

TOEKOMST VAN DE BINNENSTAD

Wonen

De afgelopen 5 jaar zijn er 1000 woningen bijgekomen in onze prachtige binnenstad, oa op binnenterreinen en boven winkels.

Als dat in hetzelfde tempo doorgaat betekent dat in 2050 nog eens ca 5000 woningen erbij. We weten ook dat het gemiddeld aantal mensen per huishouden aan het dalen is. Het is waarschijnlijk dat er in de toekomst relatief veel kleine huishoudens in de binnenstad wonen, die graag gebruik zullen maken van de openbare ruimte. Om te zitten, om te zijn, om te ontspannen, wat te werken in de open lucht of om elkaar te ontmoeten.

Werken

Het profiel van Leeuwarden als kennisstad groeit nog steeds. Grote kantoren transformeren telkens meer naar een verzameling kleine broedplaatsen voor studenten, start-ups, ondernemers, werknemers etcetc. De behoefte aan formele en informele ontmoetingsplekken neemt toe, ook in de openbare ruimte.

Verblijven

De schoonheid van Leeuwarden wordt telkens meer ontdekt. De afgelopen jaren komen er steeds meer bezoekers, waaronder toeristen, dagjesmensen, bezoekers van culturele evenementen, winkelend publiek etcetc. De behoefte aan kwalitatieve openbare ruimte en beleving neemt toe.

De verlengde huiskamer

Kortom: de druk op de openbare ruimte zal de komende jaren toenemen. Hoe richten we de binnenstad zo in dat deze goed kan functioneren als de verlengde huiskamer voor iedereen, als een prettige gebied waar mensen elkaar graag ontmoeten?

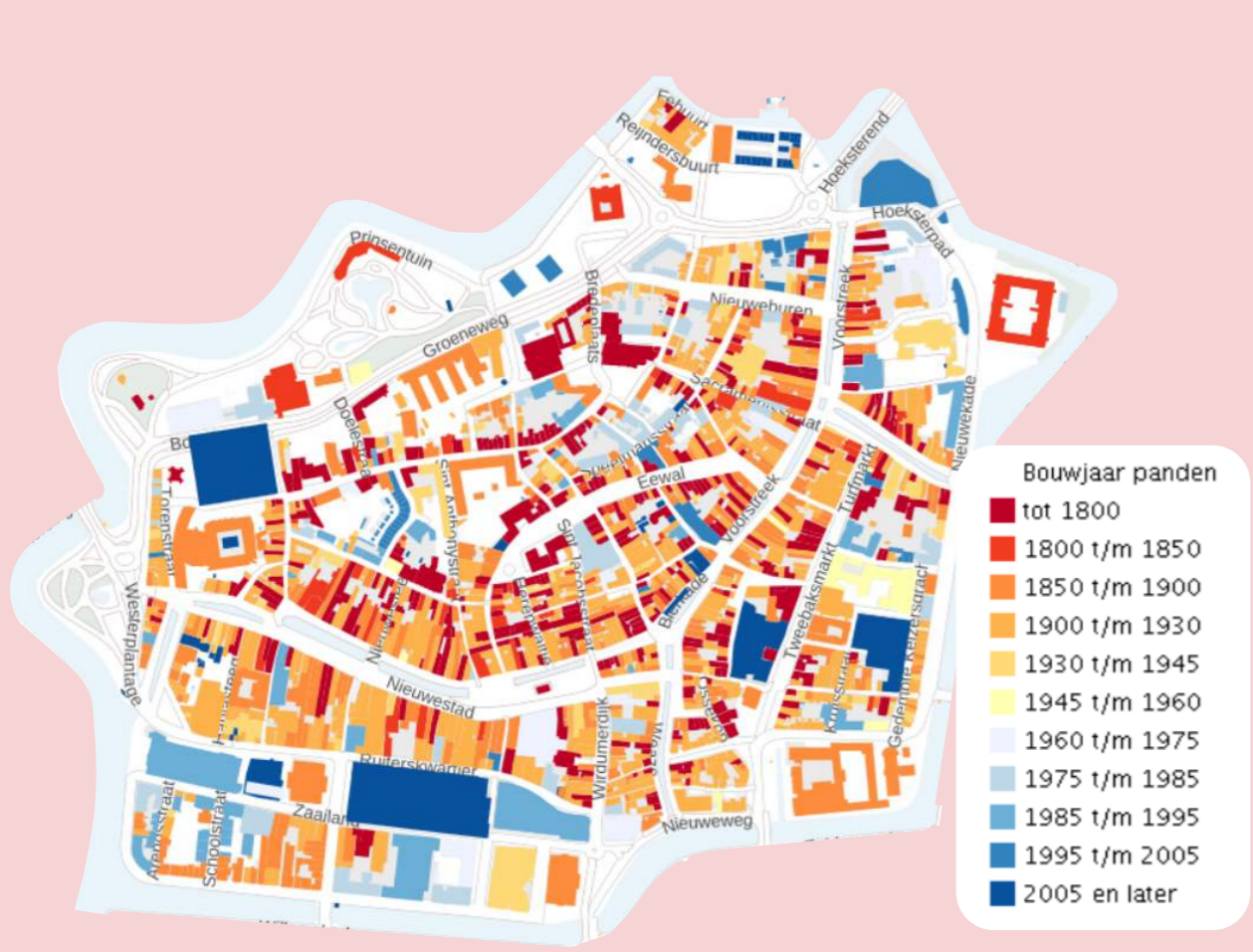
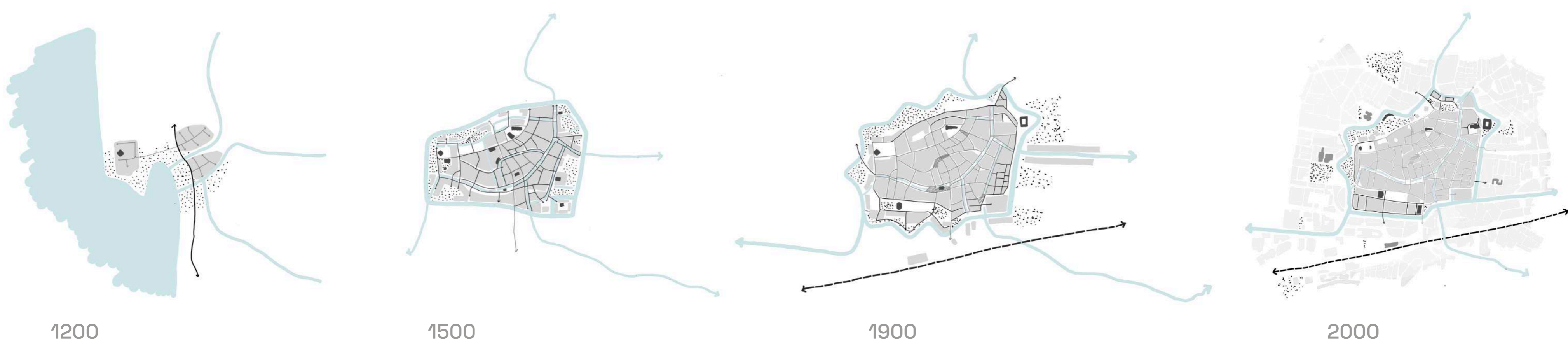
En hoe combineren we die opgave met andere opgaven die op ons afkomen? Zoals bijvoorbeeld hittestress en biodiversiteit. De afgelopen jaren wordt het telkens warmer, de behoefte aan vergroening neemt toe. Hoe kunnen we een strategie voor vergroening bedenken, waar liggen kansen die tevens verblijfskwaliteit toevoegen en de huidige monumenten respecteren?

De wens om de binnenstad te vergroenen is ook te combineren met het autoluw maken van de binnenstad. Verondersteld dat de binnenstad volledig autovrij is in 2050, hoe zetten we de dan vrijkomende ruimte maximaal in?

In de panelen die u hier ziet hebben we een selectie gemaakt van de analysetekeningen die we gemaakt hebben van de straten, systemen en openbare ruimte en hebben we het ruimtegebruik van de binnenstad vergeleken met die van andere historische binnensteden.



IDENTITEIT



Bouwjaar panden



Monumenten



Nolli-kaart

NETWERK

Verbonden stadshart

De binnenstad vormt het kloppend hart van de gehele stad. Om een rijk en dynamisch ecosysteem van de stad te kunnen maken is het belangrijk dat er ook op grotere schaal wordt gekeken naar de aanwezige groenblauwe structuren. Deze structuren zijn belangrijk om de stad te voorzien van ventilatie. Ventilatie is belangrijk om de stad af te kunnen koelen, de luchtkwaliteit te verbeteren en de biodiversiteit te kunnen versterken. De binnenstad van Leeuwarden is verbonden met de omgeving binnen het groenblauwe netwerk.

Voetgangers

Binnen de binnenstad vormt te voet de voornaamste wijze te zijn op van A naar B te gaan. De binnenstad heeft zich ontwikkeld in een tijd waar er nog geen sprake was van auto's of fietsers. De voetganger is van oorsprong de belangrijkste gebruiker van de straten. Niet voor niets kent de stad een zeer fijnmazig stelsel van straten en stegen.

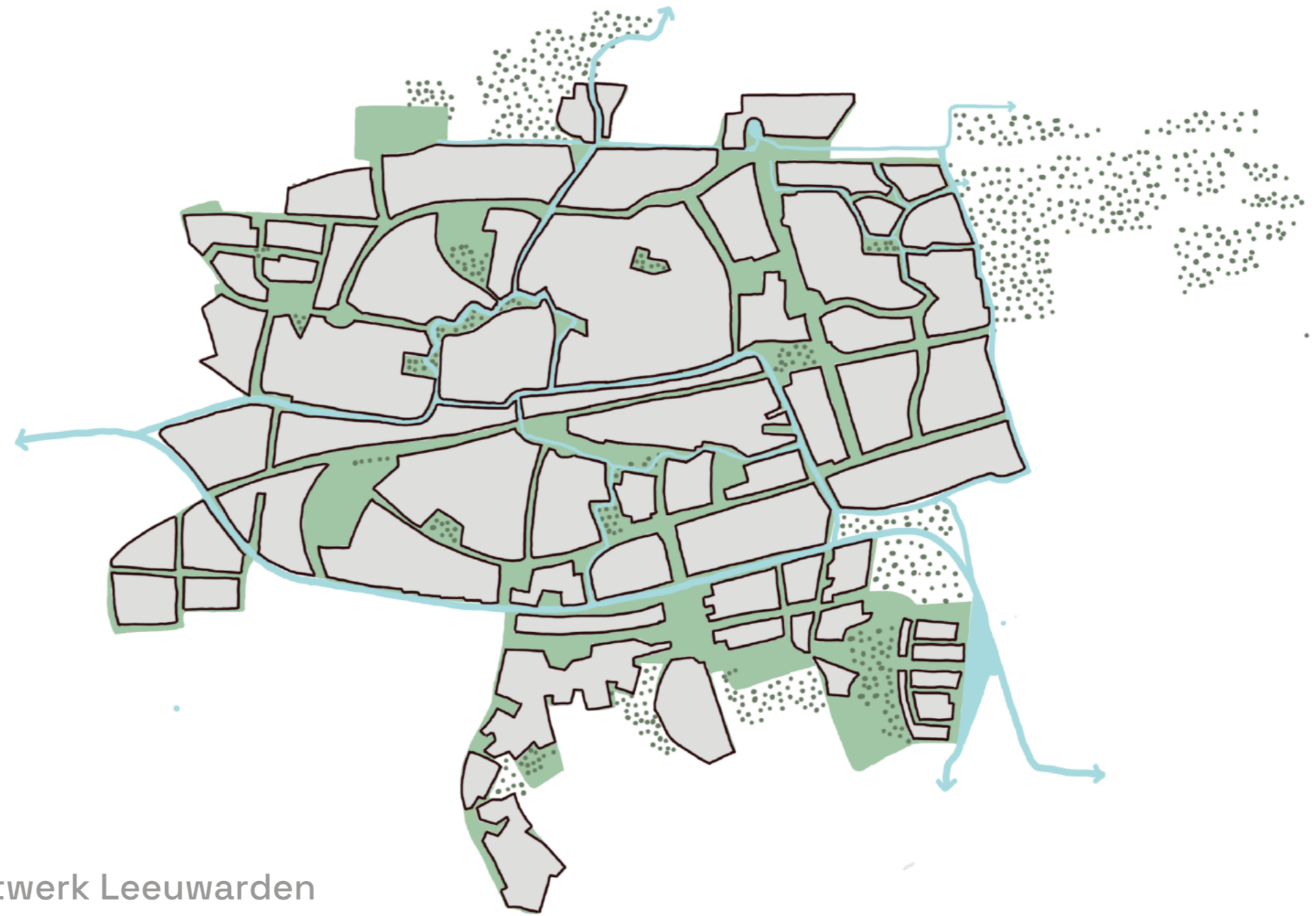
In een aantal straten is de voetganger dominant gebleven. Deze straten behoren voornamelijk bij het winkelcentrum van de binnenstad. Vooral de Nieuwestad, de Kleine Kerkstraat en het Ruiterskwartier is duidelijk dat de voetganger de dominante gebruiker is en de meeste ruimte krijgt. In de Nieuwestad en de Wirdumerdijk is de fietser ook een dominante gebruiker.

