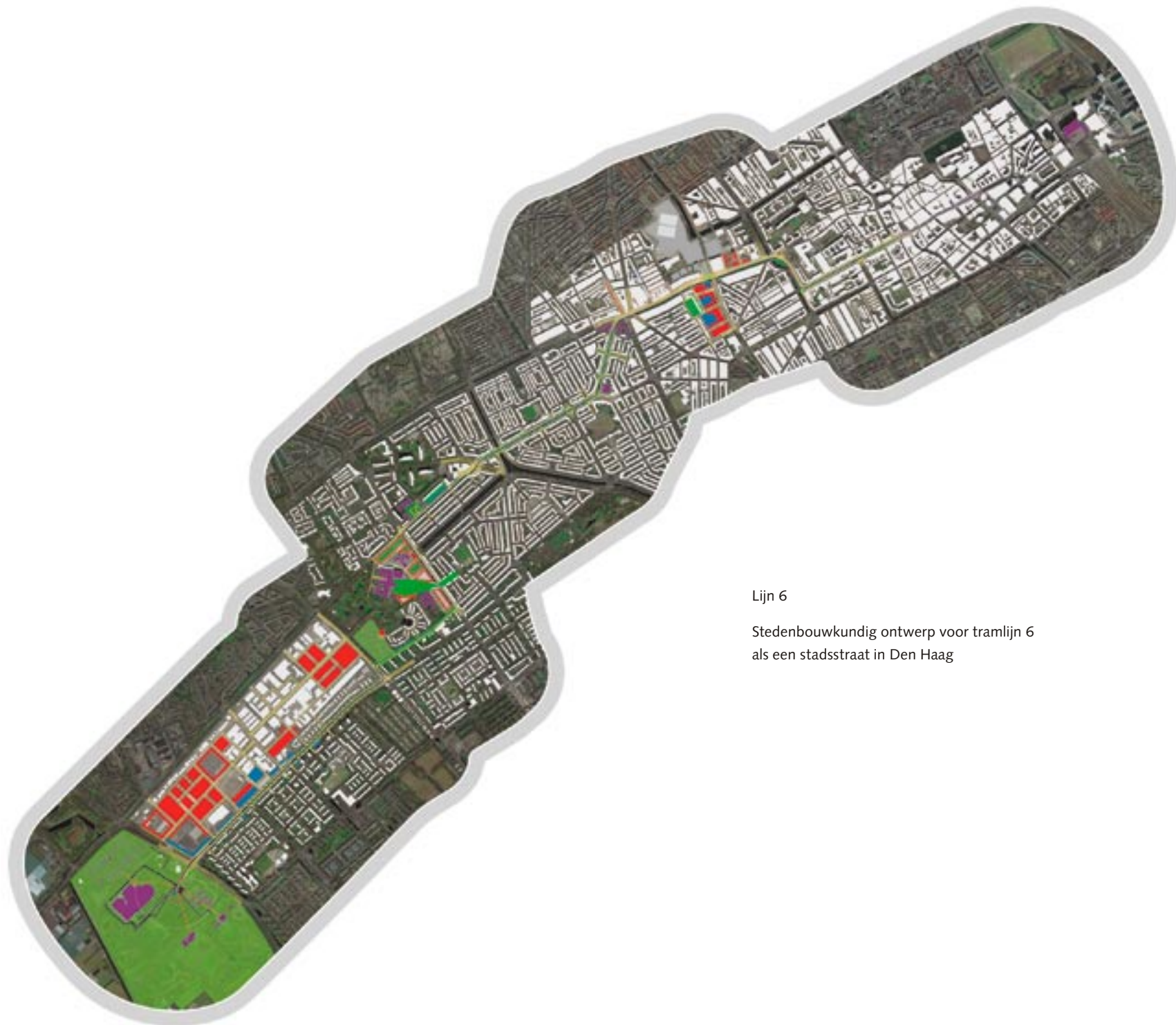




Lijn 6

**Stedenbouwkundig
ontwerp voor tramlijn 6
als een stadsstraat in Den Haag**

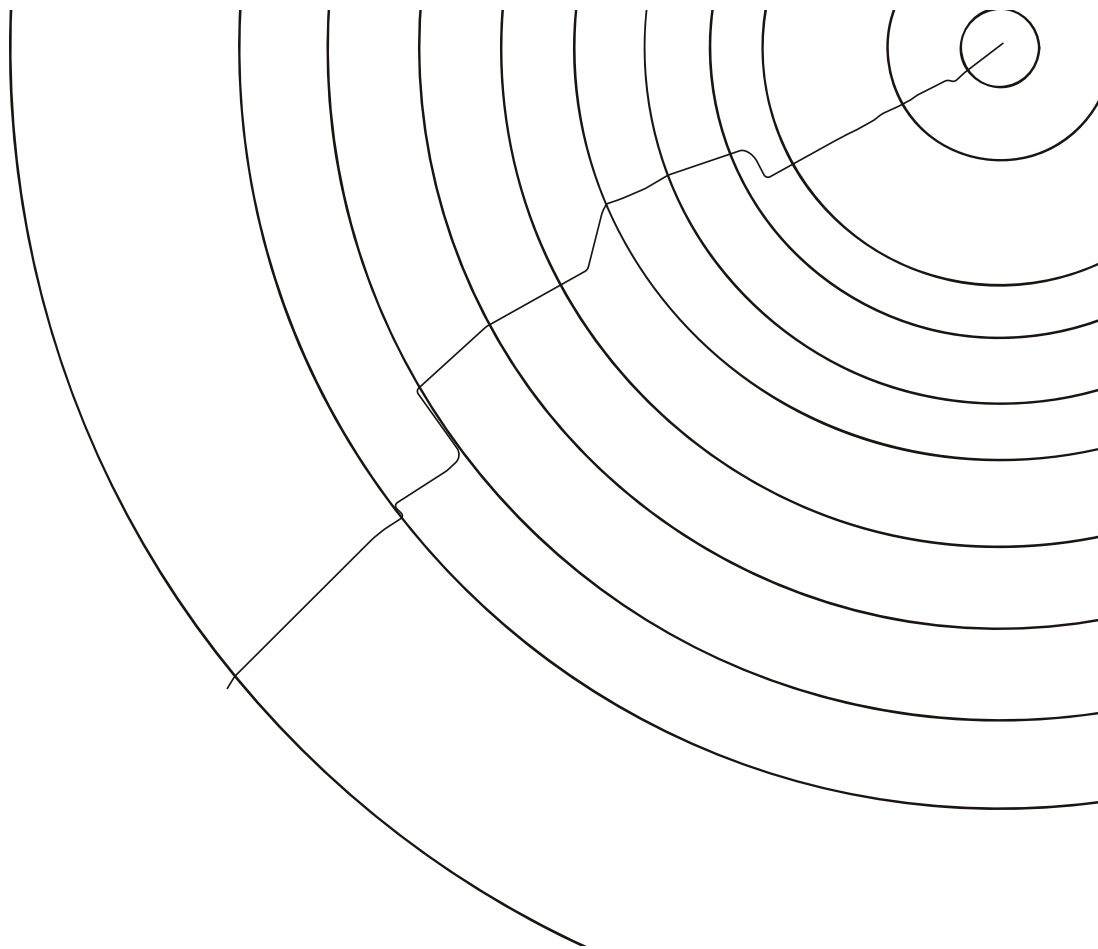


Lijn 6

Stedenbouwkundig ontwerp voor tramlijn 6
als een stadsstraat in Den Haag

Inhoud

| | |
|---|----|
| <i>Inleiding</i> | 7 |
| <i>LOM</i> | 11 |
| De Uithof | 18 |
| <i>Dekolonisatie</i> | 21 |
| Apeldoornselaan | 26 |
| <i>Profielen</i> | 29 |
| <i>De straat</i> | 33 |
| Transvaal / Loosduinseweg | 36 |
| Ziekenhuis Leyenburg | 40 |
| Escamplaan | 44 |
| <i>Bouwen</i> | 45 |
| Tuintoren | 48 |
| Kerketuinen/Zichtenburg en Bouwlust | 50 |
| <i>Colofon</i> | 59 |



