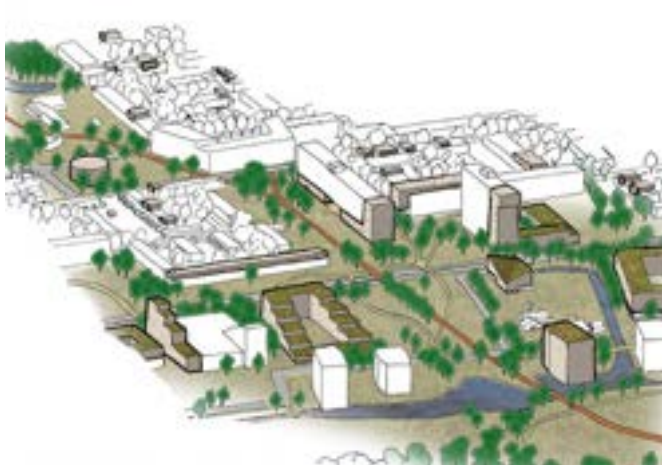


ATELIER STADSBOUWMEESTER LEEWARDEN



COMPACTE STAD, VERBONDEN DORPEN LEEWARDEN IN 2050

13-12-2024 deel II



Coöperatie GEAR U.A
Bourboomweg 26
9112 HL Burdaard

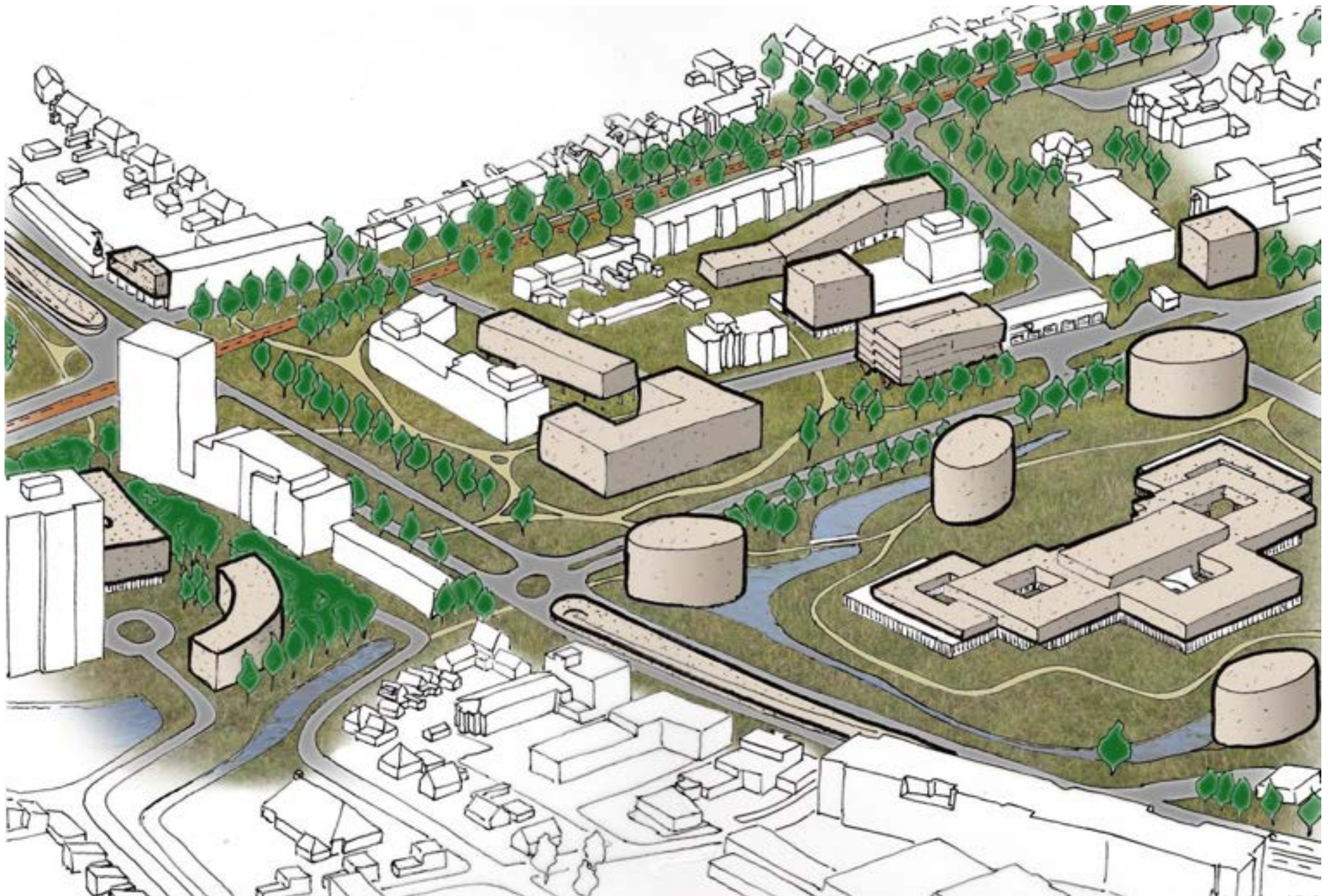
058-2168344 (Borren Staalenhoef architecten)
0519-241550 (TWA architecten)
info@gear.nu