Fietsers

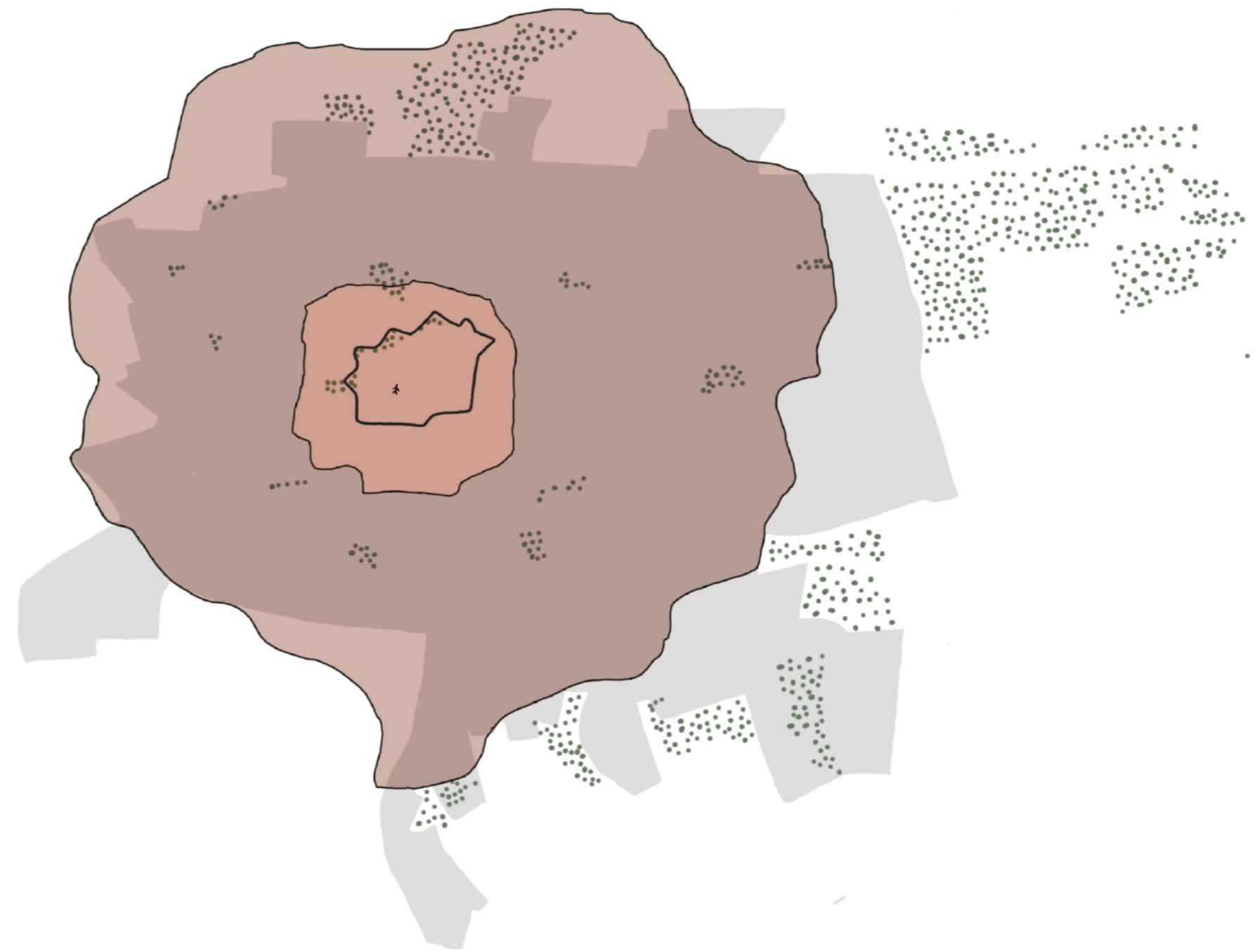
In de binnenstad geldt over het algemeen dat de fiets het hoofdvervoersmiddel. Het fijnmazige netwerk van de binnenstad wordt door veel fietsers gebruikt om van A naar B te komen. De binnenstad van Leeuwarden vormt voor een (groot) deel van het aantal fietsers het eindpunt of het beginpunt. Voor een groot gedeelte van de stad is de binnenstad binnen 15 minuten fietsen te bereiken. Op de afbeelding van de '15 minute city' zijn twee cirkels te zien die weergeven wat een reistijd van 15 minuten betekent vanuit de binnenstad (Nieuwestad) met de fiets (buitenste cirkel) en te voet (binnenste cirkel).

Auto's

Sinds de opkomst van de auto heeft de voetganger steeds meer ruimte in moeten leveren, maar die tendens keert zich langzaam om. In het kader mobiliteit dat momenteel in de maak is, wordt gekoerst op een autovrije binnenstad in de toekomst.



Groenblauw Netwerk Leeuwarden



15 minute city



Fijnmazigheid



Voetgangersruimte



Fietsdrukte



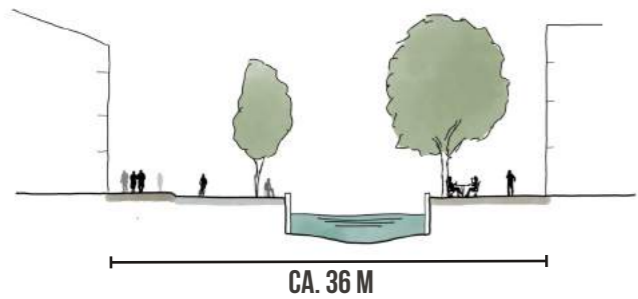
Parkeren

- Prive Parkeren
- Parkeren op straat
- Parkeergarage/ veld
- P-ring

DE 12 PROFIELEN

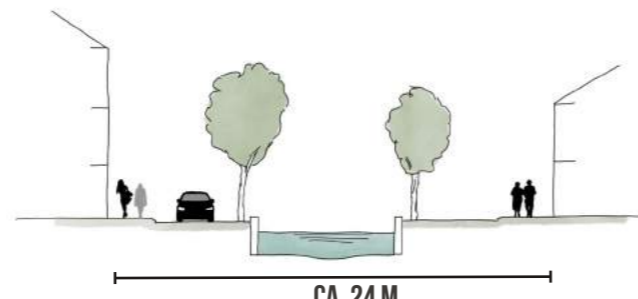
In de binnenstad zijn 12 verschillende profieltypen geformuleerd. Binnen een type profiel vallen meerdere straten die overeenkomsten hebben in de afmetingen, tijdsgeest en beleving.

type 1 'de brede gracht'



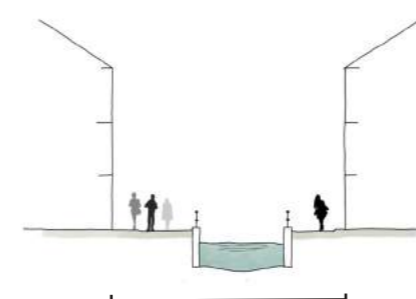
Profiel 1 wordt gekenmerkt door een verbreding in de gracht, gebaseerd op de Nieuwestad. Langs de grachten staan aan beide zijden rijen van bomen. In dit profiel is niet alleen de gracht breder maar ook de straten zijn breder. Door de breedte van dit profiel kunnen hier functies plaatsvinden zoals de markt. De bebouwingshoogte varieert hier van 2 tot 4 lagen exclusief kap.

type 2 'de smalle gracht'



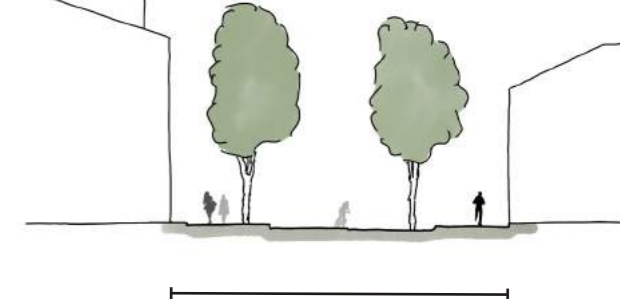
Profiel 2 is de kleinere variant van het grachtenprofiel. Ook in dit profiel staan er over het algemeen aan beide zijden van de gracht bomen, in een aantal gevallen is dit aan een zijde. Aan beide zijden van het profiel is een rijbaan van 5 meter breed, in sommige gevallen 7 inclusief parkeerstrook, en een stoep van 2 tot 3 meter breed. Straten die onder dit profiel vallen zijn Klein Schavernek, Voorstreek, de Weaze en de Tuinen.

type 3 'het naauw'



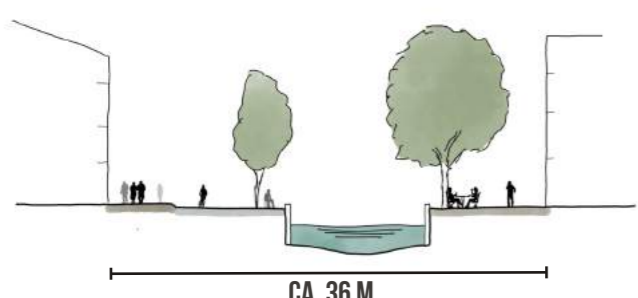
Profiel 3 is de smalste variant van het grachtenprofiel. In dit profiel staan er geen bomen langs de gracht. De straten langs de gracht zijn hier ongeveer 4 meter breed. Er is hier geen onderscheid gemaakt tussen 'rijbaan' of 'stoep'. De straat functioneert als stoep.

type 4 'de gedempte gracht'



