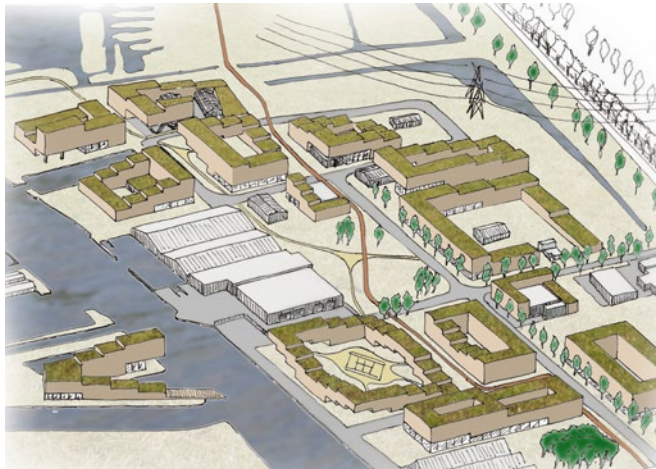
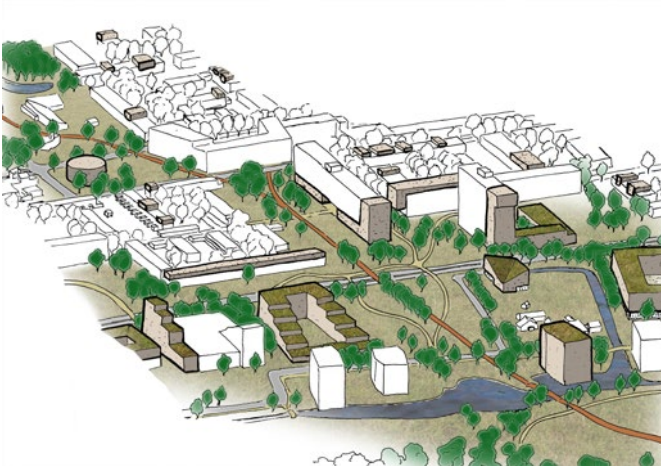


ATELIER STADSBOWAEMESTER LEEUWARDEN



COMPACTE STAD, VERBONDEN DORPEN LEEUWARDEN IN 2050

13-12-2024

GEAR
architectencoöperatie



Coöperatie GEAR U.A
Bourboomweg 26
9112 HL Burdaard

058-2168344 (Borren Staalenhoef architecten)
0519-241550 (TWA architecten)
info@gear.nu

INHOUDSOPGAVE

- INLEIDING
- AANLEIDING EN NARRATIEF
- EXPERTMEETING
- ROUTE NOORD
- ROUTE OOST
- ROUTE ZUID
- REFERENTIEPROJECTEN/ INSPIRATIE
- AANBEVELINGEN
- BRONNEN

INLEIDING

Het Atelier Stadsbouwmeester *) is de plek waar, door middel van ontwerpend onderzoek, toekomstscenario's uitgedacht worden over hoe slim met ruimte in de gemeente Leeuwarden om te gaan. Op wat voor soort stad, dorp of landschap zetten we in en wat is daarvoor nodig? En wat moeten we vooral zo laten, wat moeten we beschermen?

Eén van de thema's die opgepakt wordt betreft 'de compacte stad'. Wikipedia (anno 2024) definieert de 'compacte stad' als volgt; De compacte stad is een stedenbouwkundig en planologisch concept dat gericht is op een relatief hoge woningdichtheid en het mengen van ruimtelijke functies in stadswijken. Er wordt uitgegaan van een efficiënt openbaar-vervoersysteem en een inrichting van de openbare ruimte die lopen en fietsen bevordert. Dit zou leiden tot een lager energieverbruik, minder uitstoot van broeikasgassen, meer sociale interactie op straat en een hogere sociale veiligheid.[1] De compacte stad is tegengesteld aan suburbanisatie, waarbij de stedelijke dichtheid juist afneemt.

Leeuwarden werd in de 2e helft van de 20e eeuw aan alle kanten uitgebreid. Daarna, de afgelopen 20 jaar, volgde Zuiderburen en wordt er nog steeds verder uitgebreid in voormalig agrarisch gebied in de Zuidlanden, Middelsee en de Blitsaerd. Het moment is aangebroken kritisch te beschouwen in hoeverre nóg verder uitbreiden verstandig is.

In dit atelier onderzoeken we waar de kansen om te verdichten zich voordoen en de wijze

waarop de stad zich hier verdicht. Door nieuwe vormen van mobiliteit komt er binnenstedelijke ruimte vrij. Hoe wordt deze ruimte ingevuld? Zo komt er ook (woon)ruimte beschikbaar door het verplaatsen en clusteren van voorzieningen. Door deze ruilverkaveling kunnen interessante nieuwe stedelijke gebieden ontstaan waar wonen, werken en recreëren op een mooie manier samengaan.

Thema's:

- Verbinden
- Vergroenen
- Verkavelen
- Verdichten

Voor dit onderzoek zijn de volgende stellingen als vertrekpunt genomen:

1. Leeuwarden hoeft niet meer uit te breiden de komende decennia. In de stad is voldoende ruimte te vinden.
2. Nieuwe groene routes bieden een enorme impuls aan achtergebleven stadsdelen.
3. Bied zoveel mogelijk ruimte in het bestemmingsplan om monofunctionaliteit te voorkomen en verdichting te stimuleren.
4. Weer de auto en geef de openbare ruimte terug aan de bewoners.

**) Het Atelier Stadsbouwmeester is een initiatief van de Gemeente Leeuwarden*

1) The Death and Life of Great American Cities (1961) New York: Random House . ISBN 0-679-60047-7

Scenario	2023	2024	2040	Groei
scenario 1 (< 20 jaar)	62.657	66.277	69.157	6.500
scenario 2 (<8 jaar)	62.657	67.862	73.062	10.400
scenario 3 (<8 jaar)	62.657	69.007	75.407	12.800
scenario 4 (1,5x < 5 jaar)	62.657	69.917	81.787	19.100

Groei aantal huishoudens gemeente Leeuwarden op basis van verschillende groeiscenario's

Uit beleidskader wonen in de stad: *'De ambitie is dat in de gemeente tot en met 2040 nog eens 10.000 tot 15.000 woningen een plek krijgen, afhankelijk van hoe de bevolkingsgroei zich de komende jaren ontwikkelt. En de meeste van deze woningen landen voornamelijk in de stad.'*



ca 1955



ca 1975



ca 1995

Ontwikkeling van de stad Leeuwarden in de tijd

Bron: -



Een vergroende stad met hoge dichtheid en voorrang voor langzaamverkeer

Bron: Met AI gegenereert beeld



Een vergroende stad met hoge dichtheid

Bron: Google Earth

AANLEIDING EN NARRATIEF



< Er zijn meerdere te versterken relevante routes tussen stad en omliggende dorpen te onderscheiden. In het stedelijk gebied worden zo ook stedelijke functies, voorzieningen en woongebieden verbonden en barrières geslecht.

Drie routes die een aantal generieke thema's illustreren worden nader bekeken: routes noord, oost en zuid.

- Noord: verdichten, verbinden en verder vergroenen
- Oost: verdichten, verbinden en verkleuren (transformeren - functiemening)
- Zuid: verdichten, verbinden en verkeersomkeer (meer fiets minder auto)

(Afbeelding GEAR)

Leeuwarden is nu zeer goed ingericht voor de auto, en minder op het langzaam verkeer. Met de komst van veel meer huishoudens én de ambitie om een gezonde stad te zijn, moeten we mobiliteit slimmer én anders gaan organiseren. De ringvormige ontwikkeling van de stad heeft gezorgd voor barrières, met name voor langzaam verkeer. Bij verdere uitbreiding op deze wijze zal dit verder worden versterkt. De radialen naar het centrum zijn vooral ingericht voor autoverkeer. En in het centrum, waar de verschillende verkeerssoorten bij elkaar komen, zorgt de mix voor opstopping, vertraging en overlast.

Bovendien zorgt het systeem van barrières in de vorm van ringwegen en radialen ervoor dat de tussengelegen gebieden eilanden worden en dat deze intern gericht zijn. Wijkcentra staan onder druk, omdat er veel huishoudensverdunning in de bestaande wijken in Leeuwarden heeft plaatsgevonden. Er zijn dus veel minder mensen die gebruik maken van de voorziening. Juist door te verdichten in deze wijken is er een kans om de wijkcentra en scholen in stand te houden. Doordat de samenstelling van sommige wijken door de jaren heen is veranderd (van een kinderrijke wijk naar emptynesters), verdwijnen er ook scholen in deze wijken. Tegelijk worden in de nieuwbouwwijken weer nieuwe scholen gebouwd. Het totale aanbod aan scholen is niet per se afgenomen, maar verplaatst.

In verschillende steden worden de auto en de bus meer en meer geweerd uit de binnenstad. Op enige afstand van het centrum kan geparkeerd worden, daarna kan dan te voet of met pendelvervoer het laatste deel van de

route worden afgelegd. Steeds vaker wordt het centrum bereikt via 'inprikkers', routes vanaf de buitenring naar het centrum. Deze 'inprikkers' zijn in het centrum niet verbonden, de buitenring wordt gebruikt om aan de andere kant van het centrum te komen. Maar nog liever wordt er meer gebruik gemaakt van de (elektrische) fiets. De gemeente Leeuwarden is voornemens conform het vastgesteld beleidskader mobiliteit om aan te sluiten op een dergelijke visie.

Dit vraagt om nieuwe verbindingen door het slechten van barrières en het versterken en maken van nieuwe aantrekkelijke routes. Niet als tweederangs paden langs de bestaande radialen, maar als aantrekkelijke en groene verbinding tussen centrum en de omgeving, tot aan de dorpen toe. De compacte stad wordt zo ook verbonden met het ruime groene ommeland en het ommeland met het centrum. Deze groene verbinding verbindt bovendien verschillende wijkcentra, zodat de voorzieningen daar niet enkel de directe omgeving bedient, maar ten dienste komen van de hele compacte stad. Zo krijgen kwijnende winkelcentra een nieuw leven.

