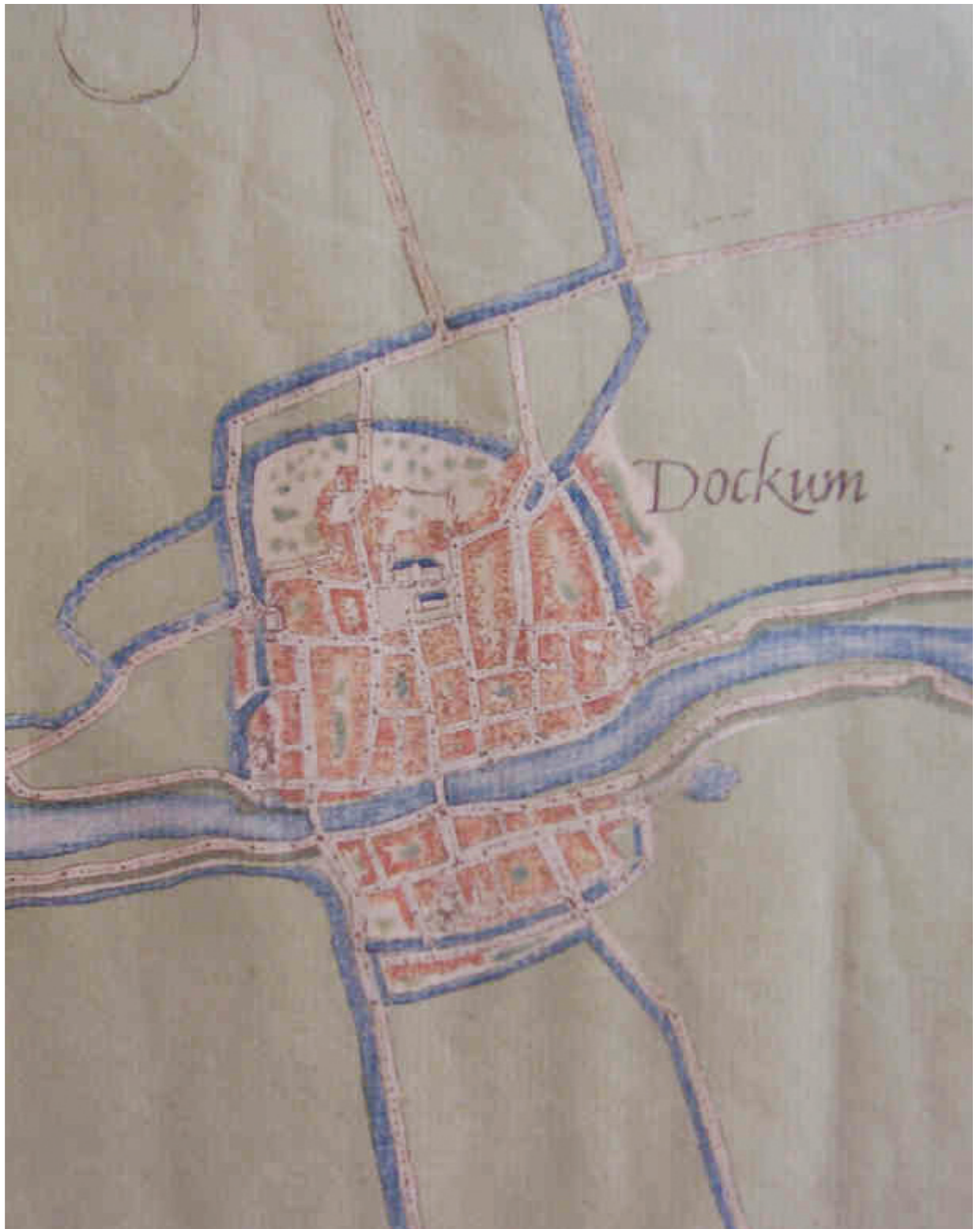
Afb. 2 Overzichtskaat Friesland in de vroege Middeleeuwen