Inleiding

Den Haag is een stad die niet kan uitbreiden. Het klinkt als een probleem, maar zou wel eens het grootste voordeel kunnen zijn dat Den Haag boven andere Nederlandse steden heeft. Uitbreiding is een gemakkelijke uitweg geworden voor stadsbesturen, projectontwikkelaars, bouwbedrijven, ontwerpers en bewoners. Problemen worden vermeden door dingen ver uit elkaar te leggen. Bedrijfsmatige risico's worden uit de weg gegaan door de grootste gemene deler aan te bieden: de eengezinswoning. Vernieuwing wordt uitgesteld door gebruik te maken van conventionele modellen en standaardoplossingen. Stedenbouw is een zorgeloze productie van kwantiteit geworden, met kwaliteit als een vaag cliché in de verte. Stedelijkheid is een eigenschap die nog slechts in een fractie van het stedelijk grondgebied wordt nagestreefd: het centrum.

Ook bij de herstructurering van bestaande stedelijke gebieden is verdunning de dominante strategie. De bouwwereld leeft zich uit in massale sloop- en nieuwbouw-projecten, waarvan de schaal en de voorspelbaarheid een weerspiegeling is van de door fusies toegenomen omvang van de corporaties, ontwikkelaars en gemeentes.

Den Haag kan zich dat niet veroorloven; het ontbreekt haar aan ruimte. Den Haag moet niet alleen verdichten, zij moet ook verstedelijken; zij zal stedelijkheid moeten vinden op plekken waar andere Nederlandse steden sub-urbaniseren. Door haar karakter van ruimtelijke hogedrukpan kan Den Haag zich ook een ander Nederlandse fenomeen niet veroorloven: het parallel uitvoeren van verschillende vormen van beleid. Tenslotte zijn grootschalige standaardprojecten voor herstructurering in Den Haag onmogelijk, omdat zij teveel ruimte verspillen. Den Haag wordt met andere woorden gedwongen tot een andere vorm van stedenbouw: experimenteel, creatief, pragmatisch, nauwkeurig, kleinschalig, empirisch en stedelijk. Er kan veel minder in Den Haag, en dat levert veel meer op.

Dat dit idee nog niet geheel is geaccepteerd wordt geïllustreerd door het feit dat VELOV - verdichten langs openbaar vervoerlijnen - niet een vigerend ruimtelijk beleid voor Den Haag is, maar een experimenteel, papieren project. Het 'experimentele' van VELOV is echter zo logisch, zo voor de hand liggend, zo pragmatisch, dat

het absurd is dat het als een experiment wordt aangeboden. Het concentreren van bebouwing langs infrastructuur is de alleroudeste stedenbouwkundige wet.

In de 'officiële' integrale visie voor Zuid West Den Haag wordt echter de bebouwing langs de toekomstige lijn 6 verdund, in plaats van verdicht. Niet vanwege een mysterieus nieuw idee over stedenbouw, maar simpelweg omdat de tramlijn geen rol van betekenis lijkt te spelen in het bewustzijn van DSO.

Een ander voorbeeld van moeilijk uit te bannen gedrag is, dat zelfs Den Haag zich bloot stelt aan de verdunnende en suburbaniserende effecten van sloop-nieuwbouwprojecten voor naoorlogse en vooroorlogse wijken. Geredeneerd vanuit generieke woningmarktprojecties is dit misschien logisch, maar binnen de complexe Haagse condities is het onmogelijk te verantwoorden. Men zal een simpele waarheid moeten accepteren: Den Haag kan niet uitbreiden en moet verdichten, suburbane woonmilieus in Den Haag liggen dus niet voor de hand, intensieve stedelijkheid des te meer. Grootschalige bouwprojecten passen niet; nauwkeurige, percelsgewijze vernieuwing wel. Men zal zich moeten specialiseren in stedelijkheid, in Haagse stedelijkheid.

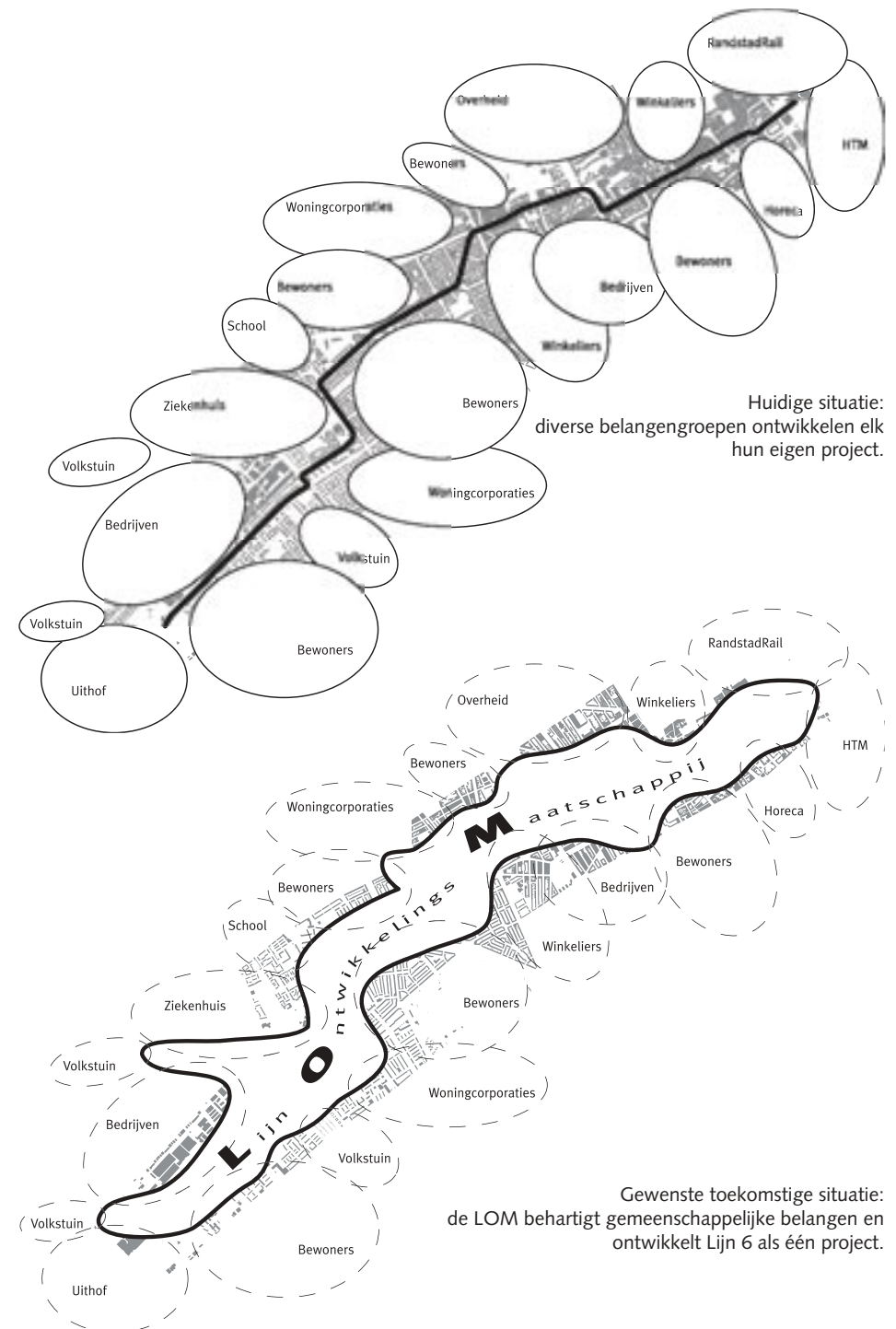
Bij haar invulling van het VELOV project heeft CRIMSON een aantal simpele uitgangspunten gehanteerd. Ons ontwerp is geen masterplan, maar een vorm van spoorzoeken. Van plek naar plek bewegend, vinden we mogelijkheden om substantie toe te voegen, de straat te herorganiseren en onderdelen met elkaar te combineren. Constanten daarin zijn de continuïteit van de 'lijn 6 experience', de vermenigvuldiging van het aantal toegangen tot de lijn 6 zone vanuit de omliggende wijken en vooral ook de oriëntatie van het openbare en commerciële programma op de stadsstraat.