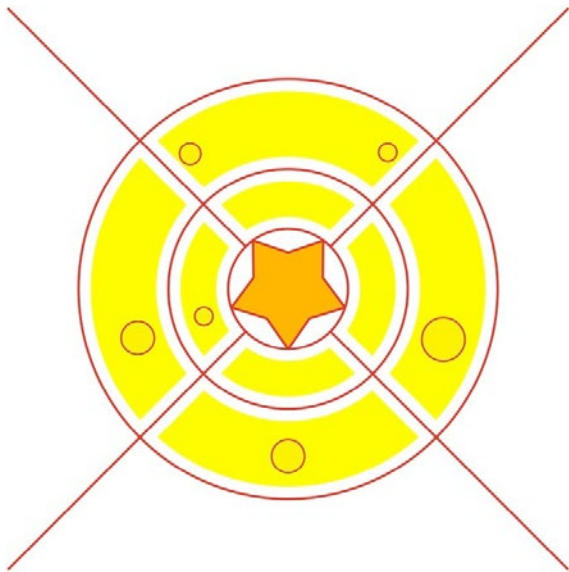
Door deze tendensen door te trekken naar 2050 ontstaat er beeld van hoe Nederland en specifiek Leeuwarden eruitziet in 2050. Dit is uiteraard fictief en geen zekerheid, maar wel gebaseerd op nu te herkennen ontwikkelingen en plannen. Aan de groene verbindingen kunnen aantrekkelijke verblijfsplekken worden gekoppeld. Een groene kwaliteit biedt ook een aantrekkelijke plek voor nieuwe ontwikkelingen en nieuw gebruik.

Door transferia en parkeerhubs te koppelen aan deze verbindingen kan het centrum en woonstraten in de hele stad worden ontlast, zeker als autonoom rijdende auto's de norm worden. Parkeergarages in en om het centrum kunnen een nieuw gebruik krijgen. Woonstraten worden weer als sterk vergroende verblijfsruimte aan bewoners teruggegeven. En de bestaande radialen kunnen door afwaardering verblijfskwaliteit krijgen. Ook hier anticipeert de gemeente Leeuwarden op.

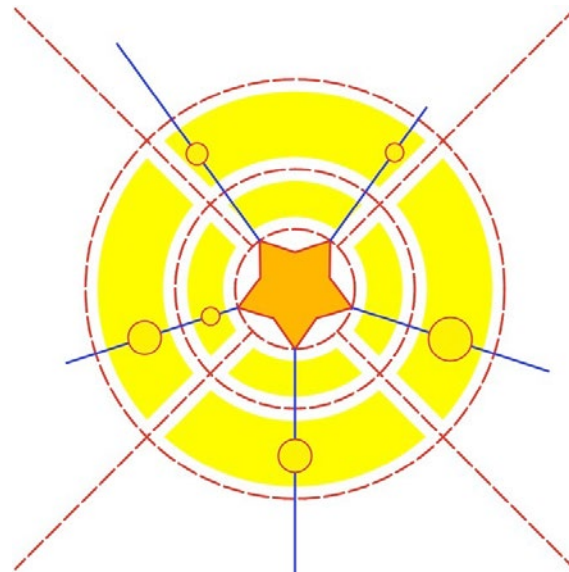
Deze doorkijk biedt tegelijkertijd een spiegel voor hetgeen we nu doen. Door het toespitsen op een of enkele aspecten kunnen waardevolle inzichten tot stand komen, die nu al waarde hebben op de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving. Met name ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zijn bepalend voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling. En door te kijken naar een mogelijke toekomst ontdekken we een basis voor hedendaagse plannen.



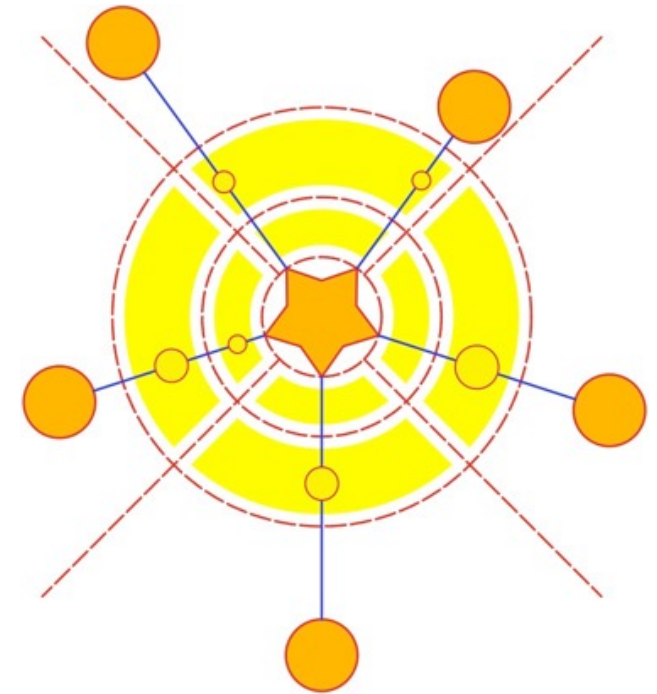
De openbare ruimte wordt een (groene) verblijfsruimte doordat de auto uit het straatbeeld verdwijnt en/of de inrichting van de publieke minder bepaald. Bron foto: degezondestad.org



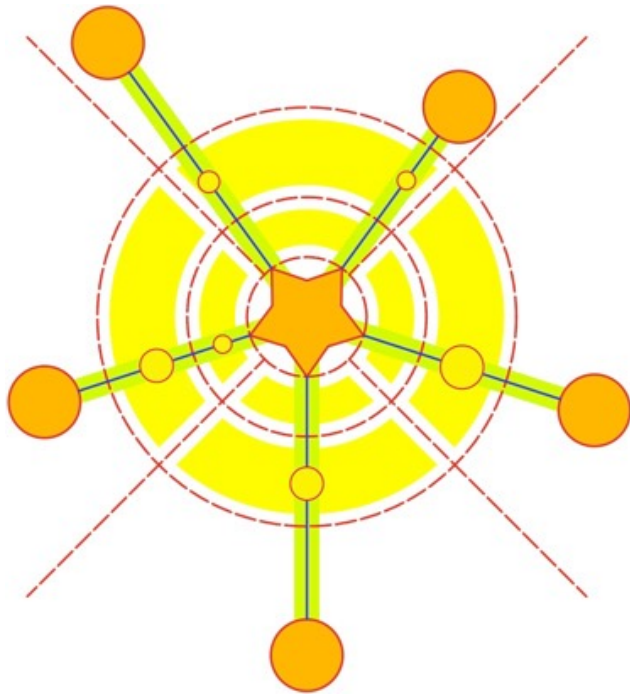
Radialen en ringen nu, wijken met buurtvoorzieningen moeilijk bereikbaar door barrières. (Afbeelding GEAR)



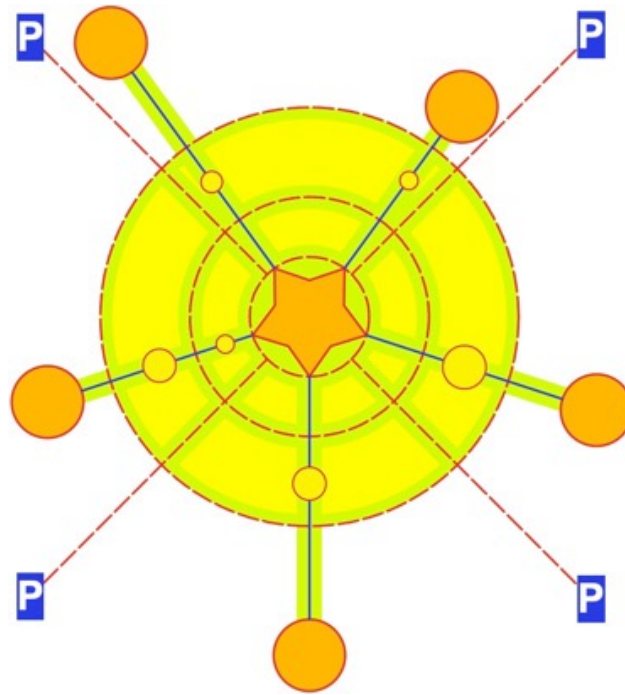
Radialen en ringen nu met verbindingen. (Afbeelding GEAR)



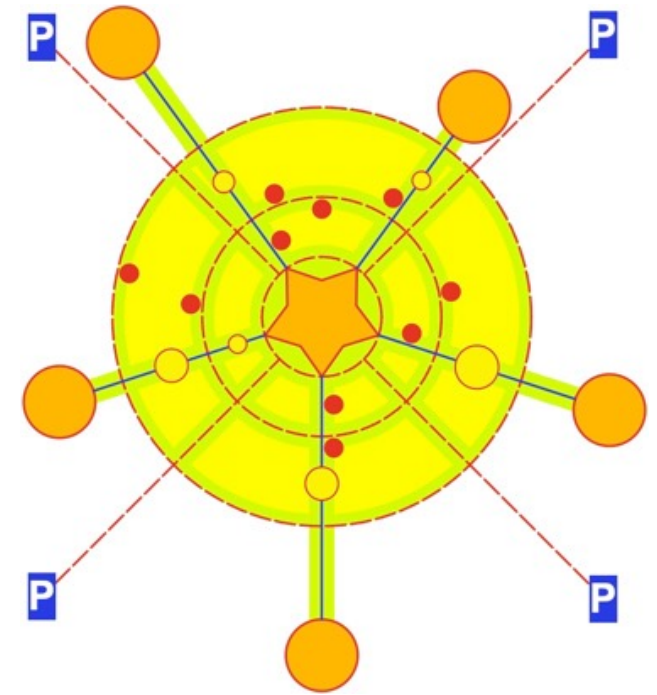
Verbinding wijken en voorzieningen via nieuwe verbindingen, barrières afgewaardeerd. (Afbeelding GEAR)