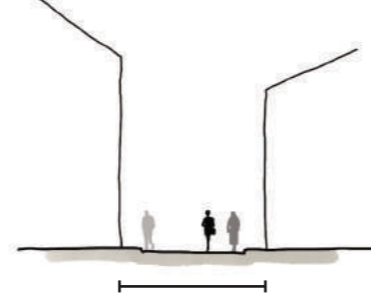
Profiel 4 is relatief breed. Vanuit de historie is dit te verklaren; voorheen heeft hier een gracht gelegen die in de loop der tijd gedempt is. Doordat dit profiel breed is van karakter is hier meer ruimte voor groen, in de meeste gevallen staan hier ook (grote) bomen. De randbebouwing bestaat over het algemeen uit twee tot vier lagen exclusief kap. Onder dit type profiel vallen onder andere de Eewal, de Nieuweburen en de Turfmarkt

type 5 'de brede gracht'



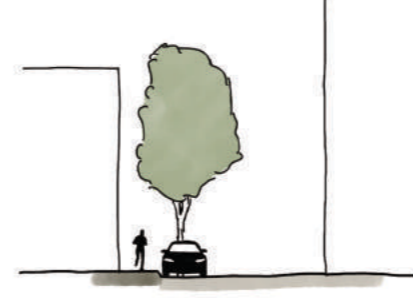
Profiel 5 Profiel 5 kan gekenmerkt worden als een steeg, de doorsnede is gemaakt op basis van de Sacramentsstraat. Het profiel van dit type heeft een breedte tot 4 meter. Vergelijkbare straten in de binnenstad zijn de Nieuwe Oosterstraat.

type 6 'stedelijk basisprofiel'



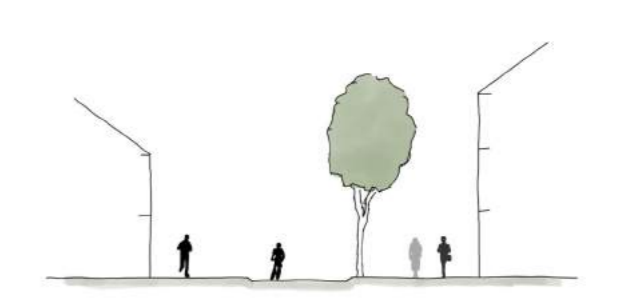
Profiel 6 is relatief smal van karakter. De uitwerking is basis van de huidige Kleine Kerkstraat. Dit type profiel komt in de binnenstad vaker voor. De breedte varieert hier tussen de 5 en 8 meter breed. De randbebouwing bestaat gemiddeld uit twee tot drie lagen exclusief kap. De hoogte van de randbebouwing in combinatie met de breedte van de weg maakt die profiel smal. Dergelijke straten kunnen populair zijn bij toeristen wanneer de bebouwing veel detail beschikt. Dit profiel bevat relatief weinig groen. In een aantal straten hebben bewoners geveltuinen aangelegd.

type 7 'vernieuwd stedelijk basisprofiel'



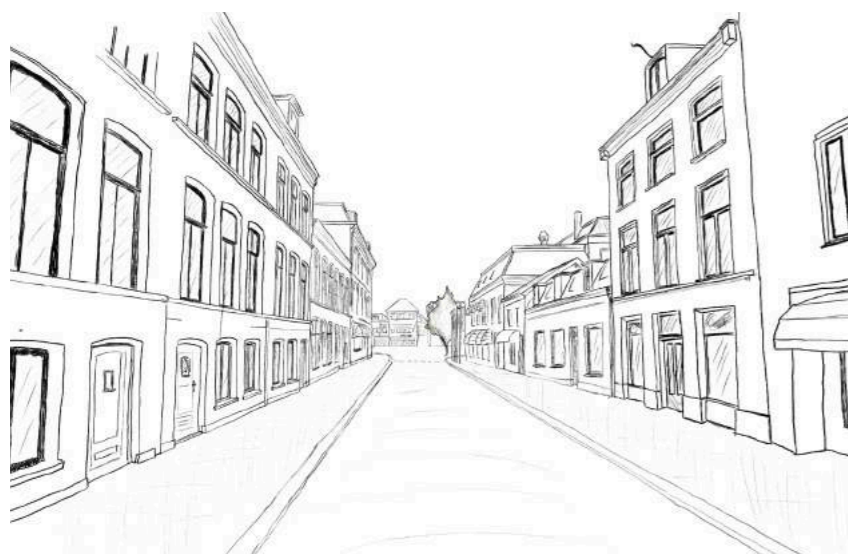
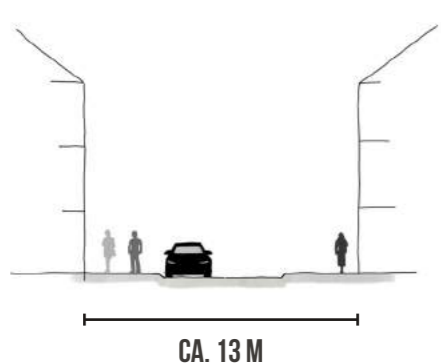
Profiel 7 is een bredere variant van het type 6 profiel. Dit type vormt een nieuwe vorm van stedelijkheid omdat dit type in het begin van de 20e eeuw is aanDoordat de straat hier breder is, tot ongeveer 12 meter, is hier de mogelijkheid om te parkeren langs de rijbaan.

type 8 'wirdumerdijk'



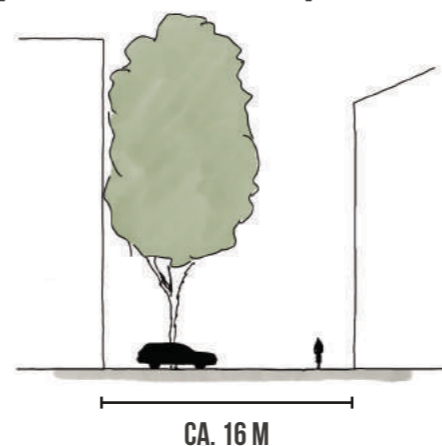
Profiel 8 wordt gekenmerkt door de wirdumerdijk. Dit is een relatief brede straat waar de gebruikers bestaan uit fietsers en voetgangers. De rijbaan vormt hier een fietspad waarnaast een brede stoep van 5 meter is gelegen.

type 9 'Het standaardprofiel'



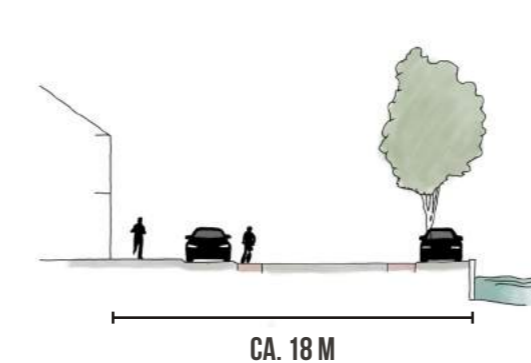
Profiel 9 is een vrij standaard profiel. De breedte omvat ongeveer 12 meter tussen de bebouwing. Hierbij geldt over het algemeen dat er een rijbaan is waarin van twee kanten autoverkeer gefaciliteerd kan worden, van 6 tot 7 meter breed, met daarnaast een stoep van ongeveer 2 a 3 meter breed.

type 10 'shared space?'



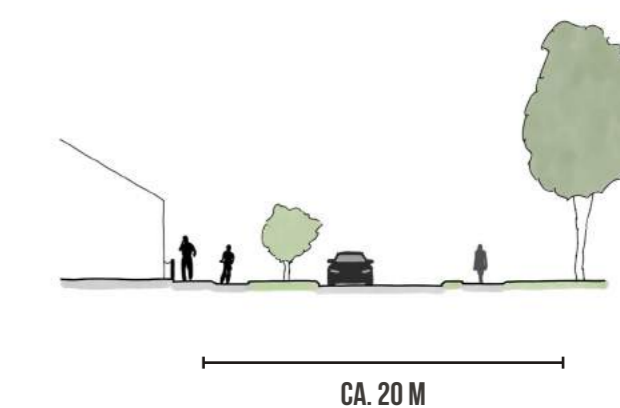
Profiel 10 is een relatief nieuw type waarbij in het profiel geen duidelijke verschil zichtbaar is voor de verschillende gebruikers. Het profiel is circa 16 meter breed.

type 11 'de parkeerring'

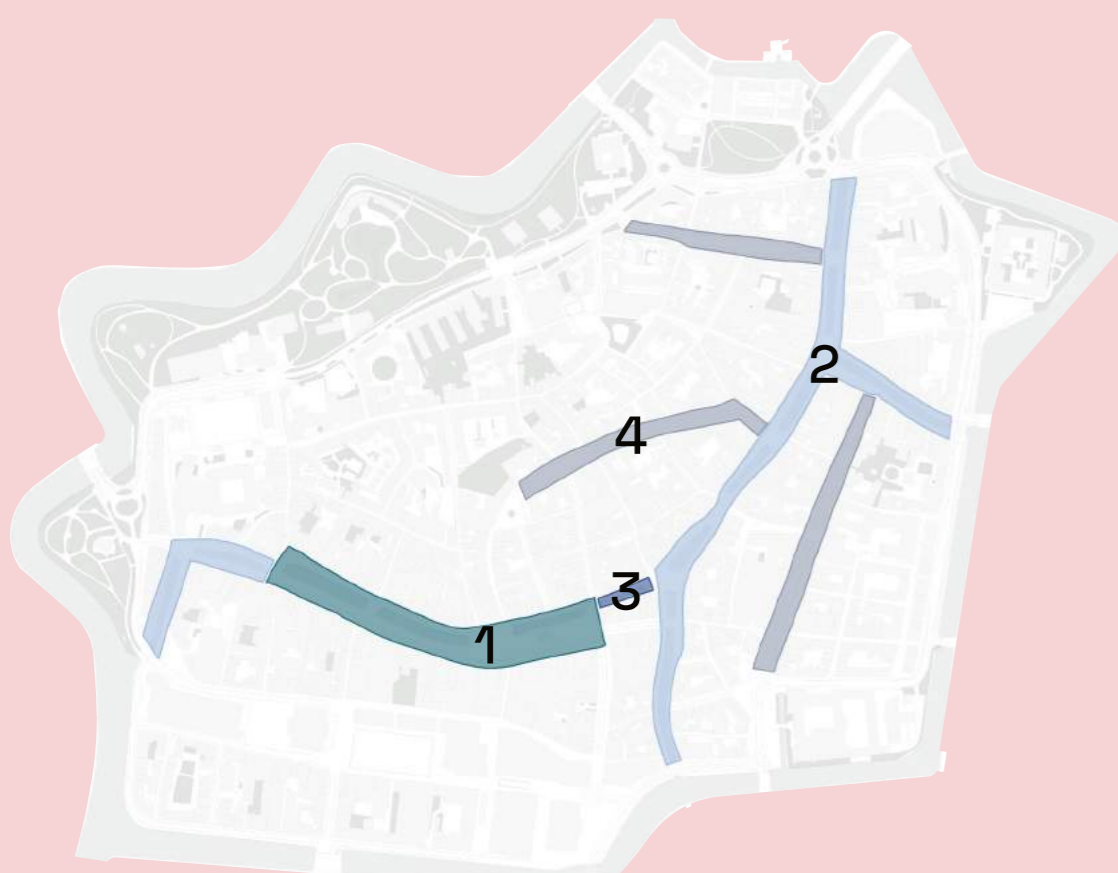


Profiel 11 beslaat een deel van de parkeerring die de binnenstad omarmt. Langs deze ring zijn verschillende parkeerplaatsen gelegen. Deze parkeerplaatsen dienen vooral voor het bezoekend publiek.

type 12 'de groene weg'



Profiel 12 is het tweede deel van de parkeerring. Dit deel vormt de grens tussen de Prinsentuin en de binnenstad. Het verschil van dit deel in vergelijking met het andere deel van de parkeerring is dat type 12 zich aanpast aan de omgeving. Waar de weg zich grenst met de Prinsentuin zit in het profiel groen verwerkt. Waar de weg grenst aan het oldehoofsterkerkhof is er gekozen voor materialen die overlappen met die van het plein waardoor de weg onderdeel lijkt van het plein.