Afb. 3 *Situatie in het gebied rond Dokkum in de vroege Middeleeuwen*



Afb. 4 *Hoogtekaart van de binnenstad van Dokkum, april 2004*



Afb. 5 *Plattegrond J. van Deventer, 1562*

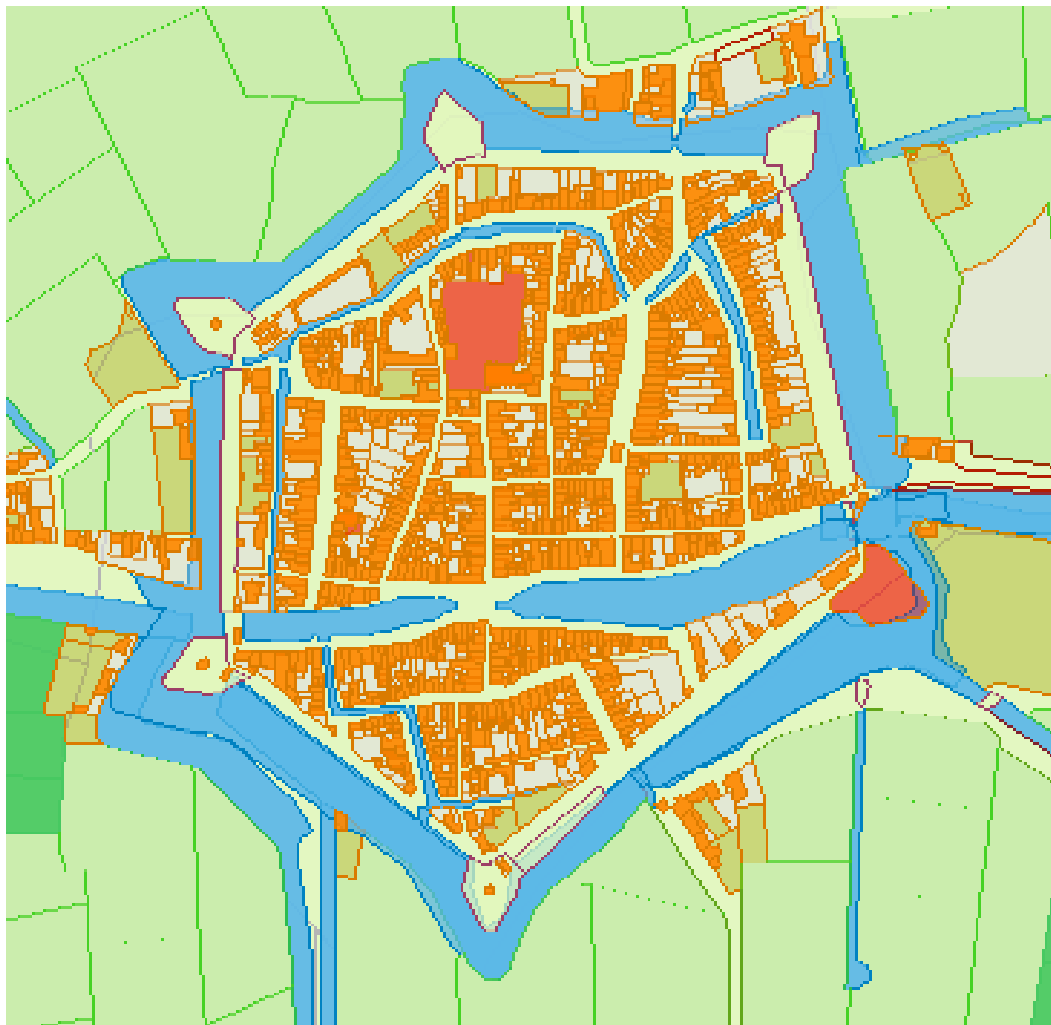


Afb. 6

Plattegrond N. Geelkercken, 1616



Afb. 7 Plattegrond J. Smedema, 1788



Afb. 8 Kadastraal minuutplan, 1832



Afb. 9 *Recente luchtfoto*

3 RUIMTELIJKE HOOFDKENMERKEN

3.1 Omvang en begrenzing

De binnenstad van Dokkum heeft wat betreft de omvang een tussenpositie in de reeks van Friese steden: kleiner dan Leeuwarden en Harlingen, groter dan Hindelopen en Sloten en ongeveer gelijk aan Franeker en Sneek. De oppervlakte beslaat in de huidige situatie slechts een klein deel van de totale oppervlakte bebouwd gebied van Dokkum, maar tot aan 1925, het jaar waarin de stad de eerste gebiedsuitbreiding kreeg buiten de wallen, bestond het stedelijk gebied nagenoeg alleen uit de huidige binnenstad. Buiten de vesting was alleen bij de uitvalswegen en langs de Dokkumer Ee enige bebouwing tot ontwikkeling gekomen, maar verder grensde de stad direct aan het open agrarisch gebied van de omringende gemeenten. De binnenstad kent een zeer duidelijke fysieke begrenzing in de vorm van het stelsel van stadsgrachten, geflankeerd door de wallen en bastions. Behoudens een deel van het Zuiderbolwerk en het Oosterbolwerk hebben de overige bolwerken hun hoogte behouden waardoor de imposante aarden lichamen sterk beeldbepalende grenzen van het binnenstedelijk gebied vormen. Het ontbreken van de wal aan het Oosterbolwerk wordt in zekere zin gecompenseerd door de aanwezigheid van een plantsoenaanleg met opgaande beplanting, waardoor een duidelijk aanwezige groene wand als grens van het dichtbebouwde stedelijk gebied is ontstaan.

De binnenstad is met vijf bruggen verbonden met het omringende gebied. Vier daarvan zijn bestemd voor (auto)verkeer en liggen op de plaatsen van de voormalige poorten, aangelegd in de eind 16^{de}-eeuwse omwalling. De vijfde brug is een voetgangersbrug, in het verlengde van de Koekebakkerssteeg, aangelegd in de jaren zeventig van de 20^{ste} eeuw.

3.2 Bebouwingsdichtheid en hoogteverschillen

Bebouwingsdichtheid

De binnenstad van Dokkum kan worden getypeerd als vrij compact, met een hoge bebouwingsdichtheid en is daardoor 'stenig' van karakter. Bouwblokken zijn vrijwel overal gesloten, open erven, grenzend aan de openbare weg, komen vrijwel niet voor.

Er is sprake van een gesloten bouwblokstructuur met binnen bouwblokken smalle stegen haaks op de hoofdstraten; de stegen liggen vaak niet in elkaars verlengde. De stegen komen vooral voor in een strook aan weerszijden van de Diepen. Daar zijn de bouwblokken dan ook het kleinst van omvang en kent het patroon van straten en stegen de grootste dichtheid, er op wijzend dat zich hier het meest intensieve gebruikte deel van de stad bevond. Dit is vooral goed te zien in een strook begrensd door de Diepen, Koningstraat, Bargemerk, Waagstraat, Kleine Oosterstraat, De Dam en Oosterbolwerk. Ten noorden daarvan zijn de bouwblokken meestal groter en komen verhoudingsgewijs nog maar weinig stegen voor.

De hoge bebouwingsdichtheid komt in een voor Dokkum zeer typerende wijze tot uitdrukking in de situatie waarbij vijf van de zes stadswallen (bolwerken) bebouwd zijn geraakt. Voor een

deel vormt het pad op het bolwerk de 'straat' waaraan bebouwing met de voorgevel ligt in een min of meer rechte rooilijn (Westerbolwerk, Zuiderbolwerk), deels is sprake van een minder regelmatige setting (Baantjebolwerk).

De hoge bebouwingsdichtheid betekent ook dat openbaar groen beperkt aanwezig is. Openbaar groen bevindt zich vrijwel alleen aan de randen van de stad, te weten op de stadswallen (in het bijzonder het Oosterbolwerk) en deels langs de reeks van binnengrachten (Achterom, Kloostersingel, Vrijgevochten Waltje, Oranjewal).

Hoogteverschillen

De aanwezigheid van de terp of beter de terpen, met als hoogste punt de Bargemerck, en naar alle zijden aflopende flanken betekent dat een aanzienlijk deel van de binnenstad hoogteverschillen kent en daarmee licht hellende straten. Globaal gaat dit op voor het gebied begrensd door de Diepen, Grote Breedstraat, Kloostersingel, Achterom en Legeweg (afb. 4, blz. 16). Door de ligging van twee kerken op de hoogste delen van de terp wordt de hoogte nog eens geaccentueerd. De hoge ligging van deze gebouwen zorgt er voor dat vanaf veel punten in de stad zichtassen naar de twee kerken aanwezig zijn.

De hoogteverschillen gelden in het bijzonder het noordelijk van de Diepen gelegen stadsdeel. Voor het zuidelijk deel is de aanwezigheid van een terp (op archeologische gronden) onduidelijk, maar ook hier tekent zich een geringe verhoging af (Vlasstraat), die in oppervlakte beduidend kleiner is dan de terp aan de andere zijde van de diepen.

Voor beide stadsdelen geldt dat ook de aanwezige stadswallen en de voormalige zeedijken langs de diepen voor hoogteverschillen zorgen.

Bij de wallen is sprake van een forse hoogte (zes meter). De handhaving van het merendeel van de wallen en de verbeteringen daaraan die in de 19^{de} eeuw zelfs zijn aangebracht betekenen een opmerkelijke ontwikkeling vergeleken met de geschiedenis van vestingwallen bij andere Nederlandse vestingsteden: in het merendeel van de gevallen zijn deze werken geheel of gedeeltelijk afgegraven en heringericht, vaak als plantsoen. Dat laatste vond in Dokkum alleen met het Oosterbolwerk en het westelijke deel van het Zuiderbolwerk plaats. De hoge ligging van de wallen biedt op verscheidenen punten fraaie overzichten en doorzichten op de binnenstad en over de stadsgrachten.

Van de zeedijken tekent de Lange Oosterstraat zich het meest duidelijk als een dijklichaam af. Voor De Dijk is een hogere ligging ten opzichte van de omgeving niet of nauwelijks (meer) vast te stellen. (Voor een deel lijkt dit beïnvloed door de aanleg van het eveneens hoge Zuiderbolwerk, voor een deel door de terpachtige verhoging ter plaatse van de Vlasstraat).

3.3 Het bebouwingsbeeld

Binnenstad

De cultuurhistorische kwaliteit van de bebouwing is plaatselijk hoog, vooral langs het Klein- en het Grootdiep (waar zich de grootste concentratie rijksmonumenten bevindt). Daarbuiten is die kwaliteit incidenteel hoog, waarbij in het algemeen geldt dat naar architectonische kwaliteit, functie en omvang van de objecten de uitstraling bescheiden is. Buiten de hoofdstraten komen nog veel bedrijfspanden voor, vooral voor opslag.

Verscheidene straten kennen een sterk wisselend bebouwingsbeeld, waarbij sprake is van een afwisseling of menging van eenvoudige huizen (één laag met kap; bescheiden architectuur) naar 'voornamen' huizen (twee lagen met kap, brede voorgevel, rijke architectuur). Dergelijke contrasten in één straat komen o.a. voor aan de Hoge Pol, Legeweg, Westersingel en Oostersingel. Het straatbeeld kent in deze gevallen een grote afwisseling. Elders is dat beeld wat homogener, maar vrijwel steeds gaat het om gevelwanden bestaande uit afzonderlijke panden van verschillende ouderdom. Eenvormige bebouwing (rijtjeshuizen) komt in de binnenstad in bescheiden mate voor en beperkt zich tot enkele kleinere projecten uit de tweede helft van de 20^{ste} eeuw, die deels het gevolg van sanering zijn (Kloostersingel, Schoenmakersperk).