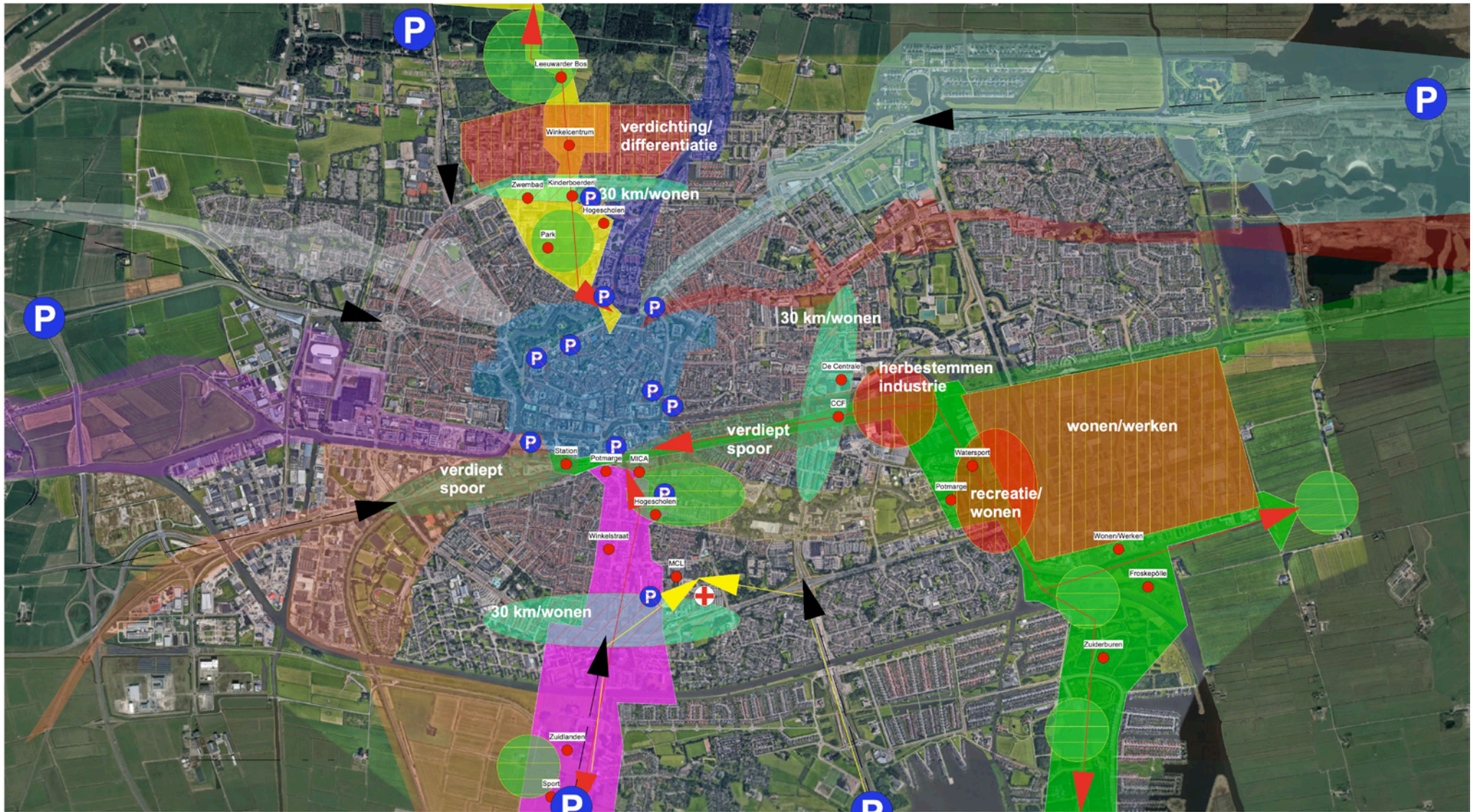
Nieuwe verbindingen doorgetrokken naar omliggende dorpen. (Afbeelding GEAR)



Vergroenen nieuwe verbindingen. (Afbeelding GEAR)



Parkeerhubs buiten de stad, radialen en rondwegen vergroenen. (Afbeelding GEAR)



Parkeerhub



Parkeergarage te herbestemmen



Inprikker autoverkeer



Fietsroutes



Inprikker ziekenhuis



Verdiept spoor



Afwaarderen rondweg



Stedenbouwkundige ontwikkeling



Recreatie/groen

Verkeer

- verkeersplan, parkeren aan de rand van de stad (hub); inprikkers naar het centrum; rondweg buiten de stad
- aantrekkelijke groene verbindingen voetgangers en fietsers
- technische ontwikkeling mobiliteit, autonoom rijden, e-bikes



Rondweg is barrière - bron google maps streetview

Publieke voorzieningen

- cultuur
- sport/ recreatie
- onderwijs
- commerciële voorzieningen
- gezondheid
- werk



Buurtvoorzieningen onder druk - bron google maps streetview

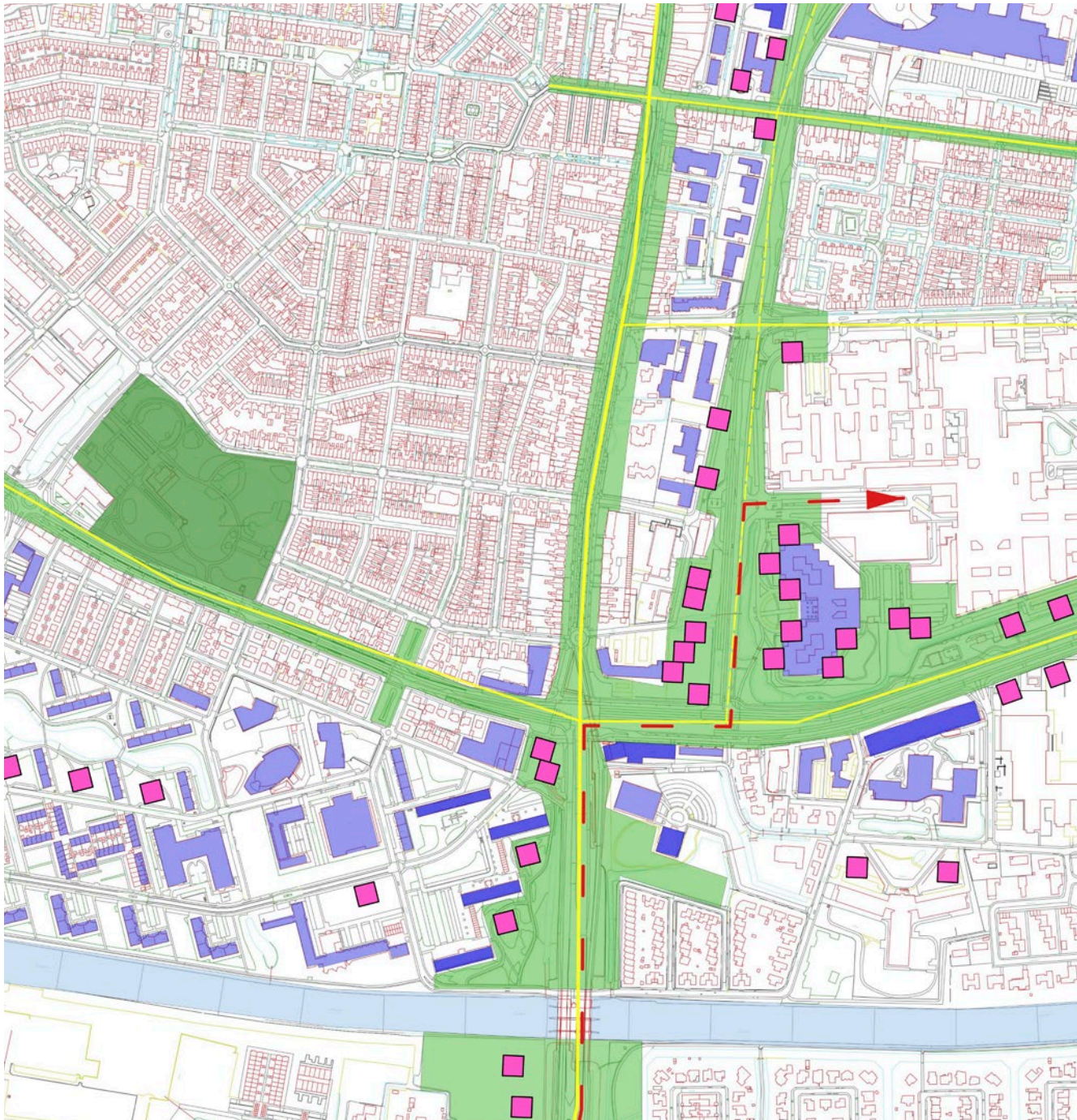
Bebouwing en openbare ruimte

- bouwlocaties/verdichtingskansen
- woningtypologie
- 'ruilverkaveling' stedelijke functies en voorzieningen
- groen en water
- herontwikkeling openbare ruimte; minder ruimte voor auto's, meer voor langzaam verkeer, groen en verblijfskwaliteit



Nieuwe routes bieden nieuwe ontwikkelkansen - bron google maps streetview





^ Route Noord - Vanuit Stiens via Leeuwarder Bos, Bilgaard en Rengerspark naar centrum Leeuwarden. Verdichting ten noorden van Rengerspark en in Bilgaard langs de Dammelaan (Afbeelding GEAR)

< Route Zuid - Vanuit deZuidlanden via Schrans naar Leeuwarden Centrum. Verdichting langs de Oostergoweg en in Nijlân (Afbeelding GEAR)

<< Een sprong over het Van Harinxmakanaal is mogelijk met een pont of zelfs een brug. Dit biedt de mogelijkheid voor fietsers om vanuit zuidoost via De Hemmen, Potmarge of De Centrale naar Leeuwarden Centrum te gaan met de fiets. De Hemmen transformeert (deels) naar een groen gebied waardoor een groene noord-zuid verbinding ontstaat die loopt via Kalverdijkje (Afbeelding GEAR)

EXPERTMEETING



Hans Bootsma (directeur Projectontwikkeling Synchron) presenteert op 24 april 2024 in Obe zijn visie op het onderwerp compacte stad en deelt zijn stelling(en) (foto gemeente Leeuwarden)

Op woensdag 24 april 2024 werd een bijeenkomst georganiseerd waarbij drie externe experts met een eigen specifieke expertise (ontwikkelaar, stedenbouwkundige en retailexpert) werden uitgenodigd om mee te denken over Leeuwarden als compacte stad en wat daar volgens hen voor nodig is. Hans Bootsma (directeur projectontwikkeling Synchron, Andries Geerse (Oprichter/ directeur We Love the city) en Bert Broekhuis (ruimtelijk economisch adviseur en medeoprichter van BRDG Advies) leverden hun bijdrage door aan de hand van een beperkt aantal sheets hun visie op het onderwerp en leverden een aantal interessante stellingen voor de discussieronde waarmee deze interessante en vruchtbare bijeenkomst werd afgesloten.

Hans Bootsma heeft met zijn Friese roots kennis van Leeuwarden. Als ontwikkelaar bij Synchron werkt hij met name in het westen van het Land en in Noord-Brabant. Het biedt hem de mogelijkheid om met een 'blik van buiten' naar de ontwikkeling van Leeuwarden als stad en als grotere gemeente te kijken.