Leven met water



Leven aan de dijk/straat



Leven met de auto

DE BINNENTUINEN

Historie

Op de kadastrale kaart uit 1749 is duidelijk zichtbaar dat in ieder bouwblok meerdere binnentuinen aanwezig waren. Deze binnentuinen verschilden van functie. De meeste binnentuinen functioneerden als moestuinen voor de omliggende bewoners of voor de kerk. Daarnaast waren er een aantal binnentuinen die in private eigendom waren. Dit geldt met name voor de grotere (grachten)panden in de binnenstad. Deze binnentuinen waren ontsloten via meerdere stegen, straatjes en/of grachten. Samen vormden al deze sluiproutes een fijnmazig netwerk door de binnenstad. In de loop der tijd breidde veel gebouwen zich uit in de binnentuinen. Veel van de historische binnentuinen zijn hierdoor verdwenen.

Heden

Dat de hoeveelheid binnentuinen in de afgelopen decennia enorm gedaald is wordt duidelijk wanneer de historische binnentuinen op de huidige situatie worden afgebeeld. Met name in de zone van het winkelgebied zijn de binnentuin verdwenen. Het voormalig fijnmazige netwerk is met name hier ten koste gegaan voor de uitbreiding van de winkelpanden. De binnentuinen die tot op heden bewaard zijn gebleven worden tegenwoordig vaak ingezet als parkeerterrein of opslag voor de omliggende bewoners. In bijna alle gevallen zijn de binnentuinen door de jaren heen versteend.



Kadastrale kaart 1749

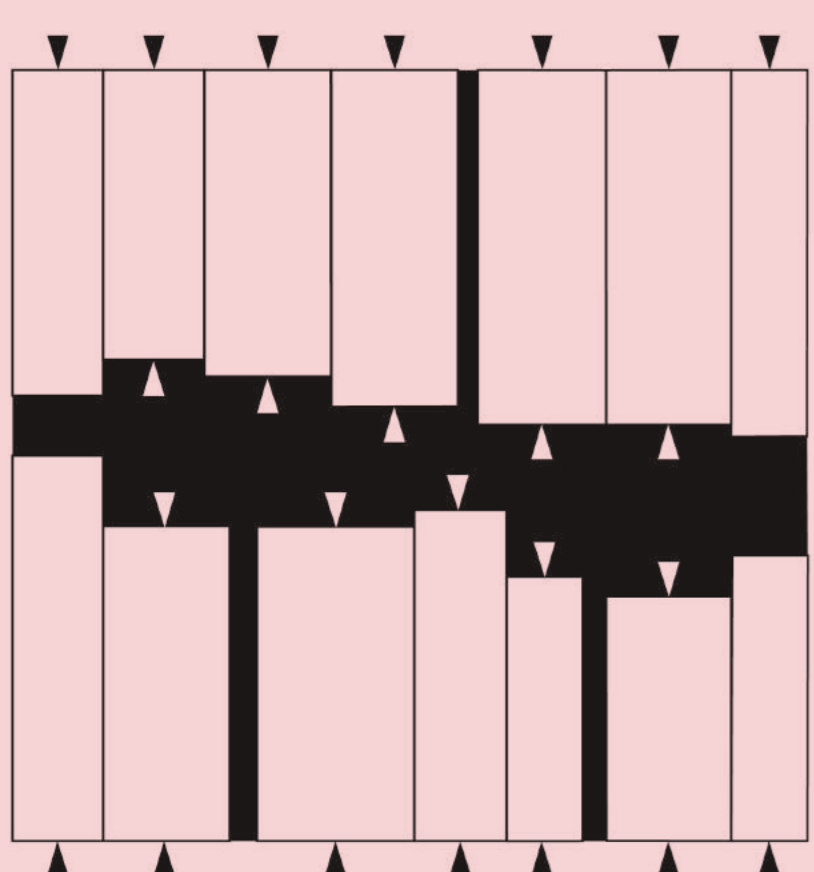


Historische binnentuinen

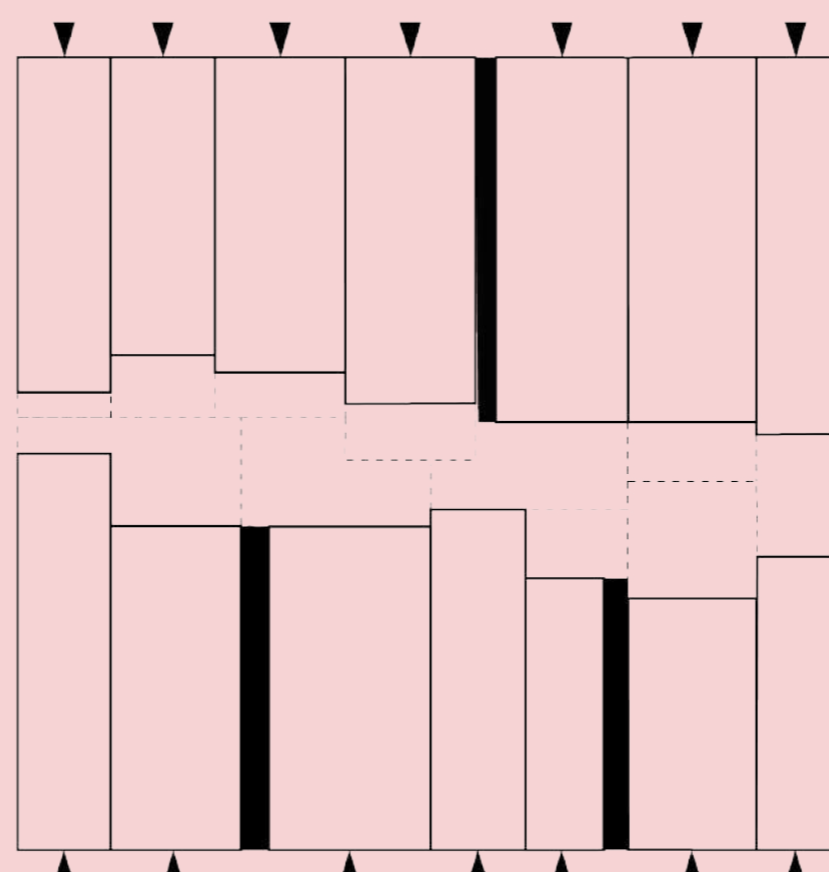


Plein
 Groen
 Parkeren
 Opslag

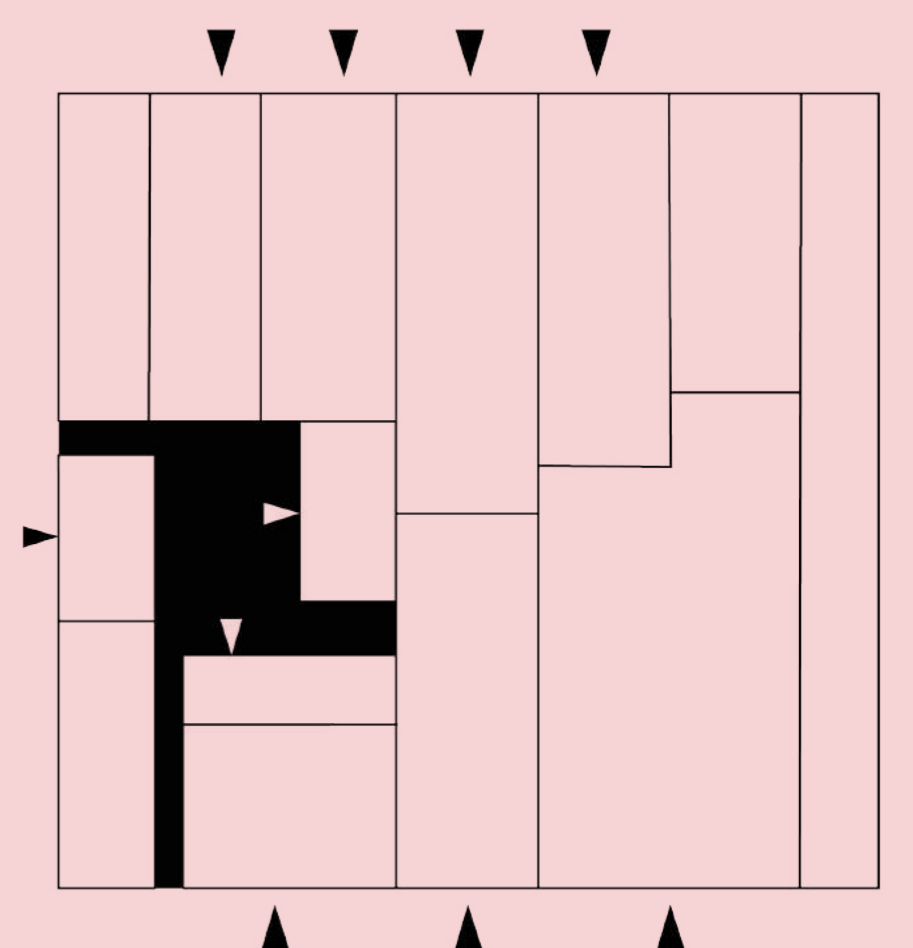
Huidig gebruik binnentuinen



Historisch bouwblok met binnenterrein



Dichtgebouwde blokken



Slim verfijnen = vergroten stedelijk weefsel

DE BINNENSTAD IN HET DONKER

24 uur economie

Het is belangrijk dat de binnenstad ook in het donker beleefbaar is. De opkomende 24 uren economie vraagt namelijk om een intensiever gebruik van de stad na zonsondergang. Met name in de winter brengen veel mensen tijd door in de binnenstad in het donker. De openbare ruimte in de stad blijft ook dan verblijfsruimte. Licht kan gezien worden als een bouwsteen waarmee 's avonds de stad visueel opnieuw kan worden opgebouwd. Overdag zorgt het daglicht voor een natuurlijk spel van licht en schaduw. Na zonsondergang is de stad zonder kunstlicht nauwelijks zichtbaar.

Een aantal jaar geleden is een lichtstrategie voor de binnenstad vastgesteld. In de lichtstrategie worden de ruimtelijke belichting en lichtaccenten in grote lijnen aangegeven, zoals aandachtsgebieden, oriëntatiepunten, zichtlijnen of publiekstrekkers. Het lichtplan is gericht op de samenhang en beeldkwaliteit in zijn totaliteit en de kwaliteiten van de afzonderlijke gebieden in het bijzonder. De gebieden moeten zich van elkaar onderscheiden maar zich tevens op een logische, vanzelfspreken manier tot elkaar verhouden.

Nieuwestad zuidzijde

Uitgangspunten: Vanuit hoge masten wordt het plein met grote lichtvlakken verlicht. Gevels vanaf plint naar boven aangelicht d.m.v. strijklicht. Bomen vanuit de grond aanlichten. De gracht wordt vanuit accentspots in hoge masten aangelicht.