LOM

De straten die onderdak gaan bieden aan tramlijn 6 vormen samen een heterogene verzameling ruimtes en routes, die niet bepaald een herkenbare eenheid zijn. Ze liggen niet eens vanzelfsprekend in elkaars verlengde. Wanneer Lijn 6 als een echte stadsstraat wil lukken, zal de ontwikkeling ervan als een samenhangend project gezien en ondernomen moeten worden. De verschillende initiatieven en ontwikkelingen langs de tramlijn en van de lijn zelf, moeten als een samenhangend geheel bekeken worden en integraal gepland en georganiseerd worden. Lijn 6 wordt een ontwikkelingsproject. Door deze positionering krijgt Lijn 6 een imago en uitstraling die nodig is om commerciële ontwikkeling en verdichting rond de lijn aantrekkelijk te maken.

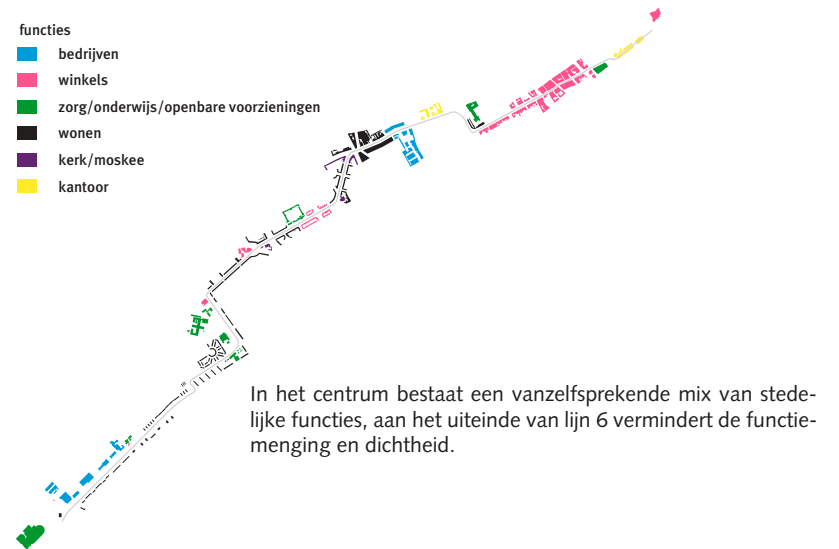
Voor de ontwikkeling van project Lijn 6 ligt het voor de hand om een voorbeeld te nemen aan de Wijkontwikkelingsmaatschappijen die in andere steden succesvol hebben gewerkt aan revitaliseringsprojecten voor buurten of straten. In dit geval praten we natuurlijk niet over een WOM, maar over een LOM: een Lijnontwikkelingsmaatschappij.

Kenmerk van de LOM is dat zij een projectorganisatie is waarin de belangen van alle spelers in het gebied van Lijn 6 vertegenwoordigd zijn, en waarin zowel de private als publieke partijen zich committeren aan hetzelfde doel. De LOM stimuleert ontwikkelingen en verdichting, maakt een plan van aanpak en zorgt ervoor dat plannen van (kleine) initiatiefnemers hun weg naar realisering kunnen vinden. De LOM zorgt voor de coördinatie van gemeentelijke diensten en begeleidt bewoners in hun initiatieven, in de route naar eigen woningbezit of de vorming van bewonersverenigingen. In de LOM worden de toekomstplannen van het ziekenhuis, de bedrijven, de volkstuinbezitters en de bewoners tot één samenhangend en elkaar versterkend plan gesmeed en uitgevoerd. Die samenwerking is belangrijk, want om in heel Den Haag een 'dichte' stedelijke atmosfeer te creëren, moet het initiatief en de invloed over de inrichting van de stad, worden gedeeld met veel meer en veel kleinere partijen.

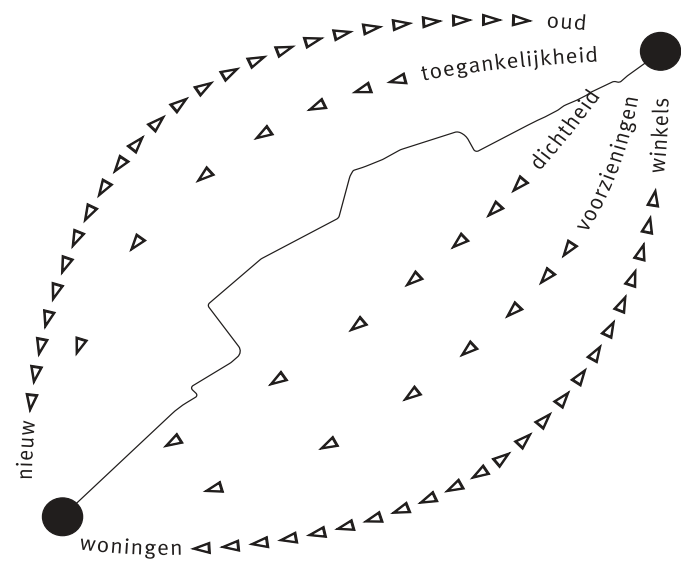




boven: organische groei van de stad; de oudste bebouwing ligt in het centrum, de jongste aan de rand van de stad.
midden: het oudste stadsdeel is nu onderwerp van vernieuwing, terwijl het jongste stadsdeel het snelst veroudert.
onder: door middel van de LOM vinden over de gehele lijn vernieuwingsprojecten plaats.



In het centrum bestaat een vanzelfsprekende mix van stedelijke functies, aan het uiteinde van lijn 6 vermindert de functiemenging en dichtheid.



Het doel van de LOM: ontwikkeling van de lijn, ook van het perifere gedeelte, en een meer evenwichtige verdeling van voorzieningen, dichtheid en toegankelijkheid.