Buitengebied

Het gebied buiten de stadsgrachten heeft op veel plekken een groen of extensief bebouwd karakter. Het is opmerkelijk dat langs de buitenrand van de stadsgracht geen straten zijn aangelegd met daaraan gelegen bebouwing, zoals dat bij veel andere Nederlandse vestingsteden wel heeft plaatsgevonden ('singelbebouwing'). Dit heeft rechtstreeks te maken met het feit dat de stad tot 1925 geen invloed op dit grondgebied kon uitoefenen en dus ook geen wegen of straten kon aanleggen waaraan bebouwing zich kon ontwikkelen. (De omringende gemeentes hadden geen belang bij een dergelijke aanleg, dus daar ging geen initiatief van uit). Alleen langs een deel van de Zuidergracht lag vanouds de Strobosserweg. Dit is dan ook vrijwel de enige plek waar zich wel een bebouwingslint met een oriëntatie op de stadsgracht heeft ontwikkeld. Op heel bescheiden schaal is ook buiten de Hanspoort aan de Westerissestraat en aan het Hellingpad een vergelijkbare op de gracht georiënteerde bebouwing ontstaan.

Vanuit de Strobosserweg en de bestaande Woudweg ontwikkelden zich de eerste initiatieven voor een stadsuitbreiding buiten de wallen (Bronlaan, Bonifatiusplein). Bij de naoorlogse uitbreidingen vond situering en ontsluiting van nieuwe wijken plaats vanaf de Rondweg, waarvan delen al voor de Tweede Wereldoorlog waren aangelegd.

3.4 Diepen, grachten en nauwen

De verschillende waterlopen die deel uitmaken van de ruimtelijke structuur worden in de volgende paragraaf beschreven in hun samenhang met andere ruimtelijke kenmerken. In onderhavige paragraaf worden de veelzijdige ruimtelijke kwaliteiten van 'water' als apart thema benoemd.

Het element 'water' komt in de stedelijke structuur van Dokkum voor in drie verschillende vormen: als diepen, als grachten en als nauwen.

In de stedelijke plattegrond is sprake van een oost-west as in de vorm van het Grootdiep en het Kleindiep. Beide wateren met aangrenzende kaden en straten vormen de meest dominante ruimte in de stad. Het karakter van het Grootdiep als voormalige zeearm is herkenbaar aan het brede profiel en aan de begeleidende dijken (Lange Oosterstraat aan noordzijde, De Dijk aan zuidzijde). Het Grootdiep onderscheidt zich in maatvoering, inrichting, begrenzend bebouwing, bruggen etc. van het Kleindiep dat sinds 1582 (aanleg Zijl) een binnenwater is.

Een tweede dominant 'waterelement' in de ruimtelijke structuur is de duidelijke begrenzing van de binnenstad in de vorm van vestinggrachten, waarvan het beloop nog volledig aanwezig is en waarvan het strakke karakter een typerend kenmerk vormt (kaarsrechte oevers, bastions overwegend met scherpe hoeken).

Het derde waterelement in de plattegrond, maar vanwege het kleinschalige karakter veel minder dominant dan de twee vorige, is de structuur van smalle grachtjes, de 'nauwen'. Dit doorlopende stelsel van smalle grachtjes is juist nergens strak en rechtlijnig maar heeft een bochtig beloop (Westersingel, Achterom, Kloostersingel, Oranjewal, Koornmarkt, Keereweer). Tot 1832 maakte ook de Oostersingel deel uit van dit stelsel. In dat jaar werd deze singel gedempt, waarmee het huidige brede dwarsprofiel van deze straat is verklaard. In het zuidelijke stadsdeel is het water van de Wortelhaven als nauw met twee haakse bochten aanwezig.

Deze drie waterelementen worden gekenmerkt door een grote verscheidenheid wat betreft de ruimtelijke opbouw en de onderlinge relatie tussen water, bebouwing, openbare ruimten en groen. Het grote verschil in schaal (Grootdiep versus Wortelhaven) speelt daarin een belangrijke rol. Deze grote verscheidenheid in opbouw kan worden geïllustreerd aan de hand van de dwarsprofielen:

- dwarsprofiel Grootdiep (voorgevelwand, rijweg/ stenen kade, breed water, rijweg/stenen kade, voorgevelwand; oostelijk deel Grootdiep heeft als bijzonderheden: groene kade Halvemaanspoort, voormalige hellingen langs zuidzijde, ontbreken van openbare weg langs water)
- dwarsprofiel Kleindiep (als Grootdiep, maar met verlaagde los-en laadkades en met bijzonderheid langs Turfmarkt: huizen staan met de achterzijde aan de loskade)
- dwarsprofiel bolwerken (oever overzijde, brede gracht, steile met gras beklede aarden wal, informeel ingerichte rijweg op de top, voorgevelwand; bijzonderheid Oosterbolwerk: ontbreken wal, aanwezigheid plantsoenaanleg)

- profiel Westersingel (voorgevelwand, smalle rijweg, smalle gracht, bijzonderheid: achterzijde particuliere erven Legeweg grenzen direct aan het water)
- profiel Vrijgevochten Waltje (bijzonderheid: overtuinen)
- profiel Oostersingel (bijzonderheid: breed staatprofiel door gedempte gracht)

3.5 Structuur en bebouwingspatroon

De historische stadsstructuur kenmerkt zich (van binnen naar buiten) door de reeks Zijl – Diep (met daaraan gekoppelde oost-west lijnen) – noord-zuid stratenpatroon van stadsterp – structuur van oudere stadsbegrenzings (binnengrachten, gebogen lijnen) – getransformeerde bolwerken – stadsgracht met bastions en stadstoegangen – gebied buiten de binnenstad.

In de binnenstad van Dokkum zijn op verschillende plaatsen structuurkenmerken herkenbaar die samenhangen met de ontstaansgeschiedenis van de nederzetting en de verdere stedelijke ontwikkeling. Deze historische structuurkenmerken zijn daardoor de dragers voor de specifieke ruimtelijke karakteristiek van de binnenstad en kunnen aanknopingspunten bieden voor toekomstige ontwikkelingen. Afbeelding 10 (blz. 28) geeft de kartografische weergave van de hoofdlijnen van de ruimtelijke structuur.

Daarnaast is de binnenstad van Dokkum een terrein van hoge archeologische waarde. Binnen dit gebied bevindt zich tevens een archeologisch rijksmonument. Het betreft de gehele Markt en de ondergrond van de Maartenskerk.

Langs het water van de diepen, onderdeel van de vaarroute vanuit Leeuwarden naar de Lauwers, domineren lijnelementen in oost-westrichting. Dit kan worden gezien als de eerste 'laag' in de stedelijke structuur. Het water zelf, de kaden en de begeleidende bebouwing zijn in dit opzicht duidelijk, maar aan weerszijden evenwijdig aan het Grootdiep lopen bouwblokken en straten die eveneens gerelateerd zijn aan het dijkenpatroon. Oostelijk van de Zijl, ligt deze oost-weststructuur nog herkenbaar tussen het water en de stedelijke bebouwing in doordat het stratenpatroon haaks op het diep niet doorloopt tot aan het water, maar als het ware doodloopt op de bebouwingsstructuur die het Grootdiep begeleidt. Ten westen van de Zijl en de doorlopende lijn Hoogstraat – Vlasstraat verandert dit: de in dit gedeelte gelegen noord-zuid lopende straten eindigen op de kade van het Kleindiep.