Ruiterskwartier

Uitgangspunten: Vanaf lichtmasten straat aanlichten door strooilicht, zodat hier een zachte lichtfilm ontstaat. Vanaf de hoge masten tussen de bomen op trottoir schijnen. Speels lichteffect creëren op het trottoir in overleg met horecaondernemers. Bomen vanuit hoge master uitlichten. doelesteeg

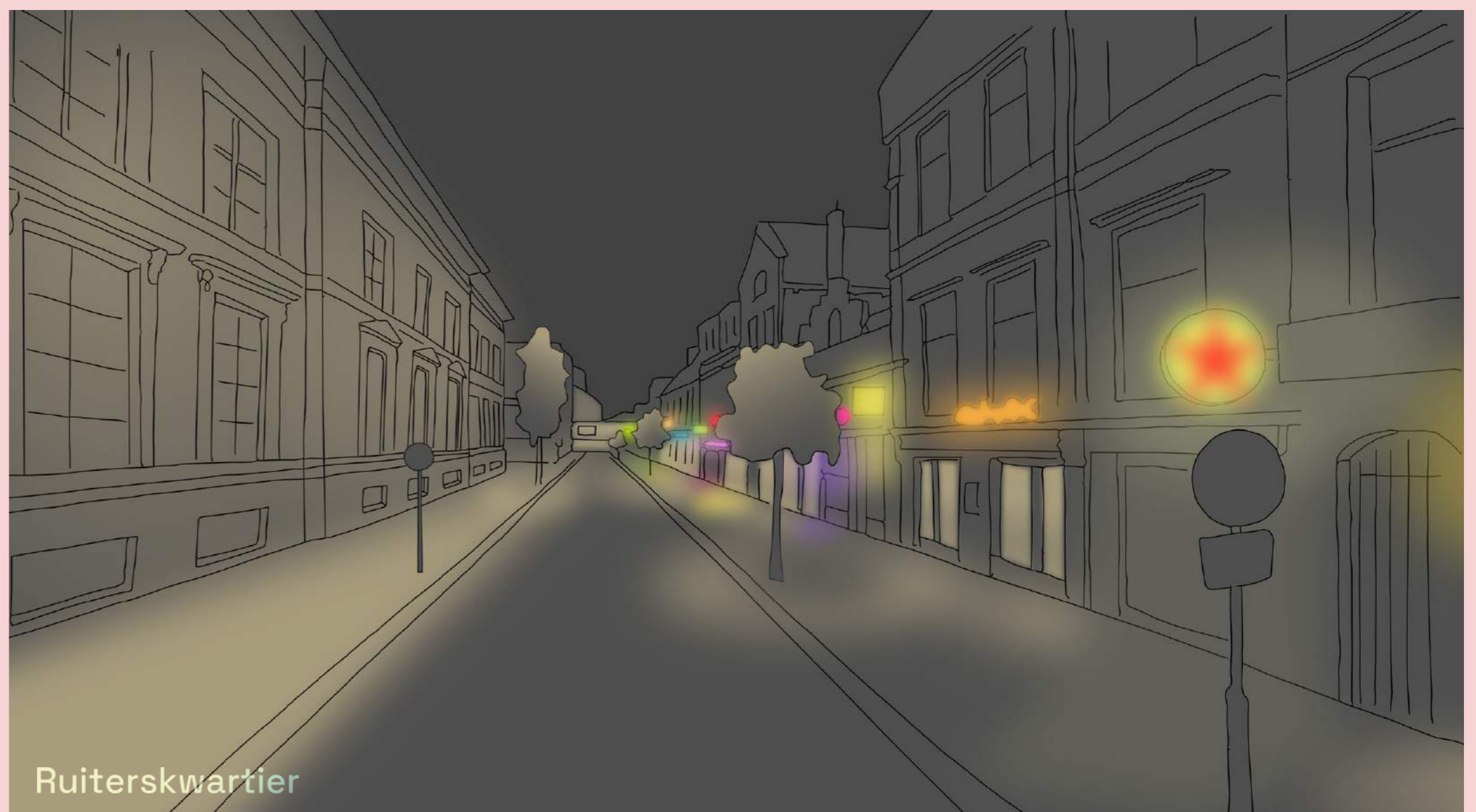
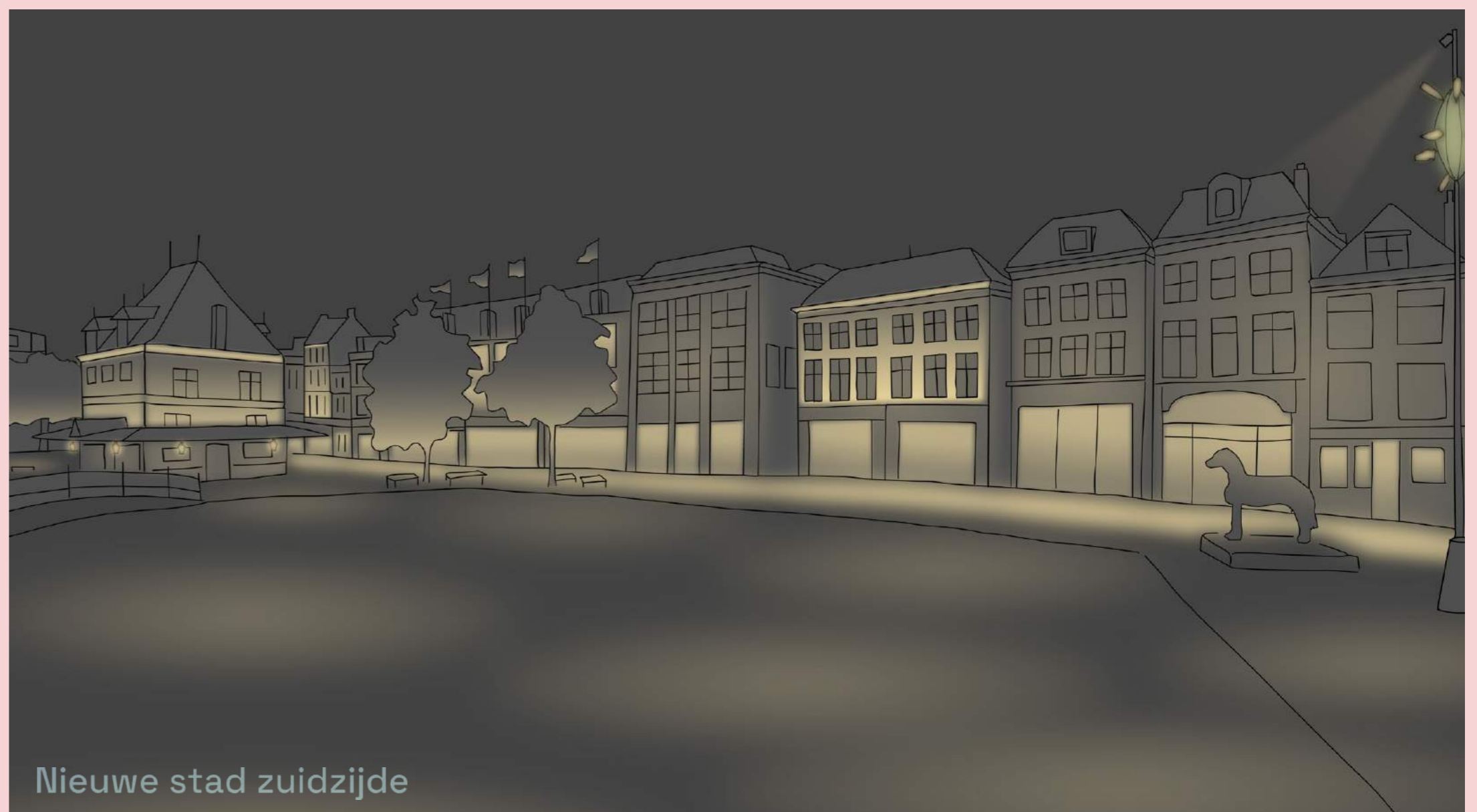
Kleine Kerkstraat

Uitgangspunten Toepassing van klassieke wandlichten met aangepast optiek. Aantal gevels, bijvoorbeeld 22b, vanaf de plint naar boven aangelicht d.m.v. strijklicht. Witte gevels zullen door lichtfilm uit klassieke lantaarns extra oplichten t.o.v. de donkere gevels.

Nieuwestad noordzijde

Uitgangspunten: Vanaf lage masten straalt licht zacht rondom de ruimte. Bomen worden vanuit de grond uitgelicht, waardoor de stam en de onderkant van de kruin oplichten en er een intieme, omsloten omgeving ontstaat. De gevels worden over het algemeen donker gehouden

Bron: Lichtstrategie Ontwerp (Lichtvormgevers, 2017)



HET KLIMAAT VAN DE BINNENSTAD

De binnensteden van de Nederlandse steden kennen een relatief hoge dichtheid en veel verharding. Groenstructuren zijn te vinden in de binnenplaatsen van de bouwblokken. Dit type groen staat echter onder druk doordat de auto om steeds meer ruimte is gaan vragen. De combinatie van veel verharding en relatief weinig groenstructuren vormt het klimaat van de binnenstad. Het enige groengebied van formaat in de binnenstad wordt gevormd door de stadswallen. Daarnaast vormen enkele kleine groene binnentuinen en bomen de groenstructuur in de binnenstad. Het huidige aanbod is erg verspreid en beperkt. Deze groenstructuren vormen kleine groene eilandjes die alleen te bereiken zijn door mobiele soorten zoals stadsvogels en insectsoorten

De '3-30-300 regel' is een vuistregel die voorschrijft dat iedereen vanuit zijn huis minimaal 3 bomen kunnen zien; er in elke buurt een kroonbedekking van 30% moet zijn; en er binnen 300 meter een hoogwaardige openbare groenruimte is.

3 bomen zichtbaar

Op dit overzicht zijn de (in sommige gevallen letterlijke) "hotspots" te zien waar minder dan 3 bomen in de buurt van een woning te vinden zijn.

30% kroonbedekking

Leeuwarden heeft volgens een ruwe berekening een kroonbedekking van ongeveer 13%.

300 meter tot park

Het groen aan de noordelijke rand is een bereik van 300 meter gegeven. Dit is dus geen uitgebreide afstand-in-netwerk analyse, maar geeft wel een goed globaal beeld van waar oplossingen nodig zijn. De zuidelijke helft van onze binnenstad is erg verhard met weinig kwalitatieve groenruimtes van formaat.