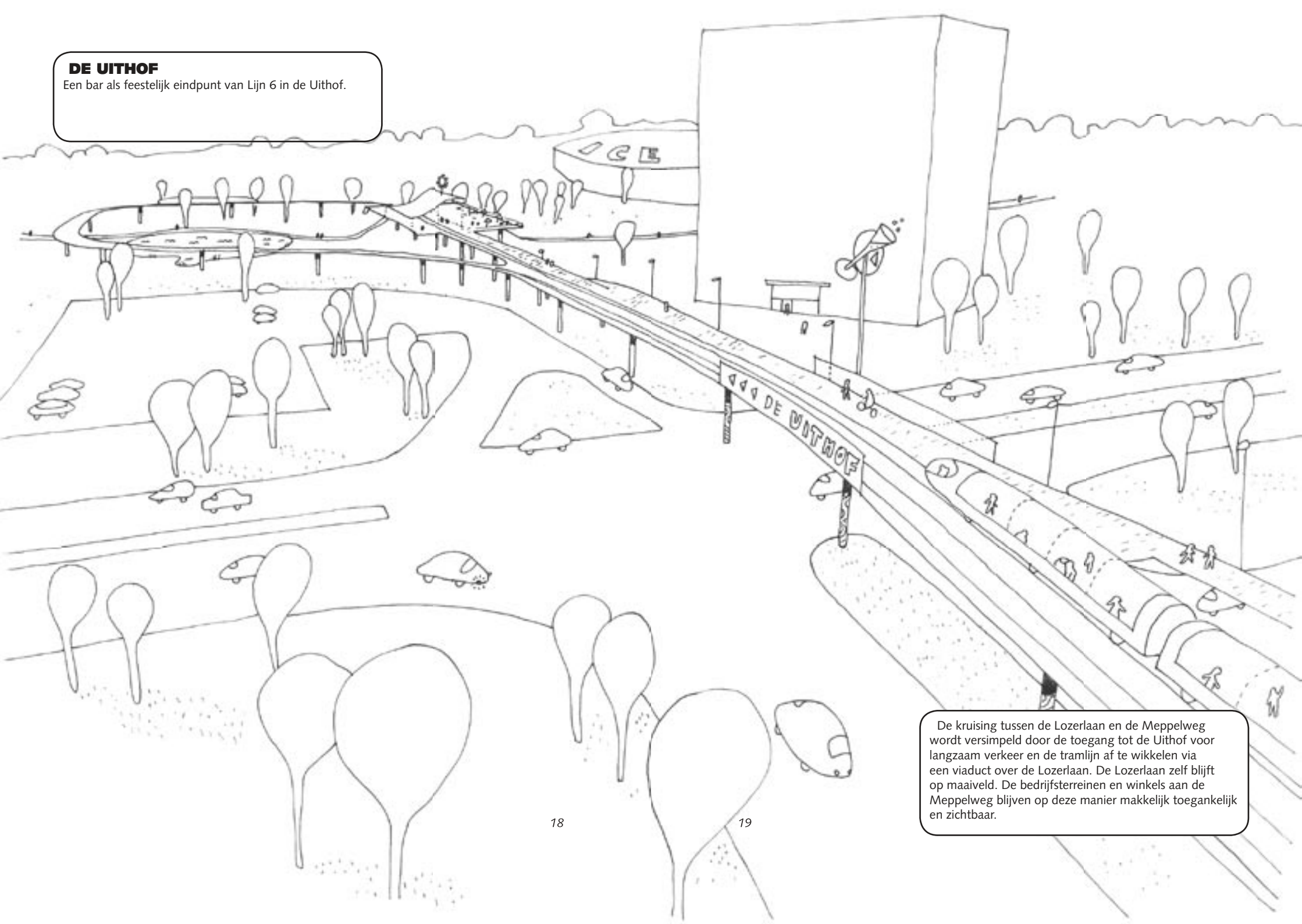
Beoogde deelnemers in de LOM rond Ziekenhuis Leyenburg. 16



Beoogde deelnemers in de LOM rond de Uithof. 17

DE UITHOF

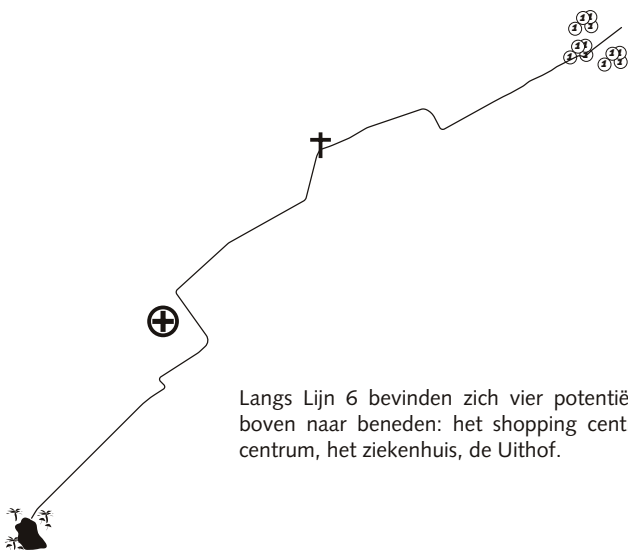
Een bar als feestelijk eindpunt van Lijn 6 in de Uithof.



De kruising tussen de Lozerlaan en de Meppelweg wordt versimpeld door de toegang tot de Uithof voor langzaam verkeer en de tramlijn af te wikkelen via een viaduct over de Lozerlaan. De Lozerlaan zelf blijft op maaiveld. De bedrijfsterreinen en winkels aan de Meppelweg blijven op deze manier makkelijk toegankelijk en zichtbaar.



De eindhalte van lijn 6 in de Uithof wordt dieper het park ingebracht, zodat zij centraler ligt ten opzichte van de attracties in het park. De opgetilde tramlijn tast het park zo weinig mogelijk aan. Een bar met een groot terras kraagt vanuit de tramhalte tot in de boomtoppen uit, een zomerattractie voor bezoekers van het park en tramreizigers.



Langs Lijn 6 bevinden zich vier potentiële attractoren; van boven naar beneden: het shopping centrum, het religieuze centrum, het ziekenhuis, de Uithof.

Dekolonisatie

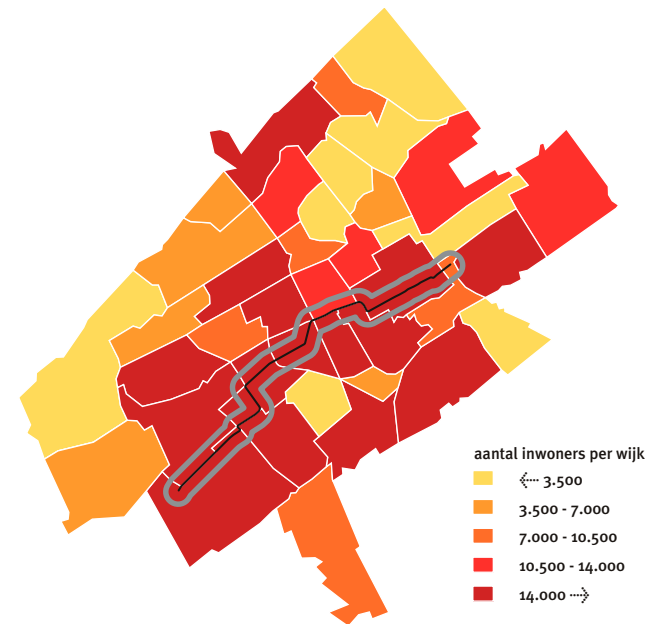
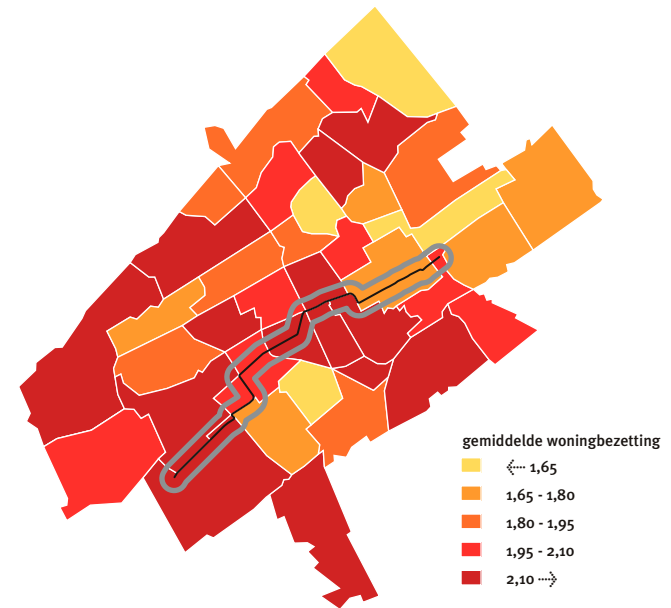
De oude wijken aan weerszijden van Lijn 6 zijn grotendeels in handen van woningcorporaties. Ze zijn versleten en toe aan vernieuwing. Maar de grootschalige manier waarop de corporaties deze opgave ter hand nemen met sloop en nieuwbouw, een radicale vervanging van de woningen door andere woningtypes, van de bestaande bewoners door andere bewoners, heeft vele nadelen.