Een compacte stad kan alleen slagen als het ook een aantrekkelijke stad is. Hans Bootsma stelt hiervoor de volgende voorwaarden:

- Kennis
- Werkgelegenheid
- Bereikbaarheid
- (Historische) kern met voorzieningen
- Fijne Woonmilieus

Bij het ontwikkelen van een compacte stad moet volgens hem de focus liggen op fijne woonmilieus. Voor Leeuwarden valt daar nog veel te winnen omdat de stad, in de landelijke 'rankings', niet hoog scoort op aantrekkelijkheid. Er ligt een opgave om midden en hoge inkomens aan Leeuwarden te binden. Creëer schaarste! Als je bijvoorbeeld overal kunt parkeren dan is het niet haalbaar om gebouwen te ontwikkelen zonder parkeernorm. Echter is het wel contextafhankelijk (een gebouw in de nabijheid van een station).

Hans roept de gemeente op een visie te maken op gebiedsniveau voor Leeuwarden in 2050. Niet te klein denken en denk na wat je wil bereiken met het woonmilieu. Zet in op een sterk gebiedsimago. Door bijzondere architectuur in te zetten kan de aantrekkingskracht van een gebied vergroot worden. Bij herontwikkeling moeten markante gebouwen sterk benut worden.

Bij de transformatie van (arme) wijken biedt het kansen om aan een Mienskip te werken. Het is veel fijner wonen als je binding hebt met je buurt/ buurtbewoners, maar ook omgekeerd, voor de ontwikkeling/ kwaliteit van de buurt is verbondenheid van de bewoners essentieel. Parkstad Leusden is hiervan een mooi voorbeeld. Het verkleuren van bedrijventerreinen door een mix van wonen, werken en voorzieningen te maken biedt kansen voor de Compacte Stad. Maar is wel een lastige opgave (lange termijn). Project Buiksloterham en een gebouw in Sloterdijk, die beide ontwikkeld zijn door Synchron zijn hiervan mooie voorbeelden.

Andries Geerse ondersteunt de ambitie van dit Atelier om de hele stad proberen te grijpen, maar vindt dit ook lastig. Waar te beginnen? Hij adviseert te focussen op een bepaald gebied of gebieden. Hoeveel woningen kun je in een bepaald gebied maximaal toevoegen en de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid vergroten?

Andries introduceert het begrip stadsbeeld en geeft daarvan drie typen en bijbehorende voorbeelden; de klassieke (hoofd)stad (De Brede Binnenstad Den Bosch), De postindustriële stad (Verbindingszone Enschede - Hengelo) en landschapsstad (Goois natuurreserveaat). Alhoewel Leeuwarden een mooie en duidelijke (historische) stadskern heeft laat de stad zich het beste vergelijken met type 2. In Enschede - Hengelo wordt de focus niet op de binnenstad gelegd, maar juist op de ontwikkeling als kennisstad als geheel. Langs de fietssnelweg F35 ontwikkelt een interessant gebied waar met stedelijke ruilverkaveling slim met bestaande middelen stedelijke vernieuwing wordt georganiseerd.

Bert Broekhuis draagt twee focuspunten aan die van belang zijn voor de ontwikkeling van een (compacte) stad; identiteit en de korrelgrootte waarmee je kijkt naar de gebieden. Bert constateert dat de afgelopen jaren te weinig integraal is gedacht door te sectoraal te kijken. In Deventer is dit anders aangepakt. Met behulp van gebiedspaspoorten wordt de strategie op retail bepaald.

Retail in Nederland staat onder druk door opkomst van internet. Uit onderzoek blijkt dat in Groningen 30% van de aankopen inmiddels via internet geschied. Met name niet dagelijkse goederen worden steeds vaker aangekocht via internet. Al met al leidt dit gecombineerd met het moeilijk vinden van opvolging van ondernemers (mede door het moeilijk kunnen financieren) tot leegstand van winkelpanden. In Leeuwarden is inmiddels vijftig procent van de leegstand weggewerkt door transformatie. De gemeente kan een belangrijke rol spelen om strategisch vastgoed te stimuleren. Hans Bootsma brengt het voorbeeld van Wenen in waar de gemeente een actieve rol inneemt.

Bert pleit er echter voor om voorzichtig om te gaan met dit onomkeerbare proces. In de retail gaan ontwikkelingen zo snel dat er niet verder dan vijf jaar vooruit gekeken wordt. Ontwikkelingen zijn moeilijk te voorspellen. Tijdelijke functionele invullingen van het vastgoed kan op termijn slim zijn. Bij een schaa sprong van de stad zal de vraag naar vloeroppervlak ook toenemen. Het behoud van gemengde functies en flexibiliteit op knooppunten in wijken/ steden is belangrijk.

In Deventer is nagedacht over de toekomst van de consument en wat dat onder andere betekent

voor de binnenstad. In Deventer ontwikkelen ze het centrum als 'experience city'. Wijkcentra bedienen een publiek dat snel en makkelijk willen shoppen. Nabijheid is boven prijs het sterkste argument om te gaan kopen. In de dorpen zal in de toekomst alleen de basisvoorzieningen overblijven door gebrek aan opvolging.

Discussie

Aan de hand van drie stellingen die door de sprekers zijn ingebracht ontstaat een interessant gesprek. Het gaat om de volgende stellingen:

Stelling Hans Bootsma: Voor een succesvol en compact stadsbeleid zal Leeuwarden moeten kiezen voor alleen inbreiding én uitgesproken keuzes moeten maken om fijne woonmilieus creëren.

Leeuwarden kent veel dorpse wijken terwijl de kracht moet liggen in de stedelijkheid. Er moet een langzaam groeimodel komen voor verstedelijking. De focus voor de verdichting zou zich moeten richten op de bestaande stad. De wijken rondom de binnenstad bieden veel kansen. In die wijken dreigen voorzieningen te verdwijnen door een flinke verdunning van het aantal huishoudens. Bovendien is de beperkte afstand tot de binnenstad interessant. De aanwezigheid van goed bereikbaar onderwijs nabij is essentieel bij een succesvolle ontwikkeling.

Stelling Andries Geerse: Het leven wordt makkelijker als je deepdown weet wat voor een stad je wilt zijn – en wellicht stiekem altijd al bent geweest.

Een missie is onontbeerlijk (voor bijvoorbeeld Leeuwarden-Oost). In Leeuwarden zijn

voorzieningen én is het ommeland dichtbij. Dat is de kracht van Leeuwarden die we moeten zien uit te nutten voor de toekomst. Om in Leeuwarden te wonen hoef je niet per sé Leeuwarder of Fries te zijn om hier goed te wonen. Leeuwarden wil een gastvrije stad zijn.

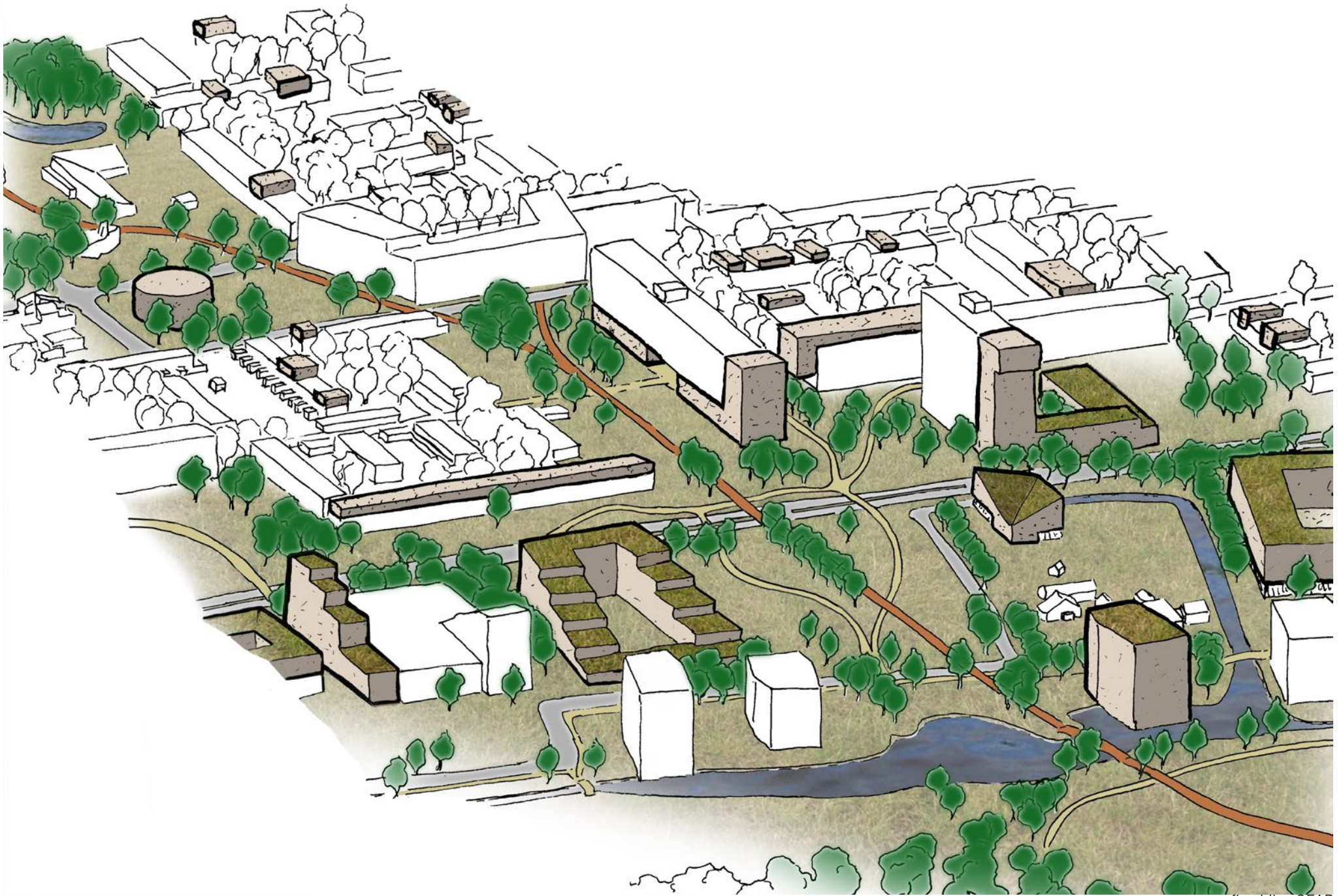
De gemeente is sturend in het beleid en zou de volkshuisvestingsvisie moeten veranderen. De focus ligt nu nog niet op de versterking van de naoorlogse wijken. Voor de woningcorporaties ligt hier een belangrijke opgave als eigenaar van een groot deel van het vastgoed in deze wijken. Een actieve houding van deze partijen is noodzakelijk. Is het niet een interessant onderzoek om samen met de corporaties een studie te maken voor het inbreiden van een groot aantal woningen (3000) in Leeuwarden-Oost?