Het noord-zuid gericht patroon van straten is de tweede 'laag' in de stedelijke structuur, die zich het duidelijkst manifesteert op de stadsterp ten noorden van de Zijl, met de Hoogstraat als centrale as. Kenmerkend is dat de Hoogstraat doodloopt op het gebied van de Markt, het voormalige abdijterrein, een zelfstandige enclave binnen de stadsstructuur. De twee volgende straten (Koningstraat ten westen en Op De Fetze ten oosten) schieten in noordelijke richting door langs het voormalige Abdijsgebied; de daaropvolgende (Legeweg en Breedstraat) eindigen beide aan de noordkant op een – onregelmatig gevormde – route die vanaf een voormalige stadspoort de kern invoert.

In het gedeelte ten zuiden van de Diepen komt eveneens een aantal noordzuid lopende straten voor, maar hier lijkt dit patroon meer voort te komen uit de préstedelijke verkaveling

dan een relatie te hebben met de indeling van de terp. Als geheel is in dit deel de oostwest gerichte structuur vanaf het Diep bepalend: de lijn Steenendam-Keppelstraat-Steenhouwerssteeg domineert, terwijl de dwars daarop gelegen noord-zuid routes niet doorlopen en een beperkte lengte hebben.

Als een schil ligt een zone met (voormalige) binnengrachten rond het gebied met noordzuid gerichte straten. De Wester- en Oostersingel, die zich min of meer voegen in het stratenpatroon op de terp, worden hier verbonden door de boog van de Oranjewal. De Oostersingel is gedempt, maar goed als oorspronkelijke grachtruimte herkenbaar; de overige waterlopen zijn nog intact.

In het zuidelijk deel van de binnenstad is alleen aan de westkant een dergelijke binnengracht aanwezig: de Wortelhaven, die nog een drietal korte, haaks op elkaar staande delen heeft. Een oorspronkelijk vierde gedeelte, ter plaatse van de Schermesweide, is verdwenen. Bij de aanleg van de vestingwerken is het beloop van deze binnengrachten aangepast ten opzichte van die van de oudere watergangen: zowel het tracé en de oostelijke aansluiting van de Oranjewal als het beloop van de Wortelhaven zijn gewijzigd om binnen de nieuwe omwalling te passen.

Deze gehele zone ligt zichtbaar lager dan het centrale deel van de binnenstad (Hoogstraat-Vlasstraat) en ook lager dan de omringende stadsomwalling, de hoogteverschillen vertellen daardoor iets over de ontwikkeling van de stad en maken bovendien zichtlijnen mogelijk op de bebouwing in de lager gelegen zone en vanaf de wal op de kernterp en omgekeerd.

De stadsomwalling vormt een sterke, samenhangende buitenring rondom de binnenstad; de hooggelegen voormalige wallichamen, de groene buitentaluds en de brede buitengrachten zijn er verantwoordelijk voor dat de binnenstad als een afzonderlijke eenheid wordt herkend en maakt het binnengaan of verlaten ervan bijzonder goed voelbaar. Het ervaren daarvan wordt nog versterkt doordat de toegangsroutes vanaf de oorspronkelijke buitenpoorten via een bochtig of sterk geknikt tracé verlopen.

De bebouwing in het oudste deel van de stad vormt gesloten bouwblokken, alleen aan de randen (op en tegen de bolwerken aan) komen lineaire bebouwingsstructuren of open bouwblokken voor. Binnen de gesloten bouwblokken zijn de percelen smal en diep en is de hoofdbebouwing direct aan de straat geplaatst en daarop gericht. De nokrichting stemt overeen met de perceelsrichting, langgerekte zadeldaken overheersen daardoor het stadsbeeld. Hoekpanden richten zich naar de belangrijkste straatruimte, waardoor zijstraten en stegen meestal begeleid worden door zijgevels en langskappen. Deze gerichtheid van de bebouwing – goed zichtbaar op de verticale luchtfoto, maar ook in het straatbeeld voelbaar – draagt bij aan de afleesbaarheid van de stadsstructuur en de diverse onderdelen daarvan.



Afb. 10 Hoofdstructuurlijnen in de stad: de Diepen (blauw), de begrenzing van de binnenstad in de vorm van vestingwerken (groen), het systeem van binnengrachten (oranje), de toegangswegen tot de stad (paars) en het noordzuid gerichte patroon van straten (rood). In dat patroon vormen de huidige Markt, de as Hoogstraat-Vlasstraat (grijs) en de voormalige zeedijken aan weerszijden van het Grootdiep (blauwe stippellijn) de voornaamste elementen.

4 NADERE BESCHRIJVING VAN DE RUIMTELIJKE KARAKTERISTIEK PER ONDERDEEL VAN DE HOOFDSTRUCTUUR

4.1 De Diepen

Grootdiep en Kleindiep vormen één samenhangende langgerekte ruimte, maar onderscheiden zich van elkaar door de pregnante ligging van de Zijl en de verschillen in breedte en rechtstand. Het Grootdiep is aanmerkelijk breder en kent een gebogen beloop, waardoor vanaf de Zijl een ruimtelijke beslotenheid ontstaat en een zichtlijn de stad uit ontbreekt. Ook het ontbreken van bruggen, met uitzondering van de Kettingbrug die de grens van de binnenstad en de bolwerken markeert, draagt bij aan de ruimtelijke karakteristiek.

Het Kleindiep is weliswaar verhoudingsgewijs smal, maar biedt een doorkijk naar de Dokkumer Ee buiten de stadsgracht onder de twee fragiele bruggen door. Deze verschillen maken het onderscheid duidelijk tussen de oorspronkelijke buitenhaven van het Grootdiep en het binnenwater van het Kleindiep dat in verbinding staat met de Ee. Daaraan dragen ook inrichting en vorm van de kaden bij: het Grootdiep met hoge kademuren en steigers in het water ademt meer een havensfeer dan het open water van het Kleindiep dat via verlaagde kades veel toegankelijker is en zich meer als binnenwater doet voelen. Deze onderscheiden kenmerken zijn het sterkst aanwezig in de directe omgeving van de Zijl; op grotere afstand krijgt het Grootdiep op de zuidelijke oever een strook met op het water gerichte bebouwing (hellingloods, pakhuizen) die verwijst naar een vanouds bedrijfsmatige ontwikkeling op deze aflopende oeverstrook die tussen de wal en het water resteerde. Ook het Kleindiep heeft verderop een deel van de oever dat niet openbaar is, ter plaatse van de bebouwing langs de Nauwestraat-Koekebakkerssteeg die met zijn achterzijde aan het water grenst en de zijkant van de panden aan de Legeweg. Mede als gevolg hiervan hebben de ruimtes en de begrenzendende bebouwing van het Groot- en Kleindiep in het centrale deel een voornamere uitstraling dan de meer buitenwaarts gelegen gedeelten.

Hoogtepunt is in dit opzicht de overkluizing van de Zijl, waaraan de voorgevel van het Stadhuis en het tegenoverliggende huizenblok (ter plaatse van het voormalige Blokhuis) een dominante en vooruitgeschoven positie innemen. Deze insnoering benadrukt het belang van deze centrale, hoger gelegen plek en vormt een subtiele overgang van Grootdiep naar Kleindiep. De bebouwingsschaal is hier het grootst, en neemt naar buiten toe slechts in beperkte mate af. De kleinschaliger bebouwing die zich in de richting van de Halvemaanspoort bevindt valt door de kromming van het Grootdiep minder in het oog, zodat voor de gehele ruimte van de beide Diepen langs de kaden een bebouwingswand van twee à drie lagen met kap bepalend is. Kenmerkend is de smalle haaks op de hoofdruimte gerichte kavelstructuur en daarmee corresponderende richting van de (zadel)daken. Opmerkelijk is in dit verband dat de kavelrichting langs de Hoogstraat zich tot de hoek met de Zijl voortzet.