Wij pleiten voor een andere, behoedzamere aanpak, zoals die overal ter wereld, in alle bestaande steden, zorgt voor een geleidelijke en continue verandering en modernisering van de stad. De grootschalige sloopplannen, die een weerspiegeling zijn van de bedrijfsvoering van de grote corporaties, leiden tot een bijna onvermijdelijke afname van woningdichtheid en tot het verdwijnen van de bestaande bebouwing en daarmee haar cultuurhistorische waarde. Maar belangrijker is dat het bijna natuurlijke proces van toe-eigening, herinnering, aanpassing, uitbreiding en hergebruik wordt stopgezet en weggevaagd.

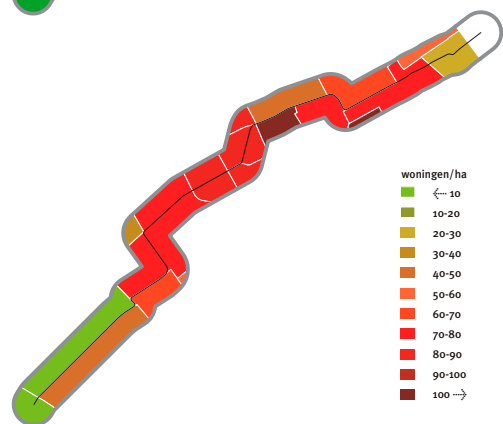
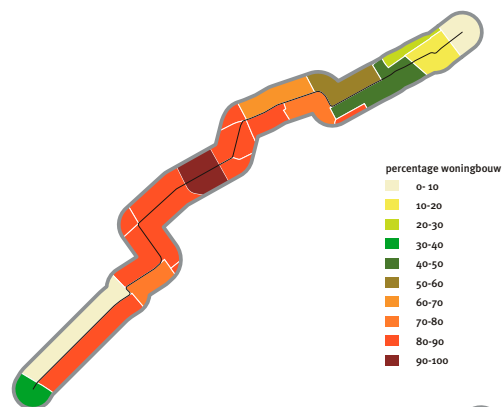
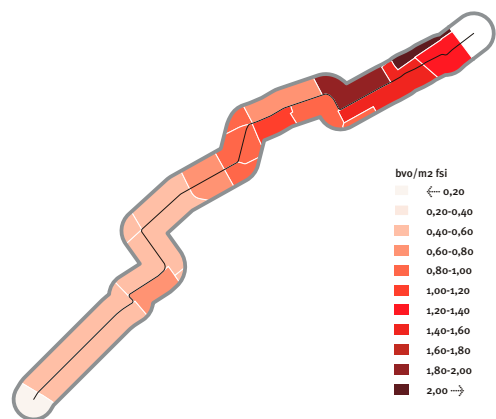
Wij gaan niet uit van grootschalige sloop, maar dat betekent niet dat we niets doen. Verbetering van de stadsdelen rond Lijn 6 is wel degelijk nodig, maar we stellen voor om dit doel te bereiken via een proces van herontwikkeling, renovatie, samenvoeging en verkoop aan bewoners.

We gaan uit van een dekolonisatieproces, van een terugtrekken de beweging van de corporaties. Woningen moeten voor een deel worden verkocht aan oude en nieuwe bewoners. Bewoners moeten verenigingen van eigenaren kunnen oprichten die delen van de openbare ruimte in beheer krijgen.

De voorgenomen sloop- en nieuwbouwplannen van de corporaties en DSO leiden tot een sterke afname van het woning- en bewonersaantal in de invloedzone van Lijn 6 en dit resultaat staat averechts op de ambities van VELOV. Ook door samenvoeging en renovatie zal het woningaantal verminderen maar het netto resultaat is veel gunstiger. Daarmee is deze studie niet slechts een kwantitatieve aanvulling op het vigerende beleid, biedt het geen verdichtingsvoorstellen ter compensatie van de verdunningsplannen, maar wil het ook een pragmatisch alternatief bieden voor de huidige herstructureringsmentaliteit.



Lijn 6 doorsnijdt enkele van de dichtst bebouwde en bewoonde wijken van Den Haag. (Statistieken uit DNA Atlas Den Haag, gemeente Den Haag 2002.)



De bestaande woningdichtheden in de aan Lijn 6 grenzende wijken zijn hoog. Door sloop-nieuwbouw herstructureringsprojecten zal de dichtheid afnemen.