INHOUDSOPGAVE

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

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 Oostergopplein, 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*



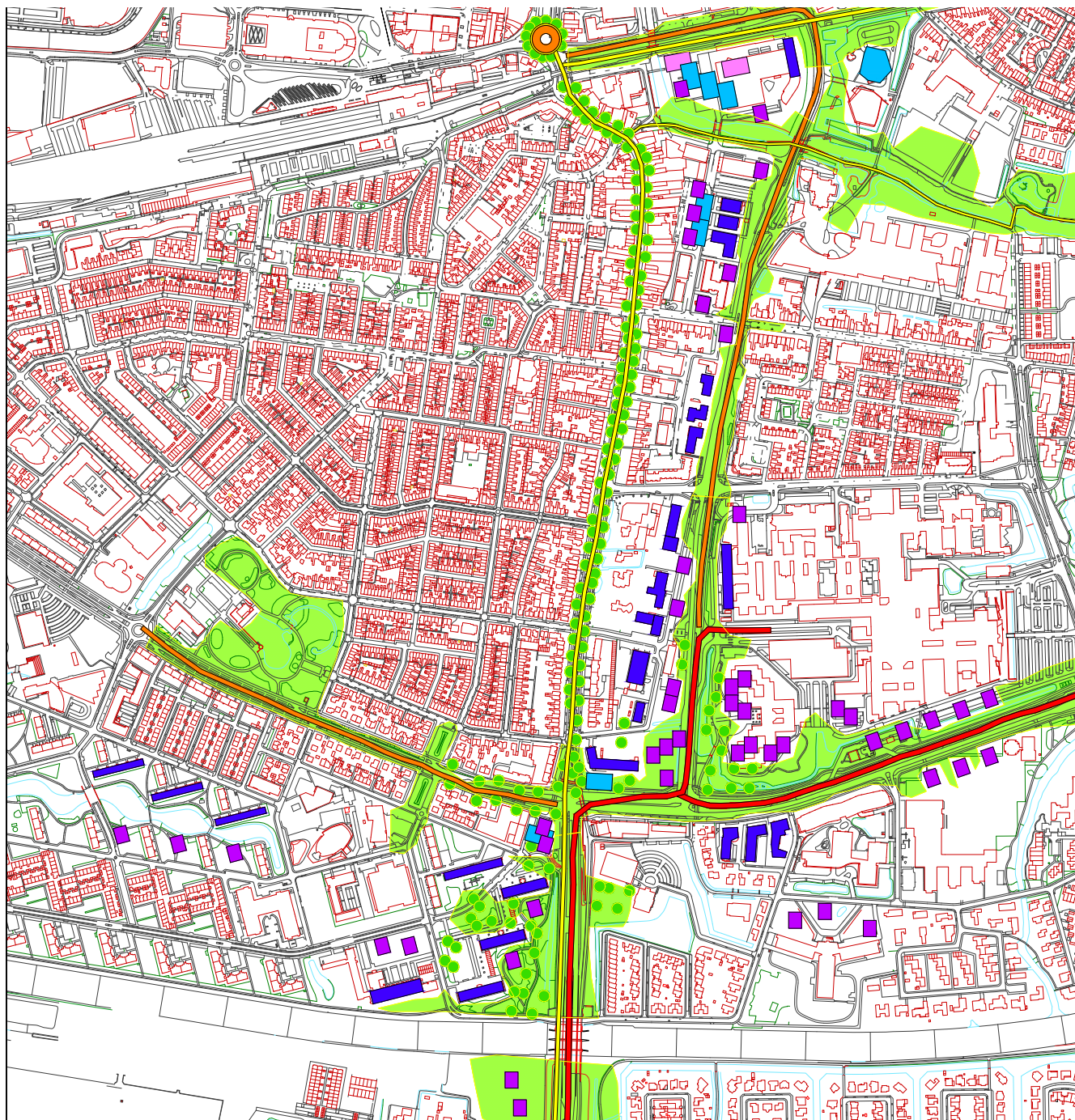
*Ruim baan voor gemotoriseerd verkeer
Fiets van fietsdrager af en keer het om*



*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 Ceuveel, 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 Crouwel 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





Binnenstedelijk bouwen in relatie tot leefomgevingskwaliteit