3 bomen zichtbaar



30% kroonbedekking



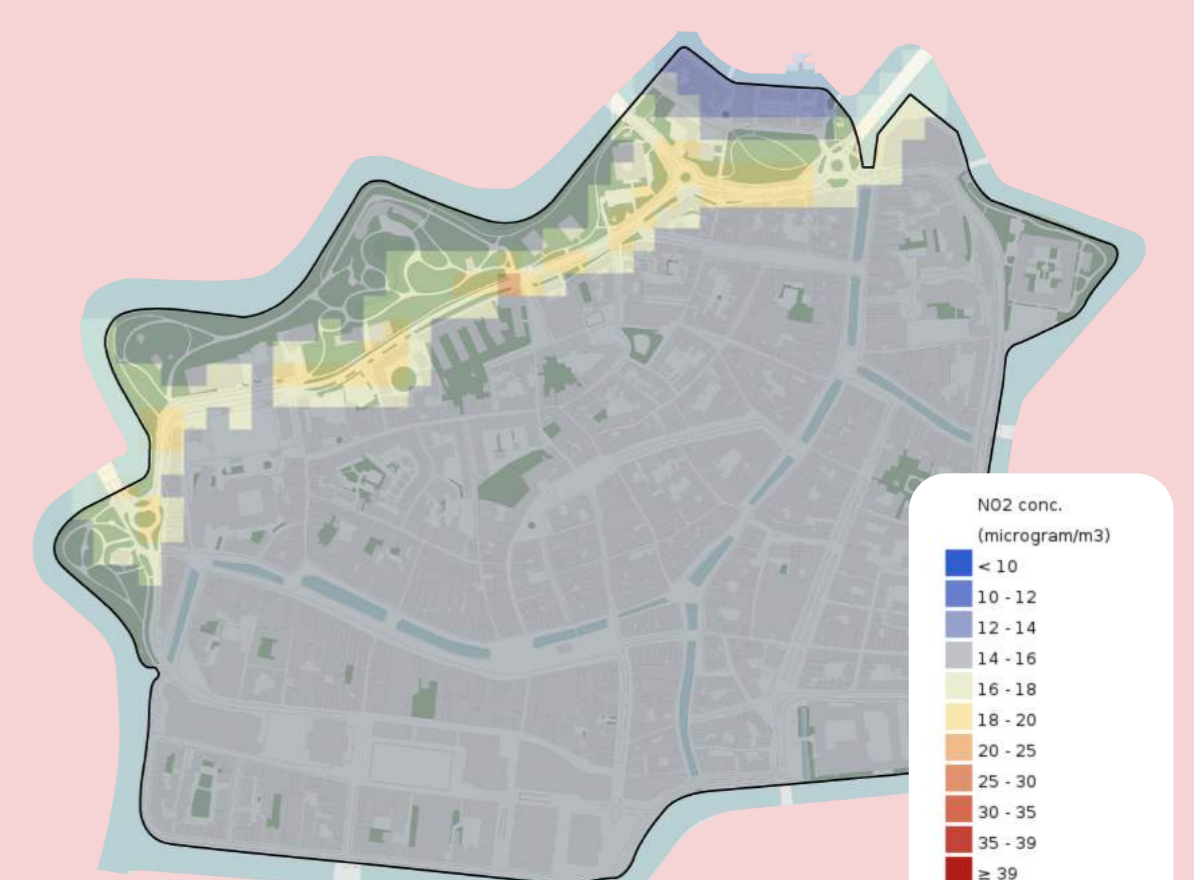
300 meter tot het park



Stedelijk hitte eiland



Water op straat



Stikstofdioxide in de lucht

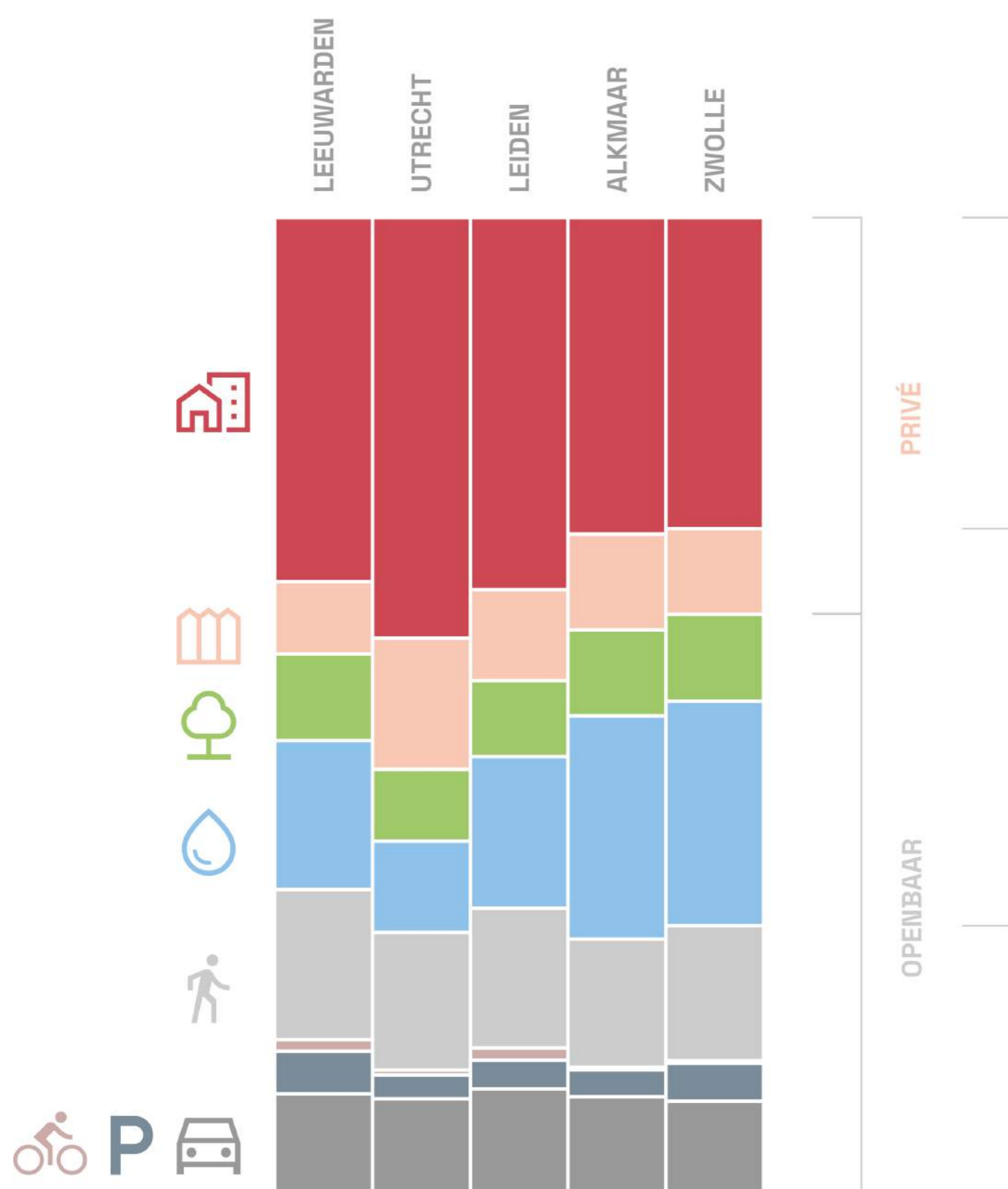
HET VERGELIJK

In het mozaïek hiernaast wordt het ruimtegebruik van de verschillende vestingsteden als 'streepjescode' van percentages naast elkaar gelegd.

De Leeuwarder binnenstad heeft:

- Het grootste verharde deel van allen
- Het grootste percentage ingericht voor de auto
- Het kleinste aandeel (binnen)tuinen
- Vergeleken met de steden van vergelijkbare bevolkingsdichtheid (Alkmaar & Zwolle) een hoog percentage bebouwing
- Een percentage bebouwing dat doet denken aan de binnensteden met hoge dichtheid (Utrecht & Leiden)

In deze vergelijking van structuren valt er op dat Leeuwarden één van de meer verdichte vestingsteden is qua bebouwing. Waar Utrecht nog best veel groene binnentuinen heeft, overheerst er bij onze stad het rood van bebouwing en grijsblauw van parkeren.



Leiden



Alkmaar



Zwolle



Utrecht



Leeuwarden



HET VERGELIJK

Groen blauwe structuren

In deze vergelijking van groen-blauwe structuren valt op dat Leeuwarden relatief "wit" is vergeleken met andere steden. Veel van ons groen is geconcentreerd in de Prinsentuin en Westerplantage.

Openbare ruimte

In deze vergelijking van structuren wordt er één kwaliteit heel duidelijk: als geen ander heeft Leeuwarden grote open ruimtes met de Prinsentuin, Zaailand, Oldehoofsterkerkhof en Nieuwestad. Wel zorgen die laatste drie voor veel verharding. Het zaailand en het Oldehoofsterkerkhof



Leiden



Alkmaar



Zwolle



Utrecht



Leeuwarden



UITVOERINGSAGENDA

Korte termijn 2023-2024

Autoluw

1. Eewal, Wortelhaven en Gouveneursplein

- Vergroening/gedeelteijke herinrichting (P-plaatsen)
- Markeren entrees
- Camerahandhaving
- Klimaatadaptatie
- Verblijfskwaliteit
- Zichtbaar maken waterhistorie
- Informatie historische panden
- Inpassen terrassen(beleid)

Herinrichting

7. Nieuwestad en Peperstraat

- Vervangen chinese keien
- Vergroening
- Fietsparkeren
- Maatregelen klimaatadaptatie (RWA riool aansluiting Heerenwiltje en Weerd)
- Voorzieningen spelen&bewegen
- Openbare toiletvoorziening
- Mogelijk maatregelen ivm energietransitie (o.a. K&L en trafokasten)
- Wonen boven winkels
- Potentie voor bijzonder kunstobject
- Water gerelateerde voorziening voor minder validen
- Verblijfskwaliteit
- Inpassing terras(beleid)
- Informatie historische panden
- Relatie met kunstproject Ipe Brouwerssteeg (project 12)

8. Ruiterskwartier / Harmoniekwartier

- Vergroening
- Zitgelegenheden
- Wijziging routering stadsbus lijn 6
- Versterken relatie met het water en met (toekomstig) Spoordok
- Fietsparkeren
- Eventuele maatregelen klimaatadaptatie
- Openbare toiletvoorziening
- Voorzieningen spelen&bewegen
- Relatie met verbouwing Harmonie
- Relatie met kunstproject Ipe Brouwerssteeg (project 12)
- Mogelijk maatregelen ivm energietransitie (o.a. K&L en trafokasten)
- Potentie voor bijzonder kunstobject (project 11)
- Water gerelateerde voorziening voor minder validen
- Verblijfskwaliteit
- Verbouwing Harmonie
- Mogelijke aanpassingen vastgoed (panden)

9. Omgeving RUG Campus Fryslan

- Toekomstbeeld inrichting gebied rondom de Campus
- Vergroening
- Zitgelegenheden
- Optie: voorziening voor spelen&bewegen
- Fietsparkeren
- Versterken relatie met het water
- Mogelijk maatregelen ivm energietransitie (o.a. K&L en trafokasten)
- Verlichting
- Toekomstige functiewijziging Rabobank naar (deels) hotel
- Klimaatadaptatie
- Verblijfskwaliteit
- Versterken campus gevoel in buitenruimte
- Wel/niet inpassen standplaats kraam
- Onderdeel van mogelijk toekomstig autoluwe Willemskade

Economie

15. Economische ondersteuning en -stimulering

- Structurele belevingswaarde toevoegen passend bij de binnenstad (o.a. kunst en cultuur)
- Stimuleren innovatieve (concept) ontwikkelingen ondernemers.
- Stimuleringsimpuls, toekomstbestendig ondernemerschap (bijv. circulaire initiatieven)
- Stimuleringsimpuls startende ondernemers, experimentele concepten, 'lerende organisaties'.
- Visuele maatregelen leegstaande panden en lelijke gevels in verband met belevingswaarde bezoekers.
- Versterking van 'identiteit' en 'profi lering' gebiedsdelen in samenwerking met ondernemers binnenstad (Voorbeeld Kleine Kerkstraat)
- Zorgen voor een extra impuls op een 'schon, heel en veilige' openbare ruimte
- Instagrammable voorzieningen (denk aan bijzondere 3D- street art)
- Impuls 'lepen húske', ofwel vrije toilet bij ondernemers (ook: hogenood.nl)
- Inzet op realisatie extra overdekte fietsstalling
- Stimuleren wonen boven winkels
- Toeristische bebording historische binnenstad op rijksweg/invalswegen

Middellange termijn 2025-2026

Autoluw

2. Sint Jacobsstraat

- Camerahandhaving
- Vergroening
- Markeren entrees
- Herinrichting/ aanpassen profi el
- Inpassing terrassen(beleid)
- Klimaatadaptatie
- Verblijfskwaliteit
- Informatie historische panden
- Groene route naar prinsentuin