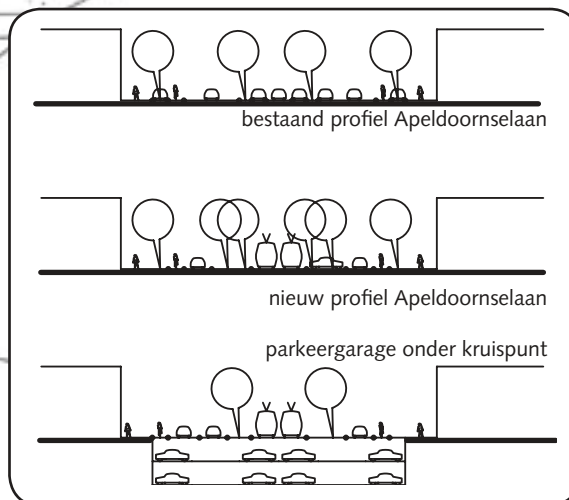
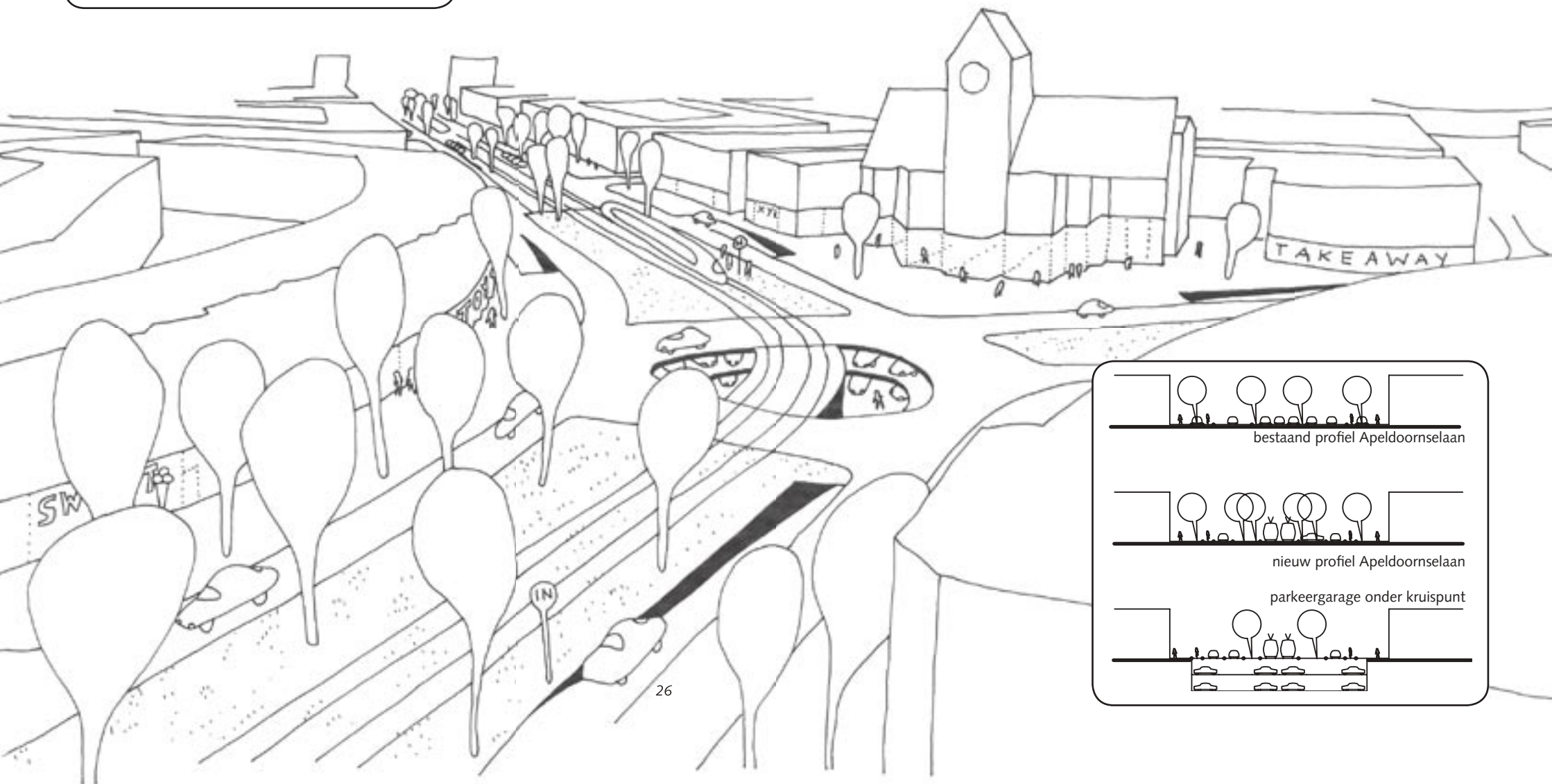


Door samenvoeging en renovatie ontstaat diversiteit en een opwaardering van de woonomgeving.

Verkoop aan bewoners zorgt voor een beter beheer en onderhoud van woningen en buitenruimte en verbetert de leefbaarheid van de wijk, daar is geen nieuwbouw voor nodig. Toepassing van de wet Sociale Koopwoning kan ervoor zorgen dat ook lagere inkomens eigen-huisbezitter kunnen worden. Verkoop aan bewoners is essentieel voor het creëren van draagvlak voor de verdichtingsoperatie. VVE's van bewoners kunnen een deel van onderhoud en beheer van de openbare ruimte overnemen. Het bestaande gemeentelijke beleid rond verkoop aan bewoners kan uitgebreid en versterkt worden en dient vooral in juridische zin vergemakkelijkt te worden. Begeleiding van de nieuwe huiseigenaren door de LOM is wenselijk.

APELDOORNSELAAN

Een parkeergarage onder het kruispunt van de Apeldoornseleen en de Dierenselaan zorgt voor ca. 240 parkeerplaatsen. De Apeldoornseleen houdt slechts 60 parkeerplaatsen voor kortparkeren en gehandicapten over en kan daardoor veranderen in een groene parkachtige laan. De parkeergarage is makkelijk bereikbaar vanuit alle richtingen en ondersteunt de omliggende winkels en bedrijvigheid. De kerk van de Heilige Theresia van het kindje Jezus, op het kruispunt, krijgt op termijn een meer intensieve, commerciële of openbare functie.