Stelling Bert Broekhuis: Zet in op integrale aanpak (binnen)steden/winkelgebieden met duidelijk DNA profiel; identiteit en kwaliteit.

Een integrale aanpak wonen/ werken/ voorzieningen is echt nodig in Leeuwarden. Maak zichtbaar wat er mogelijk is zodat er draagvlak ontstaat. Er liggen bijvoorbeeld goede kansen om bedrijventerreinen zoals de Hemrik te verkleuren. De Centrale met grootschalige retail zal veranderen. Hier liggen kansen om functies te gaan mengen. Wijkcentra zouden op strategische posities moeten worden gepositioneerd. Het herstellen van bestaande en het maken van nieuwe radialen zien we als een belangrijk middel om gebieden langzaam te laten verkleuren door er programma aan te koppelen. Echter moet er per gebied nauwkeurig worden gekeken hoeveel bestemmingsvrijheid er nodig is en mogelijk/ gewenst is.

ROUTE NOORD

- Parkeren gebeurt grotendeels bij de invalswegen, via shuttles of (electrische) fietsen wordt de stad bereikt.
- De rondweg wordt afgewaardeerd en groen ingericht voor langzaamverkeer in combinatie met 30 km/h gemotoriseerd verkeer.
- Langs en in dit lineaire park zijn voorzieningen, verblijfsplekken en appartementen.
- De Dammelaan als barrière wordt vervangen door de Dammelaan als verbinding. Zo wordt Bilgaard verbonden met de stad.
- De Rengerslaan wordt afgewaardeerd tot route voor fietsers en voetgangers, auto's zijn slechts incidenteel te gast.
- Het Rengerspark wordt uitgebreid tot de bebouwing aan de Rengerslaan.
- Door het nieuwe vergrote Rengerspark loopt de nieuwe groene langzaamverkeersroute die de binnenstad verbindt met noordelijke dorpen.
- Het winkelcentrum Bilgaard krijgt nieuwe impulsen door de ligging aan deze route.
- Langs de route zijn kansen voor ontwikkeling.
- In Bilgaard zorgt het optoppen van bestaande gebouwen voor extra capaciteit en het toevoegen van diverse woningtypes voor verschillende doelgroepen.





*Minder ruimte voor auto's
Uitbreiden Rengerspark en park 'visueel openen'
Vergelijk openheid Prinsentuin langs Groeneweg*



*Minder ruimte voor auto's
ruimte voor bebouwing en groen*



*Laagbouw optoppen ofwel vervangen door hoogbouw
Vergelijk 1e Openluchtschool Amsterdam (anno 1927)*



*Minder ruimte voor auto's
ruimte voor bebouwing en groen*



*Minder ruimte voor auto's
ruimte voor bebouwing en groen*



Waardevol groen en kunst koesteren

Inventarisatie bestaande situatie route noord



Laagbouw optoppen ofwel vervangen door hoogbouw



*Laagbouw optoppen ofwel vervangen door hoogbouw
Multifunctionele gebouwen*



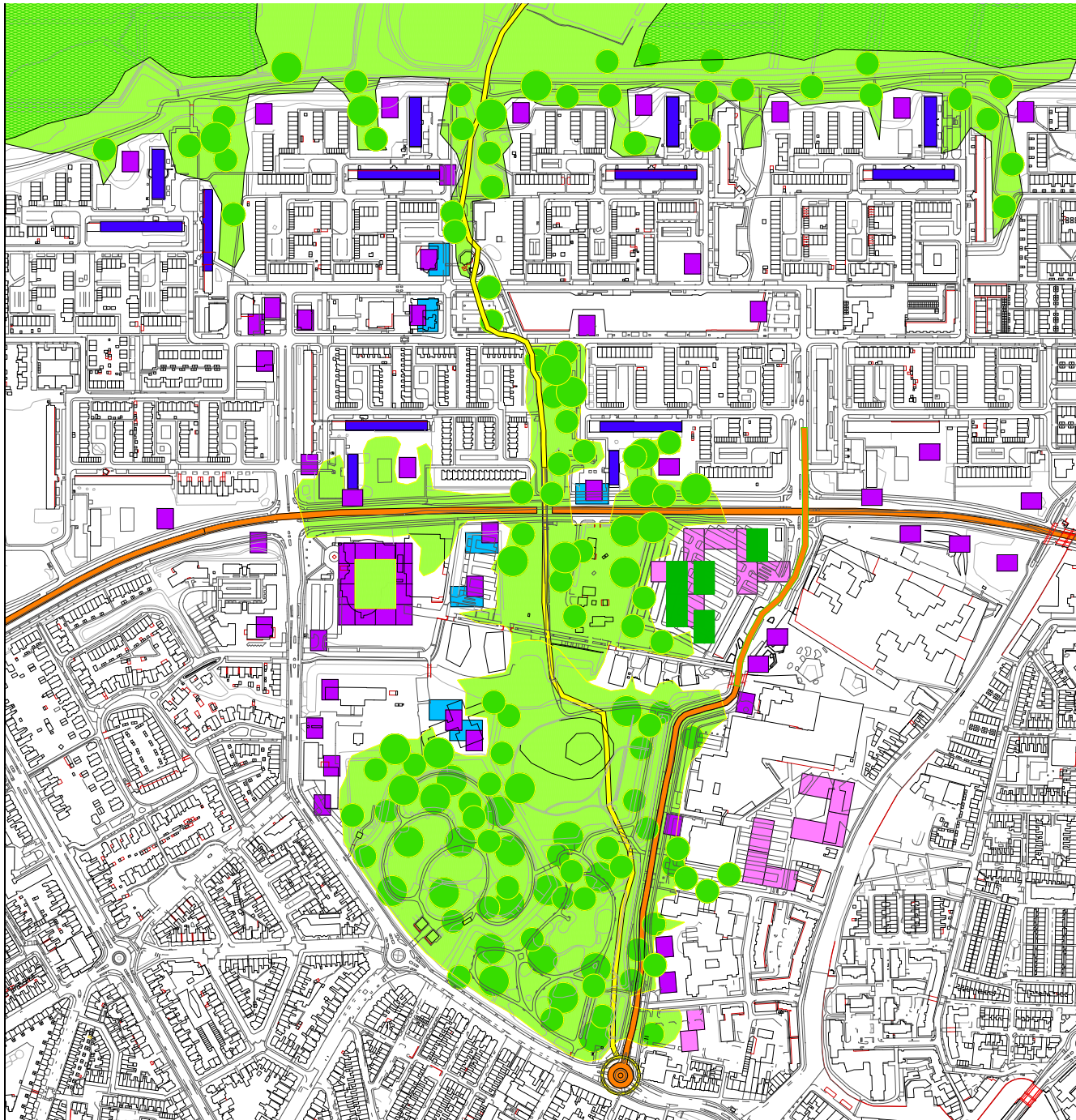
*Minder ruimte voor auto's
ruimte voor bebouwing en groen*