Vergroening

4. Algemeen (niet locatie gebonden)

- Vervangen of groeiplaats verbeteren
- Toevoegen bomen
- Klimaatadaptatie
- Verblijfskwaliteit
- Aandacht voor groenblijvende bomen in de winter

5. Geveltuinen en mobiel groen (niet locatie gebonden)

- Ondersteunen bewonersinitiatieven/werkgroep groen
- Klimaatadaptatie
- Verblijfskwaliteit
- Voorbeeld: vergroening Kruisstraat (NPO-programma "12 straten groener")
- De kleurrijke bloembakken aan bruggen en op pijpen behouden

6. Doeplein

- Vergroening
- Parkeeralternatieven
- Voorzieningen spelen en bewegen
- Versterken relatie Prinsentuin
- Versterken relatie met tuin van museum Princessehof
- Klimaatadaptatie
- Verblijfskwaliteit
- Geen gereguleerde hondenuitlaatplek

Special

10. Speel- en beweegcircuit (niet locatie gebonden)

- Routes (mogelijk gemarkeerd)
- Diversiteit aan speel- en beweegvoorzieningen op n.t.b. locaties (zie projecten 1-9)
- Klimaatadaptatie
- Verblijfskwaliteit
- Koppeling met de miniatuurpoppetjes
- Combi's zoeken zoals spelen & groen, spelen & kunst, spelen & water

11. Groenblauwe 'vestingsroute'

- 'Herstel' historische beleving vml. stads- en waterpoorten
- Inzichtelijk maken belemmeringen op de route
- Versterken relatie met het water
- Verbetering verbinding met Potmarge
- Relatie met project Vlietzone (n.t.b.)
- Klimaatadaptatie
- Verblijfskwaliteit
- Ook (toeristische) aandacht voor hoogste punt van L'w (terp)

12. Kunstproject Ipe Brouwerssteeg

- Bijzondere dynamische kunstuiting
- Aantrekkelijke en bijzondere verbinding uitgaansgebied met winkelgebied viceversa
- Verlichting
- Onderhoud straatwerk
- Klimaatadaptatie
- Verblijfskwaliteit
- Informatie historische panden

14. Fase 1 Oostelijke vaarroute: PH brug

- Toeristische meerwaarde
- Borging bereikbaarheid over de weg irt brugopeningen
- Baggeren Nieuwe kanaal (deels actueel)
- (Ingrijpende) aanpassingen aan 1e kanaalsbrug
- Relatie met spoorbrug ivm spoorse ambities
- Regime brugbediening
- Beschermd stadsgezicht
- Relevanties uit beleidskader water en mobiliteitsvisie
- Aantakking Potmarge op Zuiderstadsgracht (op sloepenroute doorvaarhoogte brengen)

Lange Termijn 2026-2030

Autoluw

3.1. Druifstreek, Tweebaksmarkt, Turfmarkt, Korfmakersstraat & Tuinen 3.2. Voorstreek/ Nieuweburen 3.3. Willemskade

- Bebording
- Markeren entrees
- Camerahandhaving
- Parkeeralternatieven
- Vergroening
- Herinrichting/aanpassen profi el(en)
- Relatie met project Vlietzone (n.t.b.)
- Mogelijk maatregelen ivm energietransitie (o.a. K&L en trafokasten)
- Wonen, mogelijk functiewijzigingen en/of wonen boven winkels
- Klimaatadaptatie
- Verblijfskwaliteit
- Relatie versterken met Oosterstraten (beestreet - groene poort)

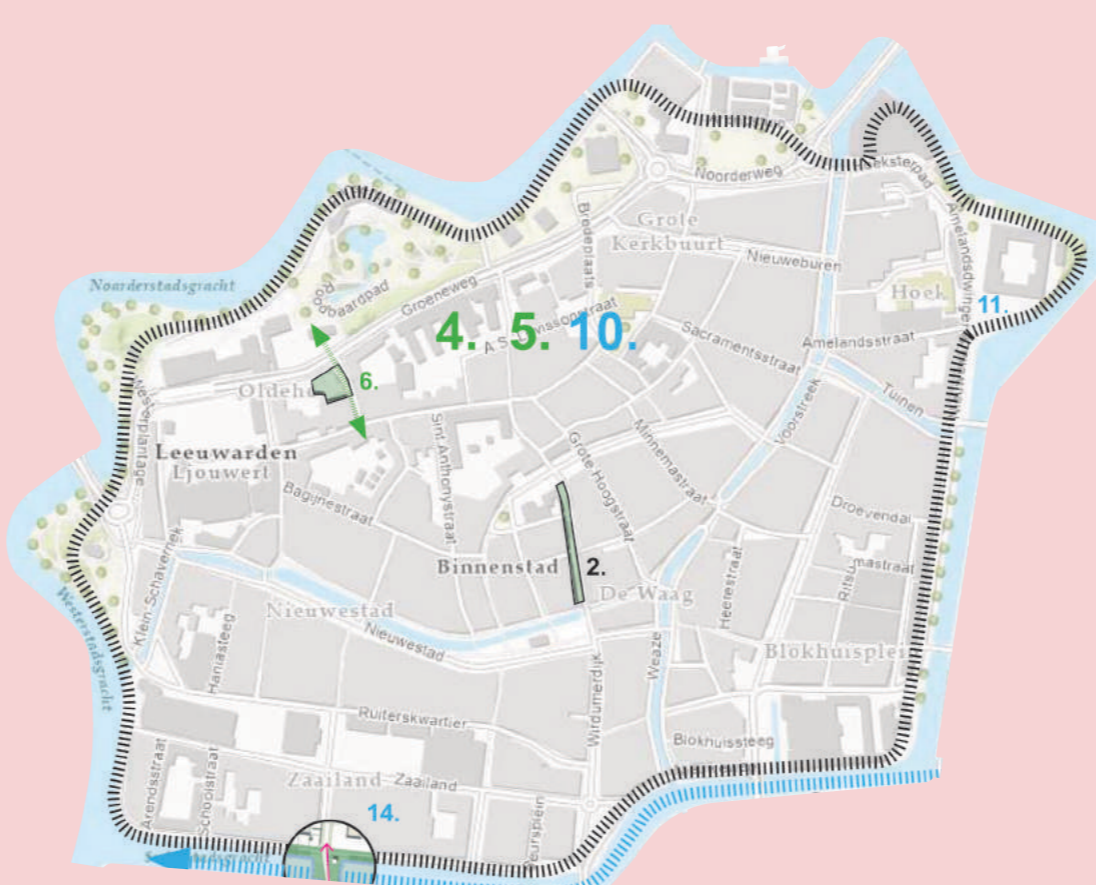
Special

13. Fiets-voetgangersbrug museumhaven

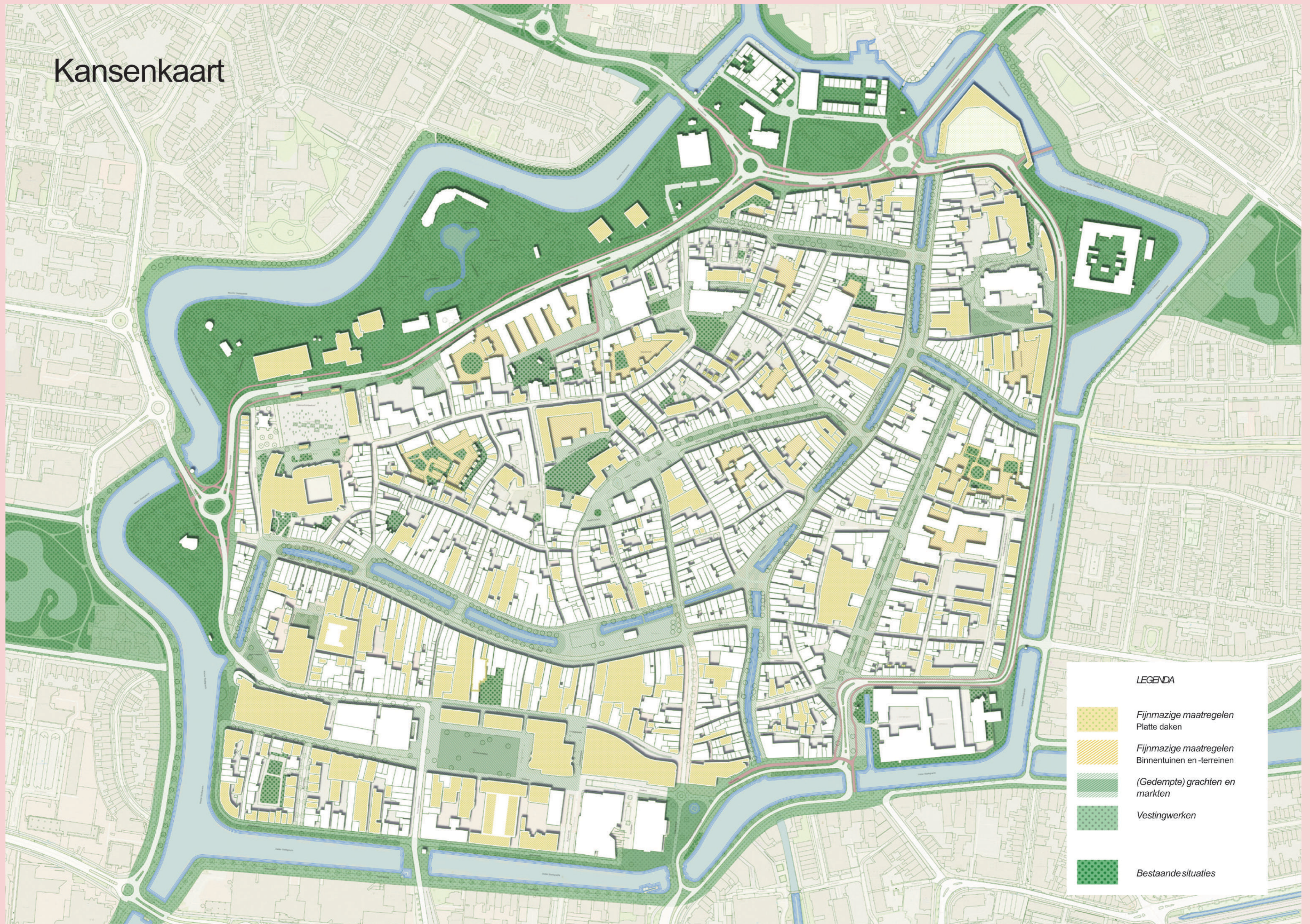
- Ontbrekende schakel in verbinding westzijde binnenstad met Spoordok en L'w zuidwest
- Aantrekkelijke en verkorte langzaam verkeerroutes
- Nog meer en beter ontsluiten van de historische museumhaven met museumschepen
- Vergroening
- Beleefbaar(der) maken van de grachten

14. Fase 2 Oostelijke vaarroute: maatregelen overige bruggen en vaarprofiel

- Toeristische meerwaarde
- Borging bereikbaarheid over de weg irt brugopeningen
- Baggeren Nieuwe kanaal (deels actueel)
- (Ingrijpende) aanpassingen aan 1e kanaalsbrug
- Relatie met spoorbrug ivm spoorse ambities
- Regime brugbediening
- Beschermd stadsgezicht
- Relevanties uit beleidskader water en mobiliteitsvisie
- Aantakking Potmarge op Zuiderstadsgracht (op sloepenroute doorvaarhoogte brengen)



LEZING 1: VERGROENEN



“Om de doelstellingen in de dichtbebouwde binnenstad te behalen is een spreiding van maatregelen door de hele binnenstad nodig.