4.2 Voormalige dijken

De zone langs het Grootdiep kent een beperkte bouwblokdiepte die een verwijzing vormt naar de dijken die hier oorspronkelijk lagen. Ten oosten van de Zijl zijn dit de bouwblokken ter weerszijden van de Lange Oosterstraat - het vermoedelijke dijktracé dat aansluit op de terp c.q. de Hoogstraat – en de bebouwing tussen De Dijk en de lijn Steenhouwerssteeg-Keppelstraat. In het noordelijke stadsdeel is dit tussen de Hoogstraat en de Halvemaanspoort nog goed afleesbaar in de gerichtheid van de panden aan de Lange Oosterstraat en het hoogteverschil met het lager gelegen gebied direct ten noorden daarvan. De ontwikkeling van de meanderende route via de Vlasstraat naar de Woudpoort heeft de herkenbaarheid van het dijkpatroon aan de zuidkant van het Grootdiep verminderd, terwijl meer oostelijk de ligging van de dijk is opgegaan in de – later aangelegde – stadswal tussen de Woudpoortsgracht en het Grootdiep. Kenmerkend voor dit gehele gebied is dat de dwarsverbindingen smal en ondergeschikt zijn, stegen en straten vormen geen of slecht geringe onderbreking in het aaneengesloten bebouwingspatroon. Op de Hoogte, Kleine Breedstraat en zelfs de doorbraak tussen De Dijk en de Keppelstraat vormen ruimtelijk ondergeschikte doorgangen door de bebouwingsstructuur die het Grootdiep begeleidt. De sterke gerichtheid op het Grootdiep in combinatie met de geringe bouwblokdiepte hebben ertoe geleid dat Lange Oosterstraat en Steenhouwerssteeg het karakter van een achterstraat hebben gekregen.

In het deel ten westen van De Zijl zijn deze kenmerken minder prominent aanwezig. Toch kunnen ook hier nog sporen van oudere dijken, uit de periode voor de verplaatsing van de zeekerende sluis, worden afgelezen in het beloop van de Nauwstraat-Koekebakkerssteeg, waar zich ook een iets hogere ligging van het maaiveld voordoet, en wellicht ook in het doorlopen van het bouwblok ten zuiden van de Vleesmarkt. De doorsnijding met Legeweg en de Koningstraat en de rechtstreeks in het Kleindiep uitmondende waterlopen Westersingel en Wortelhaven maken echter duidelijk dat het dijkkarakter hier veel minder sterk bepalend is.

4.3 De Terp

De centraal gelegen Hoogstraat (als enige aan de overkant doorlopend in de Vlasstraat), de Gasthuisstraat (verlengd in Op de Fetze) en de Koningstraat (verlengd in de Torenstraat) vormen samen het kenmerkende noord-zuid gerichte stratenpatroon op de stadsterp ten noorden van het Diep. De gerichtheid van dit patroon wordt onderstreept doordat de haaks daarop gelegen verbindingen vrijwel altijd ondergeschikt zijn en ten opzichte van elkaar verspringen. De onlangs vergrote Bargemerk en de tegenoverliggende Waagstraat (waarvan het westelijke deel tussen Hoogstraat en Gasthuisstraat oorspronkelijk veelzeggend Nieuwestraat heette) laten zich als een later doorgebroken verbinding herkennen. Deze nieuwe dwarsas, waarmee in de loop der tijd de functies handel (Waag- Breedstraat), religie (RK-kerk) en bestuur (gemeentekantoor) onderling zijn verbonden, vormt zo een aanvulling op de Hoogstraat, de oorspronkelijke hoofdas tussen het Diep en het abdijterrein.

Het hoogteverschil op het terplichaam is in het straatbeeld goed te ervaren, het duidelijkst in de Hoogstraat die over het hoogste punt bij de RK-kerk loopt en door zijn vrijwel rechte beloop een doorgaande zichtlijn biedt. Hierdoor manifesteren zich ook de abrupte beëindigingen van deze centrale hoofdstraat: op het marktgebied aan de noordkant en – via De Zijl en de

Vlasstraat – op de dwarsstructuur van de Keppelstraat aan de zuidkant. Binnen het smalle profiel van de Hoogstraat toont het duidelijke reliëf van de terp in contrast met de lageregelegen Markt en Zijl en de verderop weer oplopende Vlasstraat in één blik enkele hoofdelementen van de stadsstructuur.

De begeleidende noord-zuidstraten ter weerszijden van de Hoogstraat (Koningstraat en Gasthuisstraat) tonen eveneens de kenmerkende terphelling, maar dat is daar minder sterk door de ligging lager op de terpfank en een straatkromming in noordelijke richting, waar de aansluitende Torenstraat respectievelijk Op de Fetze afbuigen langs het oude abdijterrein. De begrenzing van de straatruimten langs deze straten wordt gevormd door een strakke aaneengesloten rooilijn van topgevels op de smalle percelen en een kaprichting haaks op de straat. Bij de RK-kerk, een latere invulling met een afwijkend patroon, neemt het in de rooilijn geplaatste hekwerk deze ruimtebegrenzende functie over. Als gevolg van het oost-west gerichte kavelpatroon onderscheidt het gevelbeeld aan de dwarsstraten (Waagstraat, Kerkstraat, Bargemerck, Druivenstraatje, Hogepol) zich meer door lengtekenmerken en dakvlakken langs de straat.

4.4 De Markt

Functie en bebouwing van de abdij mogen dan al lang zijn verdwenen, de oorsprong van het marktgebied als een klooster, dat wil zeggen een religieuze immuniteit binnen het stedelijke weefsel, is in de ruimtelijke structuur nog steeds goed af te lezen. De rechthoekige begrenzing van het abdijterrein is terug te vinden in huidige perceelsgrenzen en de gerichtheid van de bebouwing; routes en stratenpatroon eindigen tegen het terrein (Hoogstraat, Boterstraat; laatstgenoemde kreeg pas na 1832 verbinding met de Markt) of buigen af langs de buitenzijde ervan (Op de Fetze, Torenstraat). Een belangrijk kenmerk is dat doorgaande straten over het terrein ontbreken en daar waar smalle doorgangen naar het marktplein aanwezig zijn, zoals aan zuid- en oostzijde, ondersteunen deze de enclave-karakteristiek. Aan de zijde van de Torenstraat echter ontbreekt een helder ruimtelijk onderscheid tussen het binnenstedelijke straatbeloop en de open ruimte van de Markt.

Door gedeeltelijke afgraving van de kloosterterp is het hoogteverschil met de stadsterp aan de zuidzijde sterk benadrukt en de ruimtelijke begrenzing van het pleingedeelte onevenwichtig en onsamenhangend, met aan de noordwest en oostzijde lage en laaggelegen bebouwing en aan de zuidkant hooggelegen en forsere bebouwing. Dit effect wordt versterkt doordat de bebouwingswanden, met name aan de oostzijde, uit achterkanten met een lage beeldkwaliteit bestaan. Als resultaat hiervan eindigt de Hoogstraat, de hoofdroute op de stadsterp, in een onbegrensde lege ruimte voor de (Hervormde) kerk.

De afgelopen decennia zijn vele herinrichtingsplannen uitgevoerd. Dit heeft echter niet tot een oplossing van dit ruimtelijke probleem kunnen leiden.