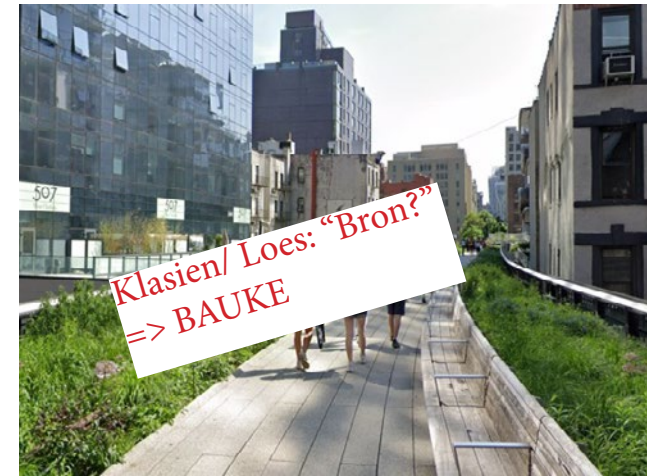
Waardevol groen koesteren



Waardevol groen koesteren

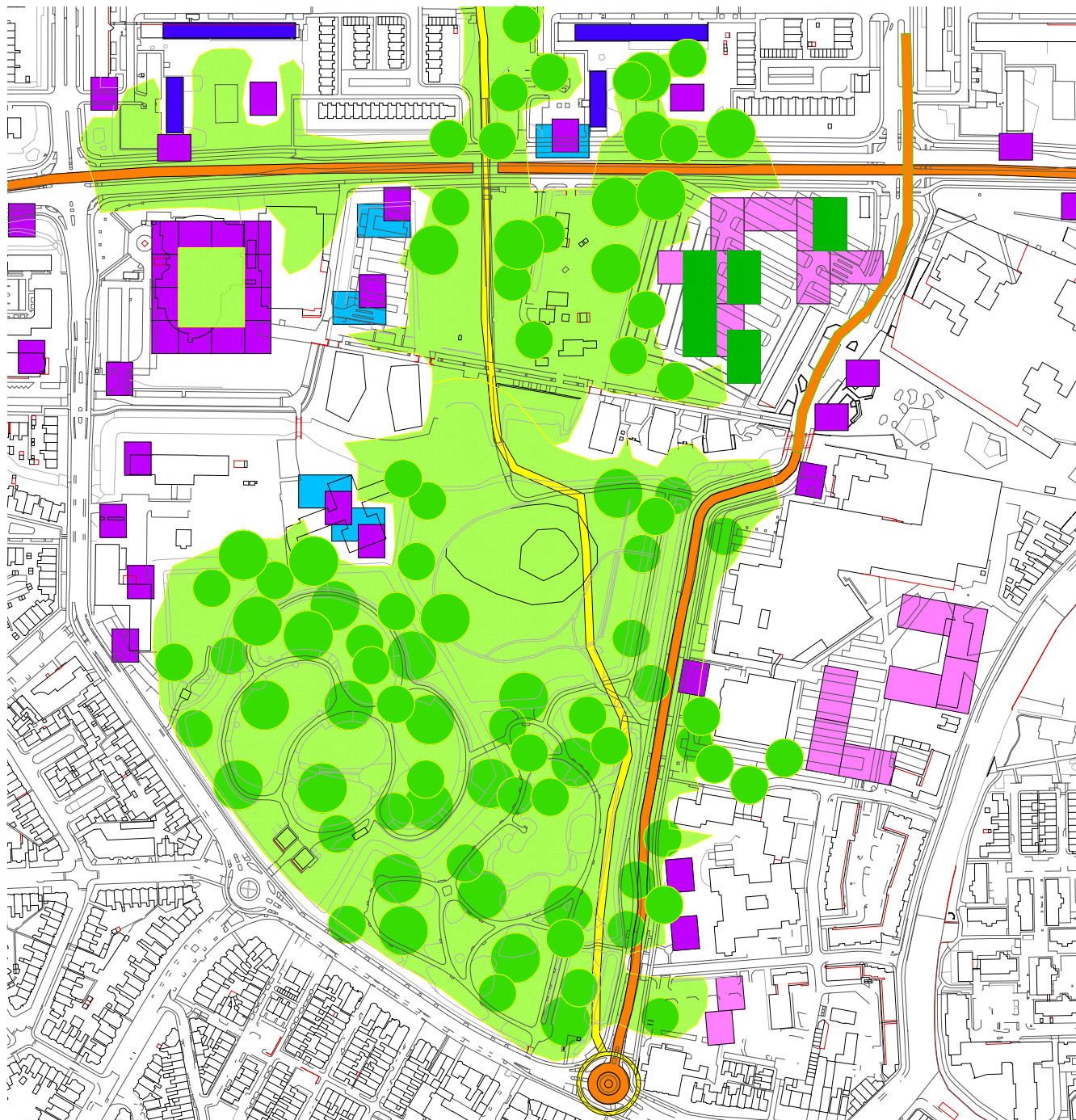


afbeelding GEAR



Vrijbaan voor langzaamverkeer

48.000 m ²		onderwijs nieuwbouw gemiddeld 3 bouwlagen
7.000 m ²		diverse voorzieningen nieuwbouw gemiddeld 1 bouwlaag
13.000 m ²		optoppen bestaande gebouwen gemiddeld 1 bouwlaag
5.000 m ²		gebouwde sportvoorzieningen geïntegreerd in nieuwbouw gemiddeld 1 bouwlaag
40.000 m ²		grondgebonden groen gewonnen oppervlak door 'tegel- en asfaltwippen'
		hoofdroute langzaam verkeer
		30 km/u gemotoriseerd verkeer



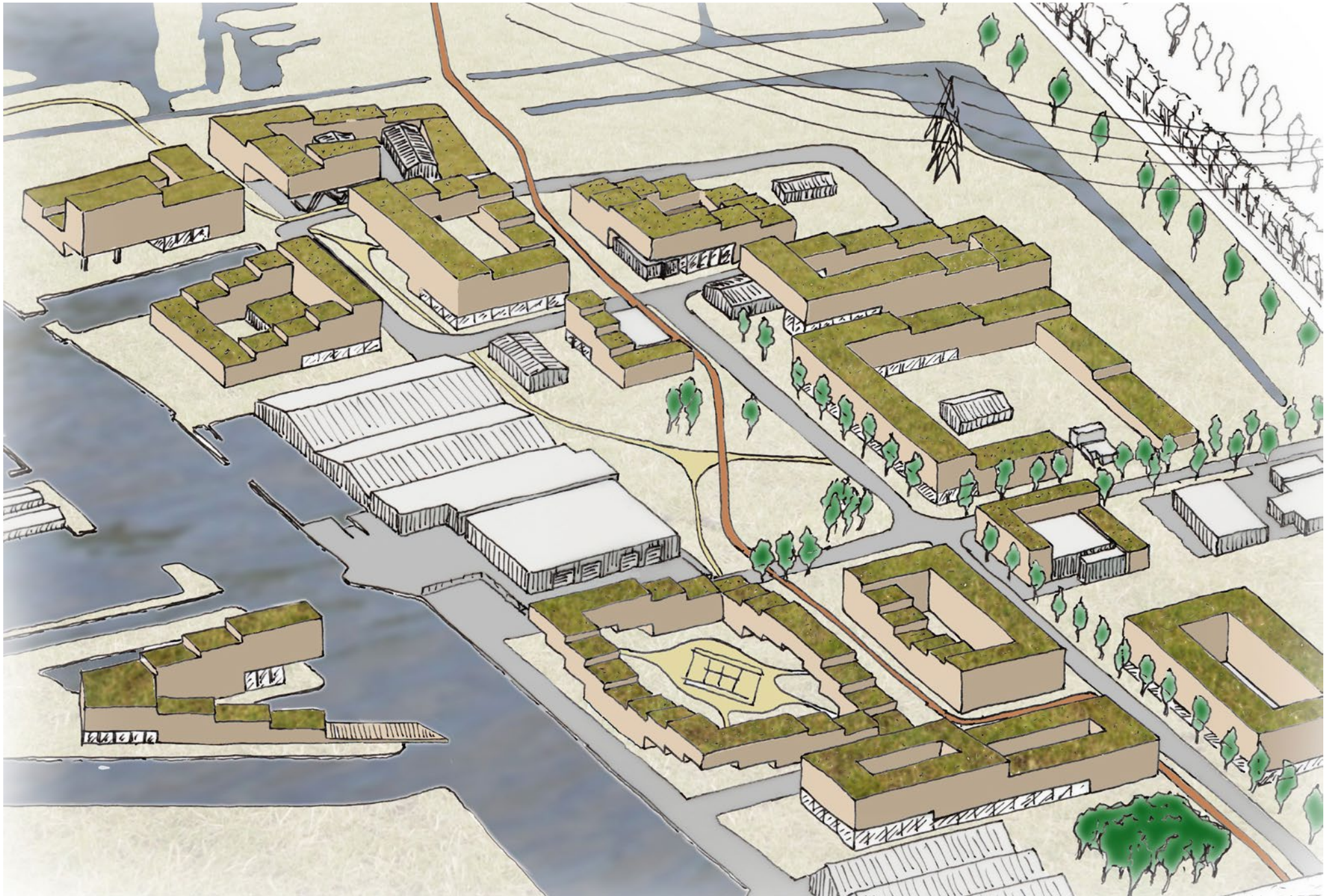
afbeelding GEAR



Nieuwe groene routes bieden ontwikkelingskansen; 30 km/h voor gemotoriseerd verkeer biedt ontwikkelingskansen voor de 15 minuten stad (beelden gegenereerd met AI)

ROUTE OOST

- Parkeren gebeurt grotendeels bij de invalswegen, via shuttles of (electrische) fietsen wordt de stad bereikt.
- De rondweg wordt afgewaardeerd en groen ingericht voor langzaamverkeer. Langs en in dit lineaire park zijn voorzieningen, verblijfsplekken en appartementen.
- De Drachtsterweg en de Pieter Stuyvesantweg als barrière worden vervangen door de Drachtsterweg en de Pieter Stuyvesantweg als verbinding. Zo worden Aldlân en de wijken buiten de huidige buitenring verbonden met de stad.
- De ambitie is om het spoor te verdiepen. Zo ontstaat er een aantrekkelijk groen profiel waar een belangrijke route voor langzaamverkeer kan worden gecombineerd met wonen.
- Het Vliet wordt afgewaardeerd tot route voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn slechts incidenteel te gast.
- Mogelijk worden op termijn de activiteiten van CCF en Koopmans gehuisvest op een meer toekomstgerichte plek elders in de stad. Dan zou er waardevol en te herbestemmen industrieel erfgoed vrijkomen. Op de terreinen hier omheen ontstaat dan ruimte voor ontwikkeling.
- De rioolwaterzuivering aan het eind van de Potmarge wordt verplaatst. Zo wordt de Potmarge beter verbonden met de Tynje en ontstaat hier mogelijk samen met de vrijgekomen ruimte bij de CCF en Koopmans een aantrekkelijk gebied waar wonen en watersport worden gecombineerd.
- De route langs de Potmarge wordt nog aantrekkelijker gemaakt en biedt ook een aantrekkelijke woonomgeving.
- Bij de Centrale en langs het Nieuwe Kanaal kan worden verdicht en gedifferentieerd met woningen.
- De Anne Vondelingweg wordt afgewaardeerd.
- Het bedrijventerrein Hemrik-West (ten wetsen van de Anne Vondelingweg) en de zuidrand van de Hemrik verandert geleidelijk van gebied met merendeels bedrijven naar een gebied waar wonen, werken en recreëren worden gecombineerd.
- De fietsroute vanuit de binnenstad via het Vliet, de Spoorstraat of de Potmarge gaat door de Hemrik-West en wordt via de Froskepolle verbonden met het oostelijk deel van de wijk Zuiderburen. Dit kan eerst met een fietspontje, later wellicht met een vaste verbinding.
- In het gebied zorgt het optoppen van bestaande gebouwen voor extra capaciteit en het toevoegen van diverse woningtypes voor verschillende doelgroepen.



afbeelding GEAR



Voor velen verborgen kwaliteiten aan de rand van industriegebied De Hemrik



Wonen, werken en recreëren



Tussen de loodsen is volop ruimte voor woningen. Sociale controle dus minder hekken. Bomen goed voor milieu en dus mens



Langs route oost zijn vele plekken waar wonen en werken heel goed gecombineerd kunnen worden