De “Kansenkaart vergroening binnenstad” toont alle ruimtes in de binnenstad die mee kunnen helpen. Het toont zowel publiek als privaat eigendom die elk een steentje kunnen bijdragen. De maatregelen voor klimaat en biodiversiteit zijn ingedeeld in 3 categoriën. Op het hoogste schaalniveau hebben maatregelen ook impact op de omringende stad. Op de middenschaalverbeteren ze de gehele binnenstad en op het laagste schaalniveau hebben ze impact op de buurtjes

In de **eerste categorie** vallen de initiatieven in de vestingwerken (de randen van de binnenstad) met haar bestaande grote aaneengesloten parken en een breed water. De robuuste, op delen lommerrijke ring,

is met de eeuwenoude waterlopen verbonden met het omringende landschap. De initiatieven in de vestingwerken, van buitenkant tot aan de binnenstadgevels, dragen daarom op robuuste wijze bij aan het verbeteren van de groen-blauwstructuur van de hele stad. In deze categorie past bijvoorbeeld het vervangen van verharding op de kades door plantsoenen en geveltuinen.

De **tweede categorie** initiatieven ligt in de (gedempte) grachten en de voormalige markten. Ze dooraderen de binnenstad. De maatregelen in deze openbare ruimtes dragen bij aan een goed verblijfsklimaat. En het toevoegen van beplanting laat zich goed combineren met het autoluw maken van de binnenstad.

Tenslotte zijn er de initiatieven die fijnmazig zijn en zich bevinden in de buurtjes. De bewoners,

ondernemers en pandeigenaren hebben in deze categorie een grote rol. Met meer planten en minder steen voor en achter de panden, wordt het koeler en stiller.

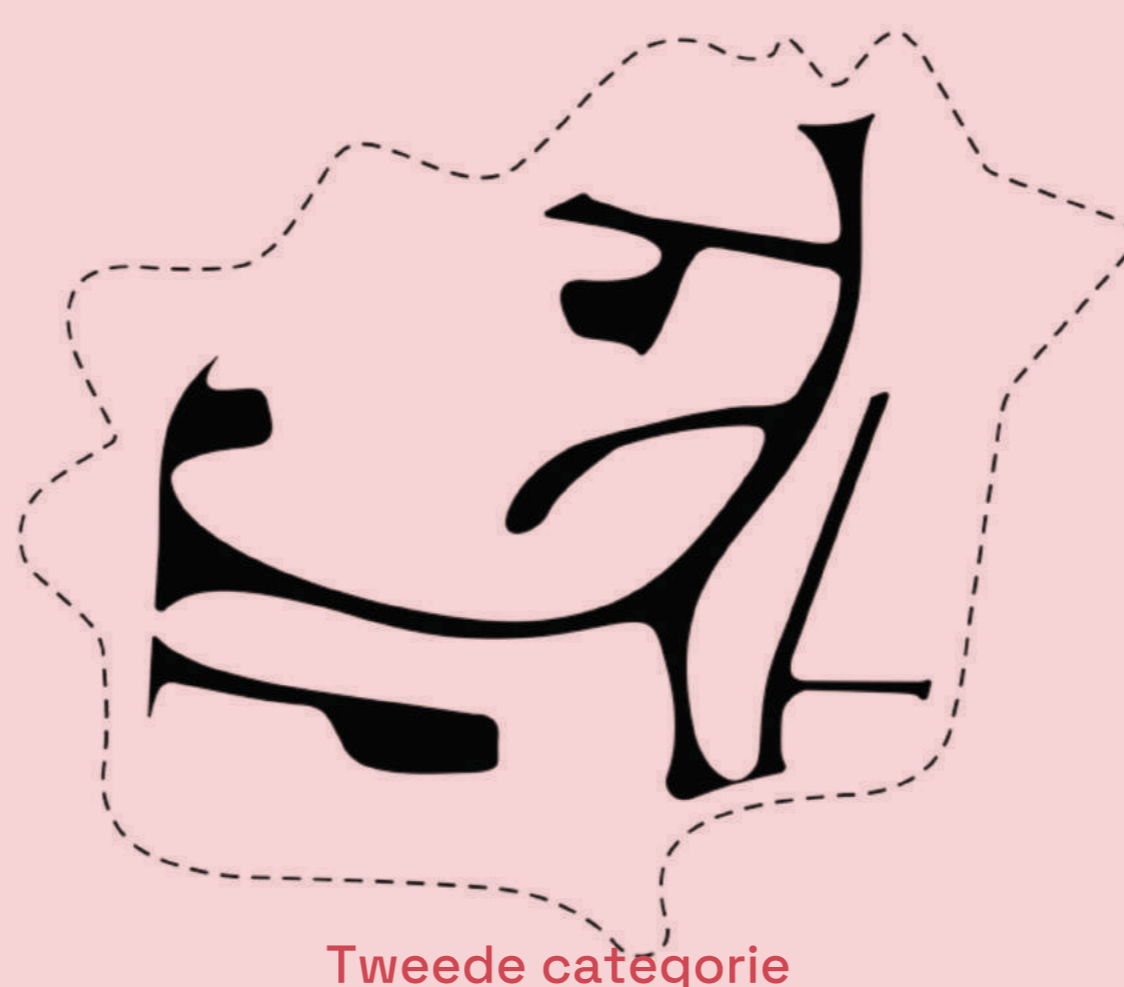
Meer beplanting houdt neerslag langer vast.

Een rijke beplanting in de tuinen en binnenterreinen biedt een veilige leefomgeving voor veel soorten stadsdieren. In deze categorie vallen bijvoorbeeld de aanleg van geveltuinen en klimplanten tegen de gevel, het beplanten van daken, het vervangen van bestrating in onbenutte hoekjes door planten en het plaatsen van plantenbakken”

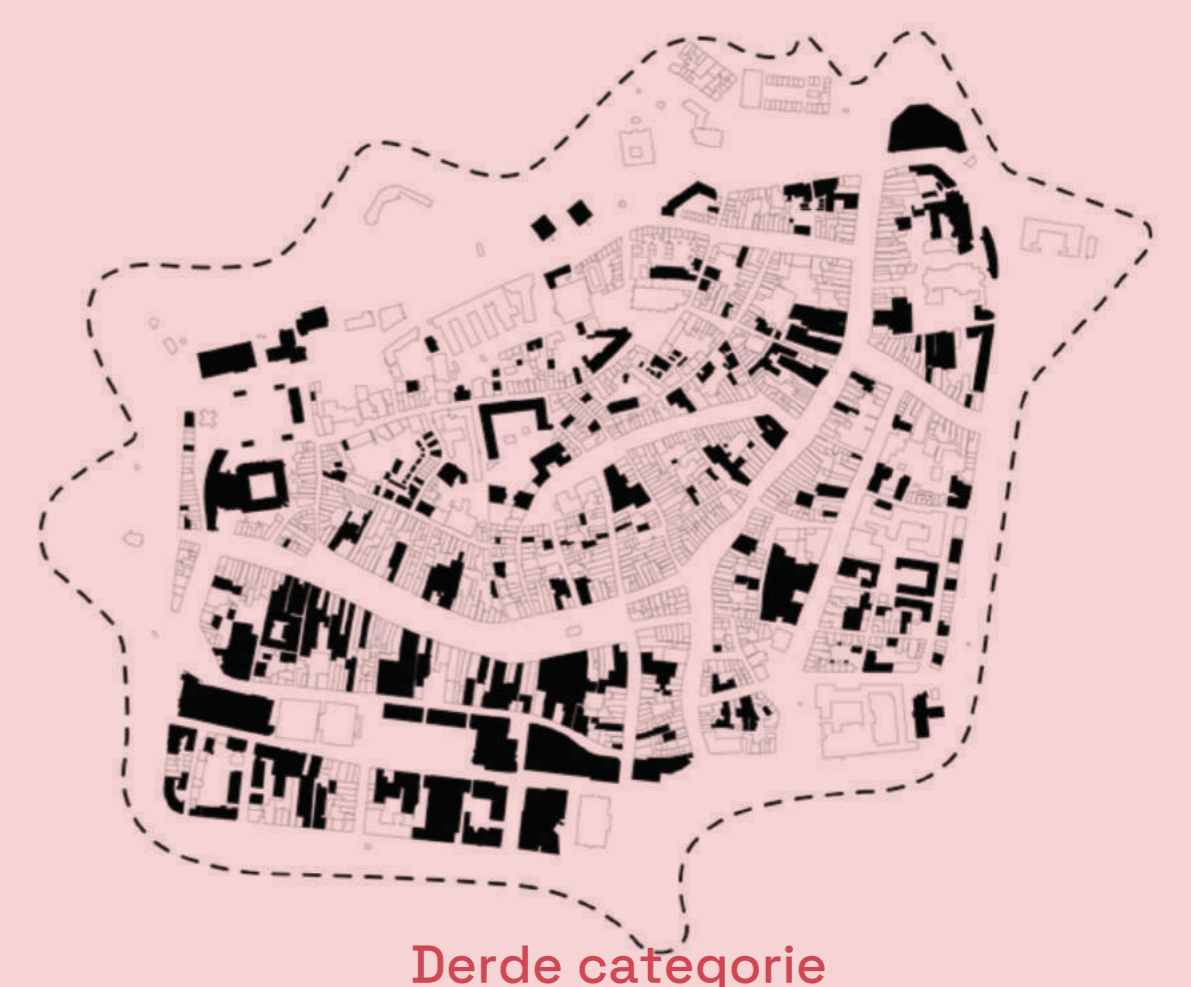
Maïke van Stiphout
DS Landschapsarchitecten



Eerste categorie



Tweede categorie



Derde categorie

LEZING 2: ONTMOETEN

"De stedelijke samenleving bestaat uit een groot aantal individuen die veelal in gescheiden werelden leven, maar wel de publieke ruimte van de stad met elkaar delen. Vanuit beleid is er vaak een behoefte om meer ontmoetingen te stimuleren tussen deze verschillende werelden om zo sociale samenhang en integratie te bevorderen. Dat is echter nog niet zo makkelijk omdat er vaak een spanningsveld is tussen diversiteit en samenhang, tussen nabijheid en afstandelijkheid en tussen ontmoeting en vermijding.

Wat zegt de vakliteratuur over ontmoetingen in de publieke ruimten?

En wat leert ons dat? Over fatsoenlijke onoplettendheid, positieve tolerantie, thirdplaces, parochiale domeinen, publieke familiariteit, afstandelijke gewenning, comprimeringen amicaliteit?

De beroemde Amerikaanse socioloog Louis Wirth definieerde de stad als een betrekkelijk grote, dichte, en permanente vestiging van sociaal heterogene individuen. Deze diversiteit is een van de grootste aantrekkingskrachten van de stad. Het is echter tegelijkertijd ook vaak haar achilleshiel. De hoeveelheid en verscheidenheid aan mensen zorgt er namelijk voor dat stadsbewoners er een omgangsvorm op na houden die wordt gekenmerkt door afstandelijkheid.

Om meer scherp te krijgen in het stedelijke spanningsveld tussen nabijheid en afstandelijkheid helpt het om te kijken waar die afstandelijkheid vandaan komt en door welke factoren deze wordt versterkt. Ook is het goed om de wensbeelden van professionals om tot meer betekenisvolle ontmoetingen te komen te bespreken, net als de waarde van ontmoetingen binnen en buiten de eigen groep. En tot slot om naar de intensiteit en frequentie van het contact te kijken en naar vanzelfsprekende ontmoetingsplekken."

Gerben Helleman
Stadsgeograaf