4.5 Brede straten

Aan weerszijden van het op de stadsterp gelegen liggen twee straten die al in een vroeg stadium aan het stedelijke weefsel zullen zijn toegevoegd: de Legeweg aan de west- en de Breedstraat aan de oostkant. Door hun richting sluiten beide weliswaar aan op het gebied rond de Hoogstraat, maar door hun lage ligging en hun relatief grote profielbreedte, die wellicht voortkomt uit een vroege demping van een gracht, onderscheiden zij zich duidelijk van het oudere binnenstadsgebied op de terp. Beide straten wekken met hun brede en rechte beloop de indruk van een doelbewuste aanleg ter vergroting van de meer organisch gegroeide oude binnenstad, maar verschillen daarnaast in meerdere opzichten van elkaar.

Zowel de Breedstraat als de Legeweg sluiten aan de noordzijde aan op een route die vanaf de bebouwing op de stadsterp naar een vroegere stadspoort voert. Het zijn de Boterstraat-Koornmarkt die naar de Aalsumerpoort leidt, respectievelijk de Hogepol naar de Hanspoort.

De Breedstraat heeft vanouds een handelsfunctie en wordt aan de zuidzijde afgesloten door het waaggebouw en een smalle, ondergeschikte doorgang door de dijkzone van de Lange Oosterstraat aan de noordzijde van het Grootdiep. De Legeweg daarentegen loopt min of meer door tot aan het Kleindiep en wordt met een brugverbinding naar de overzijde (Vleesmarkt) doorgezet.

Ook heeft de Legeweg een rustiger woonsfeer met een gemengde bebouwing van één en twee lagen met kap, terwijl de Breedstraat een levendige winkelstraat is met overwegend panden van twee à drie lagen met kap.

4.6 Binnengrachten (Nauwen)

Als een schil vrijwel geheel rondom het hiervoor omschreven gebied ligt een zone met een systeem van smalle waterlopen, met daarlangs liggende straten en kleinschalige bebouwing, die bij de aanleg van de omwalling binnen de stad werd opgenomen. De karakteristiek van de onderdelen in deze grachtenreeks kent duidelijke onderlinge verschillen, waarbij de overgangen samenvallen met doorsnijdingen van (radiale) hoofdstructuurlijnen.

Ook de Oostersingel kan bij deze binnengrachten gerekend worden, hoewel de demping van de gracht en het resterende brede straatprofiel tot een afwijkend ruimtelijk karakter hebben geleid. Door de groene middenberm is hier het oorspronkelijke grachtbeloop herkenbaar, evenals de aansluiting op de nog bestaande gracht langs Koornmarkt en Kereweer. De beëindiging aan de zuidkant van de Oostersingel vertoont de ruimtelijke kenmerken die bij de aangrenzende dijkzone horen: de straatruimte eindigt hier en kent slechts een smalle en omhooglopende doorgang (De Hoogte) naar het Grootdiep.

Aan de noordzijde van het Marktgebied loopt de ruime boog van de Oranjewal-Kloostersingel, langs een waterloop die door verlegging en vergraving uit een oudere buitengracht is ontstaan. Aansluitend op het oorspronkelijke gebruik als tuinengebied bij de abdij heeft dit deel van de binnenstad nog steeds een groene en kleinschalige inrichting. Bepalend daarvoor zijn de ruime profielindeling met groene en beplante oeverstroken van het grachtje, de aanwezige overtuinen, het gebogen beloop van de straatruimte en de lage bebouwingswanden. Ook de hoge beplanting op de aangrenzend gelegen stadsomwalling draagt bij aan de groene en besloten karakteristiek. De aansluiting in oostelijke richting verloopt op een complexe wijze

waarbij de gracht via zij- en achterkanten afbuigt naar de Koornmarkt, de route vanaf de Aalsumerpoort. Dit gedeelte van de binnengracht, samen met het aansluitende deel langs de Kerweer dat uitmondt in de stadsgracht, lijkt zijn oorsprong te vinden in een oud, préstedelijk beloop van de Zuider Ee die zich buiten de stad voortzet.

De overgang van de Kloostersingel naar de Westersingel verloopt via een overkluizing in de route vanaf de Hanspoort, waardoor de samenhang tussen de onderdelen van deze binnengracht ook hier soms moeilijk te herkennen is.

De Westersingel zelf kenmerkt zich door een ligging ingeklemd tussen de achterzijde van de Legeweg en het Westerbolwerk, waardoor hier een smal en steenachtig, slechts aan één zijde met lage voorgevels begeleid grachtprofiel is ontstaan. Hierdoor heeft het gebiedje min of meer een achterkantenkarakteristiek gekregen met een zeer dichte bebouwingstructuur die past bij het intensieve ruimtegebruik van de binnenstad. Aan de zuidzijde mondt het grachtje rechtstreeks uit in het Kleindiep. De geringe breedte en diepe ligging ten opzichte van de naar de stadswal oplopende Koekebakkerssteeg maken echter dat dit ondergeschikt blijft in het straatbeeld.

De zone met binnengrachten zet zich - als Wortelhaven - voort in het gedeelte van de binnenstad ten zuiden van het Kleindiep. De aanzet vanaf het diep is de oorspronkelijke aansluiting van de Woudvaart, die bij de aanleg van de vestingwerken naar de Stadsgracht is verschoven. Binnen de stadswal is het grachtbeloop door verlegging ingepast in het oost-west gerichte verkavelingspatroon, met als gevolg een rechthoekig geknikt tracé dat op twee plaatsen raakt aan de binnenzijde van de stadswal. In combinatie met het verder steenachtige grachtprofiel, met aan beide zijden gemetselde kaden en aaneengesloten bebouwingswanden, bieden deze groene raakpunten een waardevol ruimtelijk contrast en herkenbaarheid van de ligging van dit deelgebied binnen de omwalling. In dat opzicht is er een kenmerkend verschil met de andere binnengrachten waarvan het beloop steeds vrijwel evenwijdig aan de stadswal loopt zodat een directe ruimtelijke confrontatie of aansluiting ontbreekt.

4.7 Entreeroutes

Met uitzondering van de Halvemaanspoort, waar de stadsentree vanuit het oosten samenvalt met de noordoever van het Grootdiep, kenmerken de toegangsroutes vanaf de bruggen over de stadsgracht, de vroegere poorten, zich door een samengesteld geknikt beloop dat lijkt te zijn ingepast in het oudere stratenpatroon.

Kenmerkend voor de binnenstad van Dokkum is dat deze entreeroutes geen doorgaande verbindingen vormen, maar los van elkaar het stedelijke weefsel binnenvoeren, daaraan zelfs ondergeschikt lijken, om min of meer te eindigen tegen één van de historische hoofdstructurelementen. Als herkenbare hoofdroutes hebben ze echter een voorname ruimtelijke karakteristiek gemeen, voortvloeiend uit de ruime profielbreedte en de gerichtheid van de begrenzende straatwanden met overwegend wat hogere bebouwing.

Zo maakt de zuidelijke toegang vanaf de Woudpoort – de Keppelstraat – een scherpe knik bij de bebouwingstructuur op de vroegere dijk aan de zuidzijde van het Grootdiep, om vervolgens via twee smalle doorsteken (Doorbraak en Vlasstraat) er doorheen te voeren.

Aan de westzijde van de binnenstad slingert de entreeroute zich vanaf de Hanspoort over de – hier geheel overkluisde – binnengracht, om met een haakse hoek aan te sluiten op de Hogepol. Deze loopt omhoog op de flank van de stadsterp om bij de Koningstraat te eindigen tegen de westkant van de noord-zuid gerichte stratenreeks boven op de terp.