Vanuit de Hemrik richting Froskepølle, een verborgen oase



Geef ruimte voor woningbouw

Inventarisatie bestaande situatie route oost



Wonen en werken aan het water



De Potmarge richting het oosten



Wonen aan het Vliet, menging detailhandel en wonen



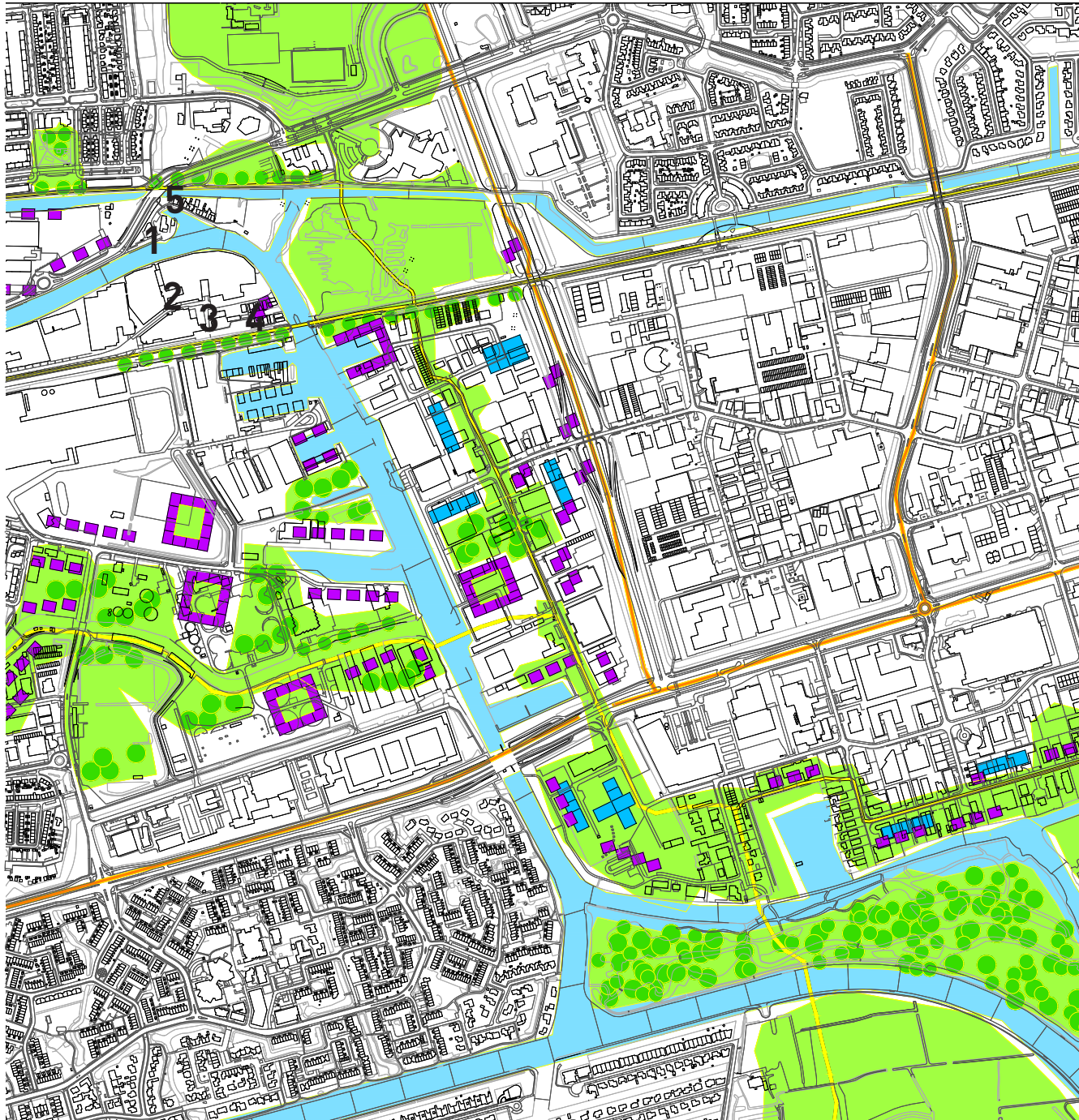
Waardevol groen koesteren



Ruimte voor wonen









Wonen aan het Vliet, menging detailhandel en wonen



afbeelding GEAR



*AI gegenereerde beelden
 Mix van wonen & werken; geleidelijke transformatie van
 bedrijfsruimte naar woonruimte
 wonen combineren met werken en vice versa*

120.000 m ²		wonen nieuwbouw gemiddeld 3 bouwlagen
45.000 m ²		bedrijfsgebouwen nieuwbouw gemiddeld 1 ½ bouwlaag
30.000 m ²		grondgebonden groen gewonnen oppervlakte door 'tegel- en asfaltwippen'
		hoofdroute langzaam verkeer
		30 km/u gemotoriseerd verkeer
		route MCL



1
Karaktervolle woon- en werkomgeving (foto GEAR)



2
Hier werd gewoond (foto GEAR)



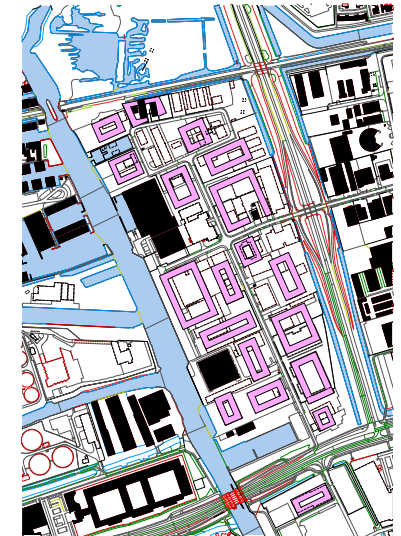
3
Wonen & werken - Werken & wonen (foto GEAR)



4
Hier wordt gewoond en gewerkt (foto GEAR)



5
Hier kan wonen en werken gecombineerd worden (foto GEAR)



2024 ←

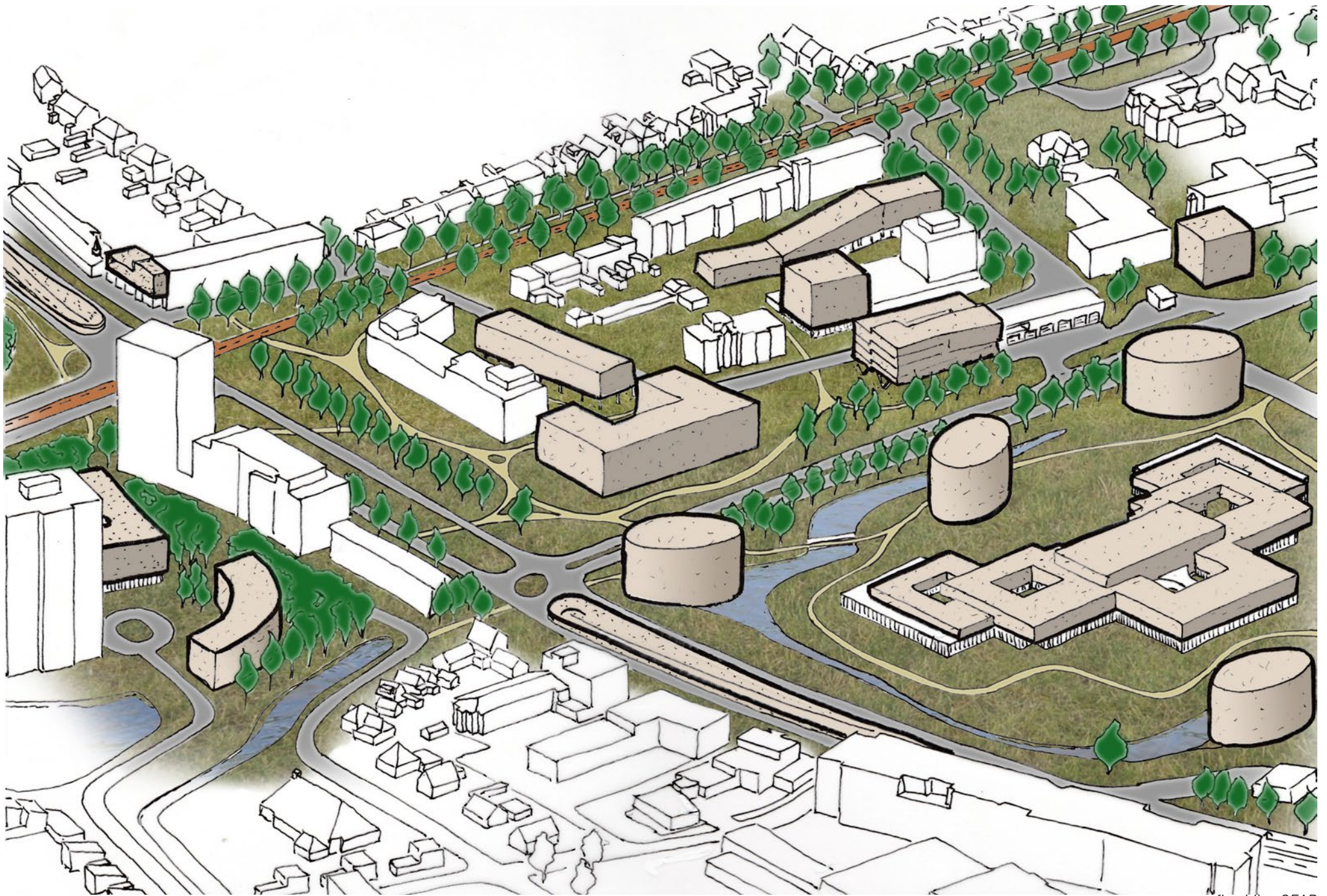
→ 2050

Verkleuren

Geleidelijke verkleuring van bedrijventerrein De Hemmen door stedelijke ruilverkaveling werken => wonen & werken => wonen & werken (afbeeldingen GEAR)

ROUTE ZUID

- Parkeren gebeurt grotendeels bij de invalswegen, via shuttles of (electrische) fietsen wordt de stad bereikt.
- Ziekenhuis MCL blijft bereikbaar voor ambulances/ hulpdiensten via verschillende routes.
- De rondweg wordt afgewaardeerd en groen ingericht voor langzaamverkeer. Langs en in dit lineaire park zijn voorzieningen, verblijfsplekken en appartementen.
- De Oostergoweg wordt afgewaardeerd tot route voor fietsers en voetgangers, auto's zijn slechts incidenteel te gast.
- De Schrans en Verlengde Schrans worden ingericht als groene fietsroute, doorgetrokken over het Van Harinxmakanaal en verbonden met de zuidelijke dorpen.
- De Julianalaan en Aldlânsdyk als barrière worden vervangen door De Julianalaan en Aldlânsdyk als verbinding. Zo worden Aldlân en Nijlân verbonden met de stad.
- Langs de route zijn kansen voor ontwikkeling.
- In Aldlân, Nijlân en de zone tussen Schrans en de Oostergoweg zorgt het optoppen van bestaande gebouwen voor extra capaciteit en het toevoegen van diverse woningtypes voor verschillende doelgroepen.





Het Oostergoplein, waar gemotoriseerd nu nog voorrang krijgt



*Minder ruimte voor auto's
ruimte voor bebouwing en groen*



Meer ruimte voor groen



Verdichtingskansen met behoud van groen



Minder rijstroken, meer groen, ruimte voor bewoners



*Sixmaplein - ruimte voor bebouwd parkeren
Ruimte voor wonen, werken & onderwijs*

Inventarisatie bestaande situatie route zuid



Een goed begin van een prettige fietsroute



*Op Sixmaplein ruimte voor bebouwd parkeren
Schrans biedt vrijbaan voor fietser en voetganger
Vergelijk Wirdumerdijk*



*Minder ruimte voor auto's
ruimte voor bebouwing en groen*



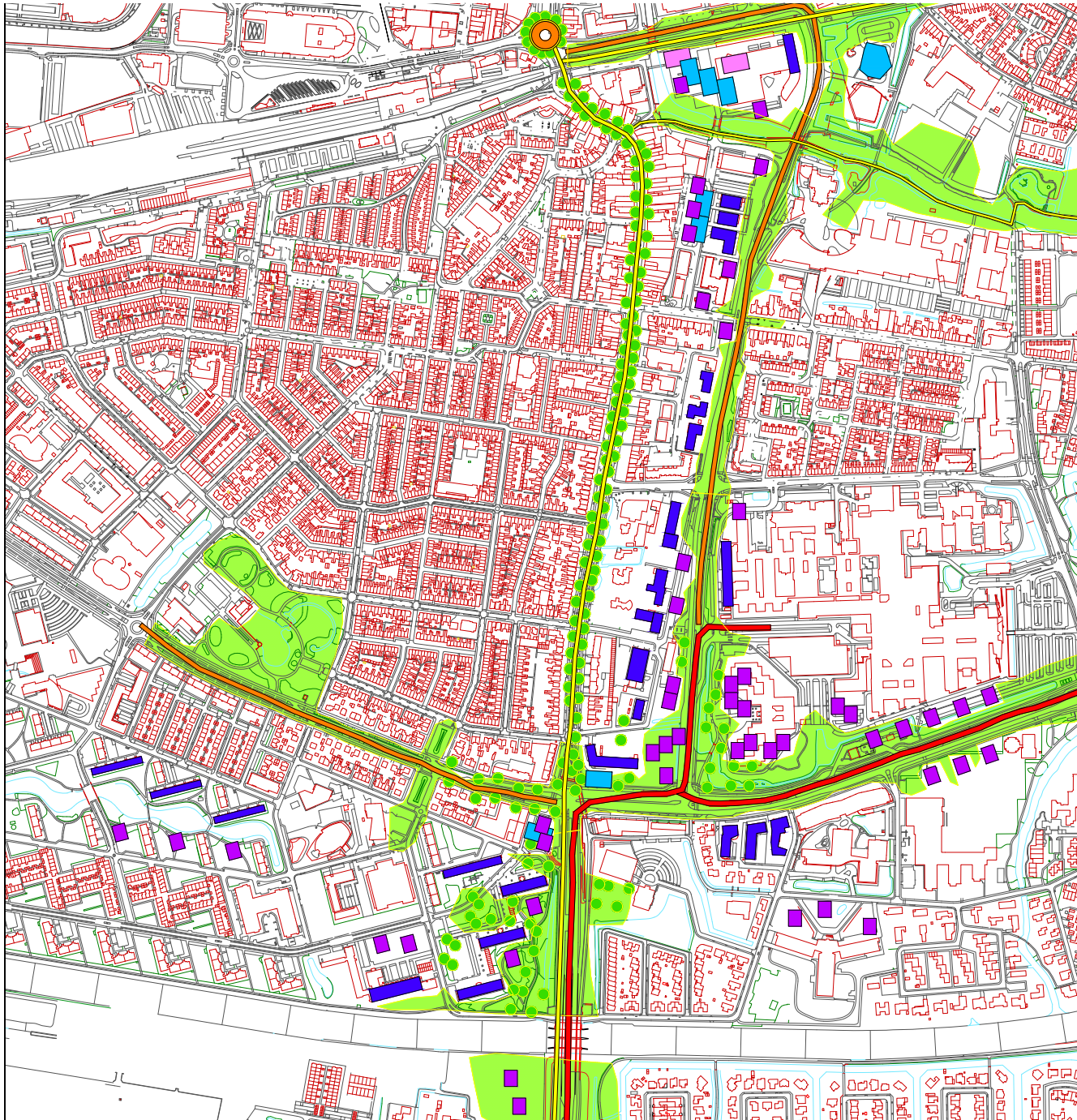
*Ruim baan voor gemotoriseerd verkeer
Fiets van fietsdrager af en keer het om*



*Ruim baan voor fietser en voetganger
Auto's naar de ventweg*












*Sterker nog: Auto's in de parkeerhub
Schrans promoveert naar klasse Vondelpark*



afbeelding GEAR



De straat was een ontmoetingsplek voor iedereen (bron gemeente Amsterdam & google Streetview). nu is de straat het domein van de auto. Door de auto te verwijderen en de straat te vergroenen wordt het weer een ontmoetingsplek.

135.000 m ²		wonen nieuwbouw gemiddeld 5 bouwlagen
10.000 m ²		onderwijs nieuwbouw gemiddeld 5 bouwlagen
45.000 m ²		kantoren - bedrijven nieuwbouw gemiddeld 5 bouwlaag
27.000 m ²		optoppen bestaande gebouwen gemiddeld 1 bouwlaag
2.000 m ²		gebouwde sportvoorzieningen geïntegreerd in nieuwbouw gemiddeld 1 bouwlaag
30.000 m ²		grondgebonden groen gewonnen oppervlak door 'tegel- en asfaltwippen'
		hoofdroute langzaam verkeer
		30 km/u gemotoriseerd verkeer
		route MCL



REFERENTIEPROJECTEN/ INSPIRATIE



De Ceuvel, werken en bodemsanering in Amsterdam-Noord waar werken en wonen samengaan. - Ontwerp door Space & Matter



*De Nieuwe Stad, Amersfoort
ZUS*



*Waterwoningen IJburg, Amsterdam
Marlies Rohmer*



*Transformatie IJdoornlaan Amsterdam
Hans van Heeswijk*



*Transformatie Gentiaanbuurt Apeldoorn
Hans van Heeswijk*



*Made bu NRE, Eindhoven
Houben van Mierlo Architecten*



*Malietoren, Den Haag
Bentham Crowwel Architecten*



*Kopgevels Vinkhuizen Groningen
Onix NL*



*Smederij NDSM, Amsterdam
Group A*



*Basketbar Utrecht
NL Architects*



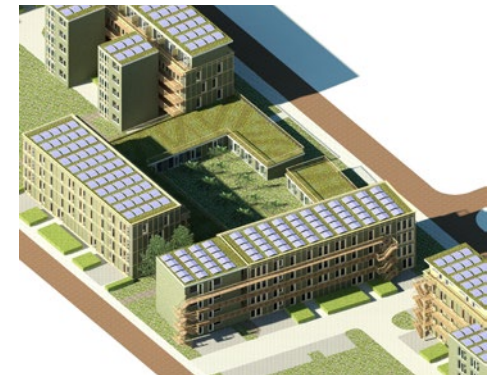
*Made bu NRE, Eindhoven
Houben van Mierlo Architecten*



*Eerste Openluchtschool Amsterdam
Duiker & Bijvoet*



*Biobased en natuurinclusieve renovatie sociale huurwoningen Drachten
GEAR Cooperatie*



AANBEVELINGEN

Het is niet nodig om buiten de stad, in het waardevolle open groene gebied, de ruimte te zoeken om aan de toekomstige vraag te voldoen. Er is meer dan voldoende ruimte om de stad te verdichten binnen de huidige stadsgrenzen.

Snelverkeer zorgt voor barrières in de stad voor voetgangers en fietsers. Wijken zijn zo eilanden in de stad, voorzieningen zijn moeilijk bereikbaar en vaak zieltogend. Parkeren neemt veel ruimte in en schaadt de kwaliteit van de openbare ruimte. Houdt auto's daarom zo veel mogelijk buiten de stad en de wijk.

Bezoekers parkeren dan vooral buiten de stad, in parkeerhubs. Daarvandaan zijn er goede verbindingen per shuttle of fiets. De bestaande routes voor autoverkeer naar en in de stad worden afgeschaald. Zo ontstaat er ruimte voor groen en nieuwe ontwikkelingen. Bewoners parkeren waar mogelijk in wijkgarages, goed bereikbaar per fiets. Zo geven we de straat terug aan de bewoners.

Huidige bebouwing kan beter gebruikt worden. Er kunnen verdiepingen worden toegevoegd op bestaande gebouwen, open hoeken kunnen worden opgevuld en er kan worden aangebouwd. Zo kan een eenzijdig opgebouwde wijk ook een gewenste differentiatie in functies en woningtypes krijgen. Ruimte in het bestemmingsplan, bijvoorbeeld door extra hoogte toe te staan, kan een stimulans zijn.

Ook kan door kritisch te kijken naar bestemmingsplannen ruimte ontstaan voor nieuwe functies en intensiever gebruik van bepaalde gebieden. Zo zou er bijvoorbeeld gewoond kunnen worden op sommige bedrijfsterreinen. Door 'ruilverkaveling' van stedelijke functies kan er beter en efficiënter gebruik worden gemaakt van de beschikbare ruimte.

Groen in de stad zorgt voor meer verblijfskwaliteit, houdt temperaturen lager en maakt mensen gelukkiger en gezonder. Nieuwe aantrekkelijke, groene routes voor fietser en voetganger verbinden stad en dorpen. Door de routes strategisch te kiezen worden ook voorzieningen verbonden, die hierdoor een soms broodnodige impuls krijgen. Deze nieuwe routes zorgen ook voor nieuwe kansrijke en aantrekkelijke plekken in de stad waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden.

BRONNEN

College van Rijksadviseurs Leidraad Bouw in de buurt

In de leidraad *Bouw in de buurt* geeft het College van Rijksadviseurs haar visie op de woningbouwopgave. Het College stelt het bouwen van ontbrekende woningen op de juiste plaats, namelijk in de buurt, voorop.

Publicatie | 17-10-2022

De ervaring leert dat Nederland al jaren met succes in de buurt bouwt, alleen wordt dat stelselmatig over het hoofd gezien. Wie wist er dat de afgelopen vijftien jaar twee van de drie woningen in een bestaande buurt werden gebouwd? In de buurt bouwen helpt ons niet alleen aan honderdduizenden nieuwe woningen, maar tilt ook de leefbaarheid van de acht miljoen bestaande woningen op. In de leidraad zijn samenvattingen van de belangrijkste onderzoeken op het terrein van bouwen in de buurt opgenomen.

<https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2022/10/18/bouw-in-de-buurt>



Leeuwarden Oost
Ruimtelijke analyse
Gemeente Leeuwarden

15 maart 2024

De Nijl Architecten

Nederlands verdichtingsverleden in kaart

Op deze kaart zien we hoe dichtbebouwd Nederland is en waar de dichtbebouwing is. De kaart toont de dichtbebouwing van Nederland in 1900, 1950, 2000 en 2020. De kaart is interactief en kan worden gefilterd op verschillende criteria.



Binnenstedelijk bouwen in relatie tot leefomgevingskwaliteit



vereniging
delta
metropool