Ook de noordelijke stadsentree vanaf de Aalsumerpoort buigt af ter plaatse van de binnengracht (Koorndijk) om vervolgens via de Boterstraat te eindigen tegen de dichte bebouwing die het Marktgebied omgrent. Voorzover de Breedstraat ook als onderdeel van deze entreeroute kan worden beschouwd: deze eindigt tegen de structuur van de dijkzone aan de noordkant van het Grootdiep.

4.8 Bolwerken

Het in omvang grootste historische structurelement zijn de bolwerken, de zeshoekige stadsomwalling die aan het eind van de 16^{de} eeuw (1582) is opgeworpen. Door de scherpe begrenzing die het stelsel van wallen, bastions en buitengracht rondom de binnenstad vormt is het in sterke mate beeldbepalend voor de stad als geheel. Ondanks diverse aanpassingen en wijzigingen, zoals de afbraak van de poortgebouwen, het bouwen van woningen en de aanleg van een plantsoen en begraafplaats, zijn de herkenbaarheid als voormalig verdedigingswerk en de samenhang als groengordel goed bewaard gebleven. De vestingwerken zijn als monument beschermd.

Aan de buitenzijde zijn vooral het hoge, met gras begroeide wallichaam – scherp geknikt bij de bastions, rechtstandig daartussenin – en de aanliggende brede gracht bepalend. Alleen bij het Oosterbolwerk, waar de wal is afgegraven en omgevormd tot een plantsoen met wandelpaden, ontbreekt het hoge talud. Het plantsoen ligt hier tussen de achterzijde van de percelen langs de Oostersingel en de buitengracht, waardoor het zich als meest verstilte deel van de omwalling manifesteert. Een deel van het Zuiderbolwerk is eveneens afgegraven, maar hier is de ruimte van bebouwing voorzien.

Typerend voor de sterke verdichting van de bebouwing binnen de stad is de ligging van woningen op de binnenhelling van de wal, ontsloten via het op de kruin gelegen pad en gericht naar de buitengracht. Op de courtines (rechtstandige delen van de wal tussen de bastions) van Noorder-, Parkster-, Wester- en Zuiderbolwerk volgt deze bebouwing vrijwel aaneengesloten het beloop van de wal; bij het Baantjebolwerk daarentegen leidt de rechthoekige verkaveling langs de Wortelhaven tot een sterk wisselende bebouwing aan de binnenzijde van de wal. De bomen die zijn geplaatst boven op de wal en op de bastions, met uitzondering van de twee zuidwestelijke molenbastions, dragen in belangrijke mate bij aan de zichtbaarheid van de bolwerken, zowel vanuit de binnenstad zelf als van buitenaf.

Tot slot is het overwegend onbebouwde karakter van de gebieden aan de buitenzijde van de gracht een waardevolle aanvulling op de belevingswaarde van de vestingwerken; de ruimtelijke asymmetrie ondersteunt het kenmerkende onderscheid tussen binnen- en buitenkant dat van oorsprong eigen is aan een stadsomwalling, bovendien levert het op een aantal plaatsen vanaf de wal boeiende uitzichtmogelijkheden op.

4.9 Restgebied

Rondom de Strobossersteeg in het zuidelijke stadsdeel ligt een saneringsgebied waar door kaalslag nauwelijks nog historische structuurkenmerken resteren. Door de ligging binnen de bebouwing langs Keppelstraat, Wortelhaven en Zuiderbolwerk is de invloed op de omringende structuur beperkt en biedt het terrein, dat als parkeerplaats in gebruik is, goede mogelijkheden voor een nieuwe invulling.

BIJLAGE

STADS- EN DORPSGEZICHTEN EX ARTIKEL 20 MONUMENTENWET

Toelichting bij het voorstel tot vaststelling van een beschermd stadsgezicht ex artikel 20 van de Monumentenwet (Toelichting uit 1971)

DOKKUM, gemeente Dokkum

Het te beschermen stadsgezicht omvat het op bijgevoegde kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekening no.031) door een stippellijn omgrensd gebied. (N.b.; kaart in deze bijlage niet toegevoegd)

Dokkum, gelegen in het kwartier Oostergo, ongeveer 20 km. noordoostelijk van Leeuwarden, is tot ontwikkeling gekomen aan het kruispunt van een land- en een waterweg, op de plaats waar de landstroom Ee uitmondde in een diepe inham van de Lauwerszee, het z.g. Dokkumer Diep. De verbrede waterpartij, die plaatselijk was ontstaan, vormde een natuurlijke haven, die bij uitstek geschikt was voor een handelsnederzetting; reeds in de 11^{de} eeuw werden in Dokkum munten geslagen.

Voorts verwierf Dokkum sedert de vroege middeleeuwen grote bekendheid door de moord op Bonifacius in 754, waardoor het voor de Christenen een bedevaartsoord werd. Door de oprichting van de Bonifaciusabdij werd Dokkum tot een geestelijk centrum. Ter plaatse van de moord werd een kerk gebouwd, die gestaan zou hebben op dezelfde plaats als de inmiddels gerestaureerde Grote Kerk.

Verdere ontwikkeling van de plaats zette zich voort nadat Dokkum, wellicht in de 13de eeuw, zich juridisch los had gemaakt van de grieterij Dongeradeel; van een stadsbestuur is sprake in het jaar 1298. Uit de 14de eeuw zijn handelsrelaties bekend met Hamburg, Scandinavië en Engeland.

In de 14de eeuwen het begin van de 15de eeuw heeft de stad evenwel veel te lijden gehad door de twisten tussen de Schieringers en de Vetkopers. In 1413 werd zij versterkt met een aarden wal; een jaar later werd deze wal echter weer geslecht. Opnieuw liep de stad schade op gedurende de Gelderse en Bourgondische oorlogen van 1515 tot 1523, waarbij de stad verscheidene malen van bezetter verwisselde. Het jaar 1572 werd een rampjaar; nog maar nauwelijks de Allerheiligenvloed van 1570 te boven, werd de stad door de Spaanse gouverneur Casper de Robles geplunderd, verbrand en half uitgemoord. In 1580 verwisselde de bezetting wederom nadat de Graaf van Hohenlo de stad had ingenomen.

Vanwege de gunstige ligging ten opzichte van de zee kon Dokkum zich evenwel steeds herstellen van de oorlogsverwoestingen. In 1582 werd een nieuwe versterking aangelegd, bestaande uit een hoge aarden wal met zes dwingers (bastions), waarbuiten een brede diepe gracht. De brede haven in de stad (het Groot Diep), waar vele zeeschepen een ligplaats hadden, kwam hierdoor evenals de oude sluis (de Zijl), die de haven van het binnenwater afsloot, binnen de wal te liggen. In 1654 werd een trekvaart gegraven langs het Stroobos naar Groningen, waardoor de handelsfunctie belangrijk werd versterkt.

Na het tot stand komen van de in 1582 aangelegde versterking vertoonde de plattegrond van de stad een zeshoek, met op de hoekpunten de reeds vermelde dwingers. Een viertal poorten, Aalsemerpoort, Oosterpoort, Woutpoort en de Hanspoort, beheerste de toegang van de landwegen, terwijl door een drietal waterpoorten de waterwegen onder controle stonden. Aan de noordzijde van het Groot- en Kleindiep ligt het grootste en belangrijkste gedeelte van de oude stadskern. De terp waarop de stad is gebouwd is hier duidelijk herkenbaar.

Huidig karakter

Ofschoon de plaats een zeer oud verleden heeft, spreekt dit in het uiterlijk van de stad minder dan de latere eeuwen van voorspoed. In de 16de en 17de eeuw bloeide Dokkum als belangrijke havenplaats; handel en nijverheid brachten in die periode grote welvaart, die voor een groot deel het aspect van de plaats, zoals dat thans wordt aangetroffen, heeft bepaald. De plattegrond is sedert de aanleg van de 16de eeuwse aarden omwalling niet gewijzigd. Buiten de voor het merendeel verlaagde wallen met de te restaureren dwingers is de singelgracht nog geheel aanwezig. Op de plaats van de verdwenen landpoorten bevinden zich ook nu nog de vier toegangen tot de oude binnenstad.

Het uit een oogpunt van stedschoon belangrijkste gedeelte vormt ongetwijfeld de vroegere hartader van de stad, het Groot Diep, de Zijl en het Klein Diep. Deze brede waterpartij, die de gehele stad in oost-westelijke richting doorsnijdt, is door zijn specifieke ruimtelijke indeling bijzonder karakteristiek. Langs de Vleesmarkt en Grote Zuipmarkt komen verlaagd langs het water nog los- en laadkaden voor. Met de 19de eeuwse Bonte brug, de overkluide Zijl en de boombegroeing is de open ruimte op magnifieke wijze ingedeeld. De in breedte sterk variërende langgerekte ruimte wordt ter weerszijden door gevelwanden begrensd, waarvan de rooilijnen evenwijdig aan het gebogen verloop van de beide Diepen zijn gelegen. De aaneengesloten bebouwing bestaat merendeels uit woningen en bedrijfspanden van twee lagen en een kap, onderling in breedte en hoogte verschillend. Ook de gevelbeëindigingen variëren sterk en vertonen een afwisselend beeld van lijst- en topgevels. Vele huizen getuigen hier van Dokkum's bloeiperiode, huizen die tezamen met de latere panden uit de 18de en

19de eeuw een aantal waardevolle gevelwanden opleveren.

Ongeveer de helft van het totale aantal in Dokkum beschermde monumenten is gelegen langs de Diepen en de Zijl. Het belangrijkste gebouw hiervan is het stadhuis, ontstaan uit een 16de eeuwse Stins, dat met zijn koepelvormige open klokkentoren door zijn centrale ligging aan de Zijl een dominante plaats inneemt. Langs de Verlengde Diepswal staat voorts nog het tot museum ingerichte Admiraliteitshuis, dat eveneens uit een 16de eeuwse Stins is ontstaan.

Ofschoon het mogelijk is om in detail alle karakteristieke elementen nader te beschrijven, kan worden volstaan met de conclusie dat niet één onderdeel het karakteristieke beeld verstoort. Grote zorgvuldigheid moet worden betracht bij wijzigingen en vernieuwingen, indien deze noodzakelijk zouden blijken.

De bestaande parcellering en differentiatie zal dan ook het uitgangspunt vormen voor de architectonische geleiding. Voorts zal getracht moeten worden de functionele bestemming zoveel mogelijk te handhaven.

Merkwaardigerwijs zijn in de overige straten van Dokkum slechts zelden gevelwanden aanwezig met een gaaf historisch karakter.

Toch zijn een aantal van deze straten, zoals bijv. de Vlasstraat, Breedstraat, Koornmarkt, Boterstraat, Herenstraat, Hoge Pol, Nauwstraat en Legeweg van specifieke betekenis voor het aspect van de binnenstad. Verspreid in deze straten en in andere delen van de binnenstad komen beschermde monumenten voor. Van betekenis voor deze gevelwanden is het individuele karakter van de in één rooilijn aaneengesloten bebouwing. Vooral het verschil in parcellering en hoogte (gemiddeld twee lagen en een kap) is hierbij van belang. Bij eventuele vernieuwingen dient er vooral aandacht aan geschonken te worden, dat geen architectonische en functionele schaalvergroting zal optreden. Ook de indeling van het straatvlak is mede bepalend voor het beeld, waarbij vooral ook de terphelling aan de straten een verrassend beeld verleent. De boombegroeiing verdient vooral op de Markt en de Breedstraat enige aanvulling.

De Markt met de gerestaureerde Grote Kerk is qua ruimte minder aantrekkelijk. Ondanks een merendeels waardevolle bebouwing, die de ruimte begrenst, zoals de kerk, het vroegere Weeshuis, het Beurshotel en het hofje, is mede door het sterke hoogteverschil, met op het laagste gedeelte de laagste bebouwing, een wat onevenwichtige schaal aanwezig. Het is evenwel mogelijk door het toepassen van een nieuwe indeling van de ruimte, waarbij gebruik gemaakt kan worden van de historische gegevens, een aantrekkelijk geheel te maken.

Een element van grote waarde binnen de veste vormt de Klooster- en Westersingel met de Wortelhaven, welke vóór de aanleg van de thans bestaande bolwerken, de middeleeuwse omgrachting van de stad vormde; de Oostersingel werd met de grond van het afgegraven

Ooster Bolwerk gedempt. De Kloostersingel is bijzonder schilderachtig, waarbij de eenvoud van de begrenzende bebouwing en de fraaie boombegroeiing het aspect versterken. Gewezen wordt op de lage woningen aan het oosteinde van de Oranjesingel, waar de enig overgebleven overtuinen zijn gelegen, die nog in Dokkum worden aangetroffen. Voorts vormt de leerlooierij met zijn gebouwen een bijzonder element langs deze gracht.

Ofschoon een aantal straten qua bebouwing van minder belang moet worden geacht, vormt de gehele stad binnen de singels een boeiend stedenbouwkundig geheel van telkens wisselende stadsgezichten. Om deze reden wordt voorgesteld het gehele historische stadsplan van Dokkum binnen de regeling te brengen als bedoeld in artikel 20 van de Monumentenwet. Als grens is dan ook aangehouden de buitenste oeverlijn van de in 1582 gegraven singelgracht, waarbij alleen aan de oostzijde een klein gedeelte, waar zich een oude ijsherberg bevindt, is toegevoegd.

De bedoelde regeling houdt geenszins een algehele bevestiging in; zij heeft tot doel door middel van een stedenbouwkundige regeling die maatregelen te treffen, welke noodzakelijk zijn om het karakter van deze unieke binnenstad ook voor de toekomst te bewaren.

LITERATUUR

Halbertsma, H. Frieslands oudheid. Het rijk van de Friese koningen, opkomst en ondergang. Utrecht 2000.

Langen, G.J. de. Middeleeuws Friesland: de economische ontwikkeling van het gewest Oostergo in de vroege en volle Middeleeuwen. Groningen 1992.

Schroor, M. Geschiedenis van Dokkum; hart van Noordelijk Oostergo. Dokkum 2004.

Vliet, K.van. In kringen van kanunniken. Munsters en kapittels in het bisdom Utrecht 695-1227. Zutphen 2002.

COLOFON

Uitgave van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten

Tekst: ir. J.O.D. Kloosterman, drs. L. Prins (tevens eindredactie).

Adviezen: dr. R.J. Stöver

Herkomst afbeeldingen:

afb. 1: www.michelin.nl

afb. 2, 3 en 6 : stichting Historia Doccumensis / M. Schroor, *Geschiedenis van Dokkum*

afb. 4, 5 en 7: collectie Broor S. Adema, Dokkum

afb. 8: www.watwaswaar.nl

afb. 9: Google Earth

afb. 10: J.O.D. Kloosterman, RACM

Druk: Print X-Press, Amersfoort

Deze publicatie is te bestellen bij de Afdeling Communicatie van de RACM

De Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten is, in samenwerking met anderen, verantwoordelijk voor de zorg voor het Nederlandse erfgoed boven en onder de grond en onder water. In 2006 zijn de Rijksdienst voor de Monumentenzorg en de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek samengevoegd tot één nieuwe rijksdienst. Wij zijn onderdeel van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.