APELDOORNSELAAN

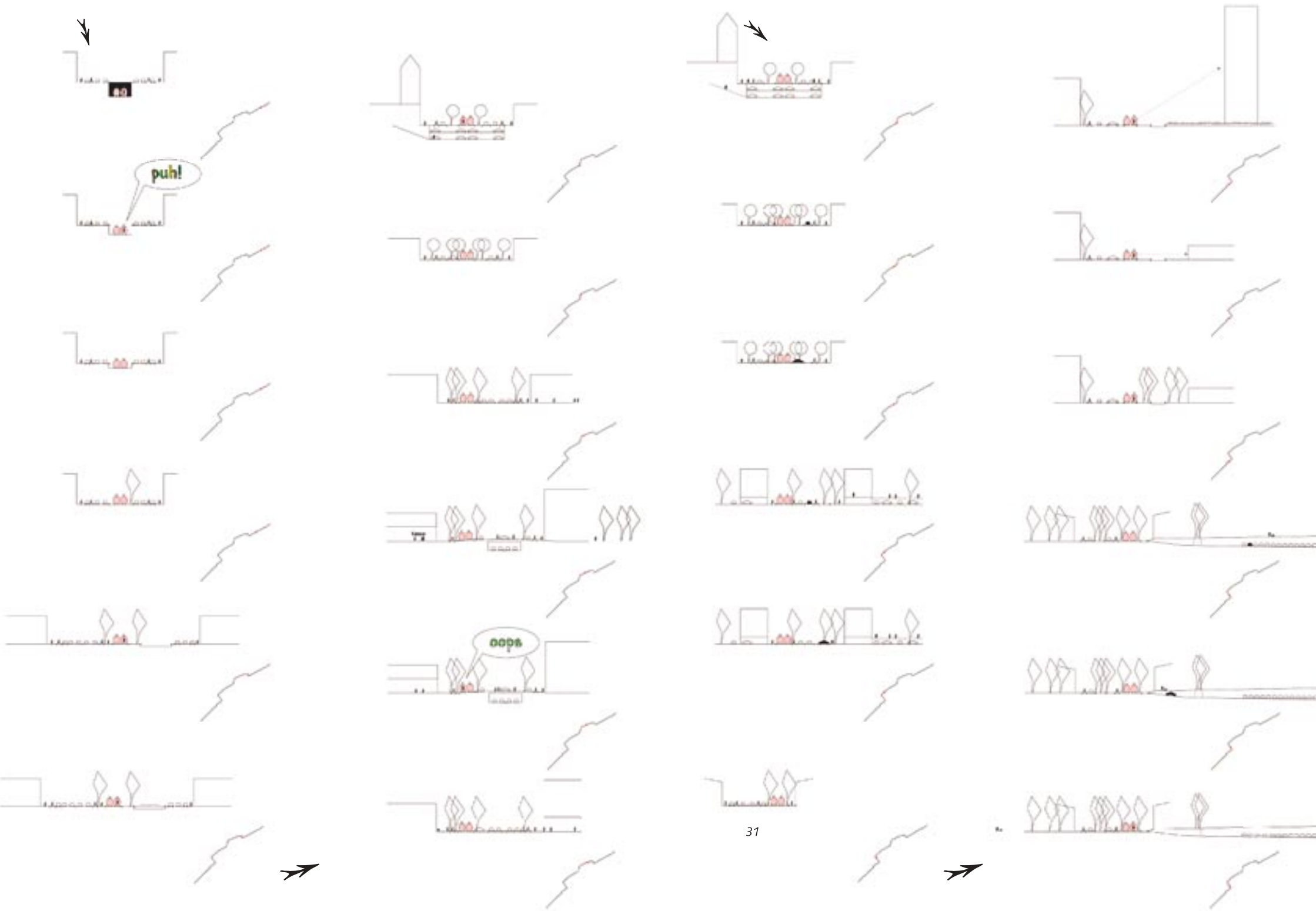


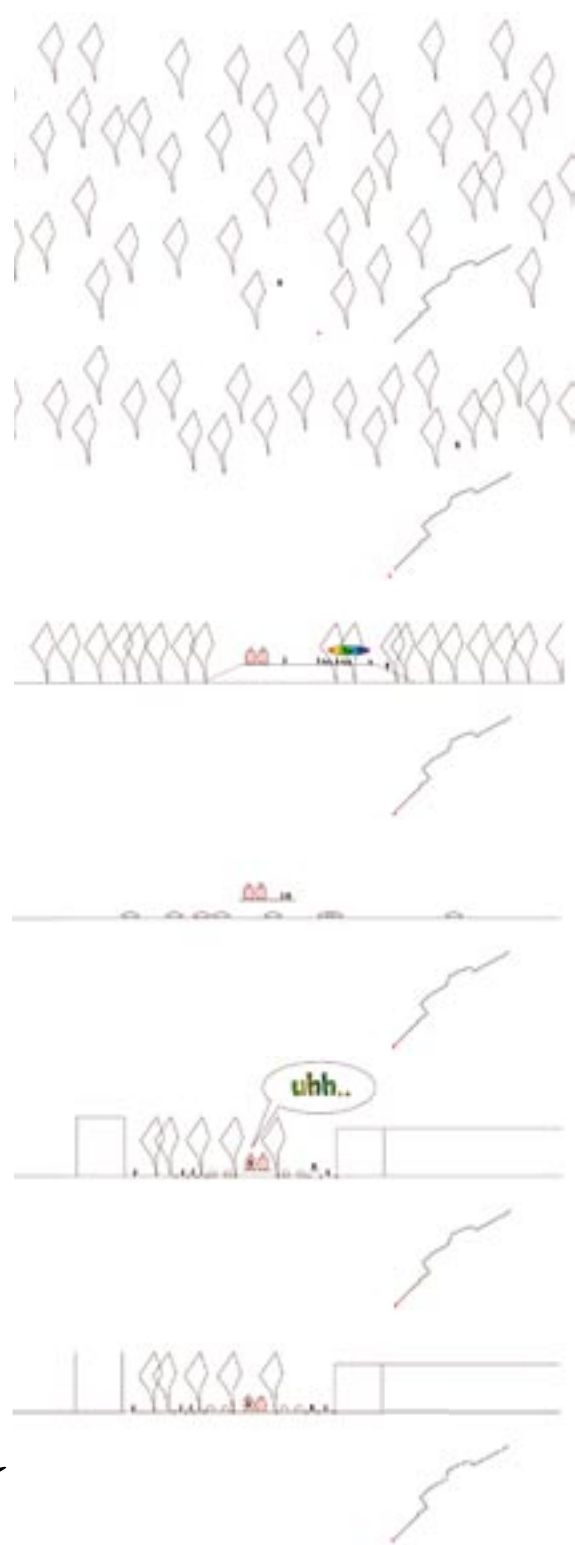
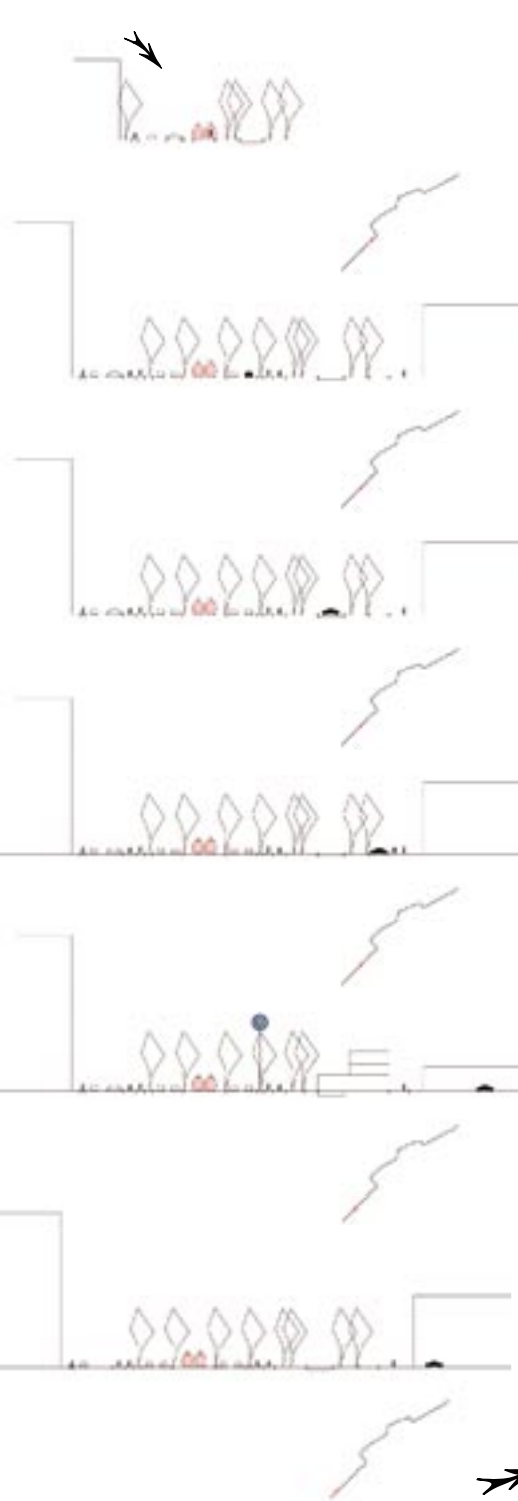
De parkeergarage laat het gebied beter functioneren en maakt de woonstraten autoluw.



Herinrichting Apeldoornse laan met tram en parkeergarage (links).

profielen





De straat

Voor de ontwikkeling van Lijn 6 als een echte stadsstraat is het van belang dat een zekere dichtheid wordt bereikt, in bebouwing en bewoners, maar ook in activiteiten en aanbod, commerciële en openbare functies. De verkeersruimte moet daarnaast afgestemd zijn op een mix van fietsers, voetgangers en auto's en natuurlijk de tram. Om dit te stimuleren stellen we bij de ontwikkeling van Lijn 6 de volgende principes voor:

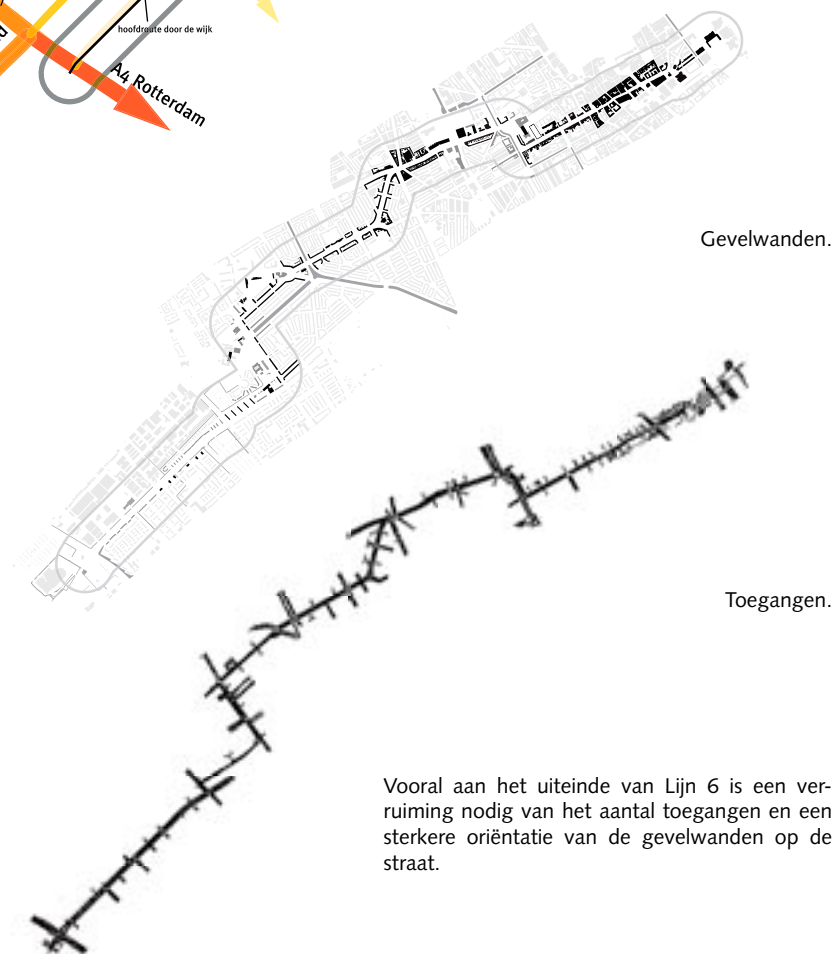
- Alle gebouwen aan Lijn 6 moeten op de straat georiënteerd te worden en vanaf de straat ontsloten worden.
- Bij nieuwbouw moet steeds de eis gesteld worden dat de begane grond bestemd wordt voor een commerciële of openbare functie en daar ook op ontworpen wordt (hogere verdiepingshoogte bijvoorbeeld).
- De straat moet een maximale toegankelijkheid hebben vanaf de aangrenzende gebieden en dat vereist dat op een aantal plekken een verbinding of doorsteek wordt gemaakt. Op dit moment is de route te zeer een verbinding tussen de periferie van Den Haag en het centrum.

Het deel van Lijn 6 dat in het centrum van Den Haag ligt, heeft als vanzelfsprekend een mix van activiteiten, aanbod en verkeerssoorten te bieden. Verder weg van het centrum verdunt het aanbod en de bebouwing zich en komt de nadruk meer op autoverkeer te liggen dan op voetgangers en meer op verkeersruimte dan op verblijfsruimte.

Zonder dit op kunstmatige manier te willen stimuleren is het voor de ervaring van Lijn 6 noodzakelijk dat ook aan het westelijke uiteinde van de lijn een vorm van programmatische rijkdom komt die past en munt slaat uit haar de perifere ligging. Dat betekent aan de ene kant het toevoegen van extra programma dat past bij de naoorlogse woonwijken en het meer op de auto gerichte verkeer aan het uiteinde van Lijn 6 en aan de andere kant het intensiveren, zichtbaar maken en op de weg oriënteren van zowel de bedrijven (Kerketuinen-Zichtenburg) als de woningen (Escamplaan). Op deze manier kan de scheiding tussen de verschillende functies van de stad, die gestalte krijgt in de autonome positie van de naoorlogse woningbouw en industriebouw, getransformeerd worden in een meer stedelijke en aansprekende omgeving.



Verkeersstromen rond Lijn 6.



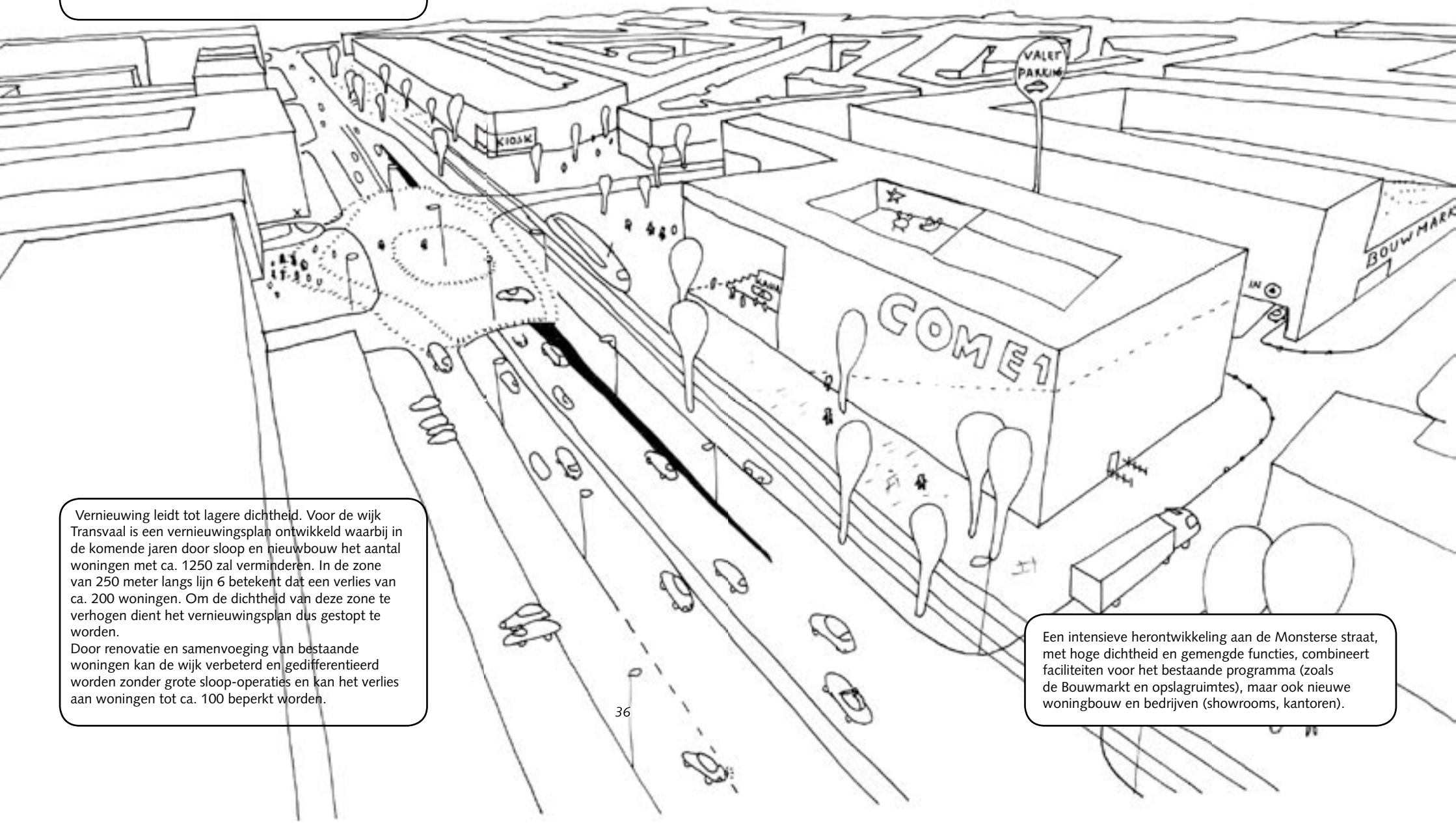
Gevelwanden.

Toegangen.

Vooraf aan het uiteinde van Lijn 6 is een verruiming nodig van het aantal toegangen en een sterkere oriëntatie van de gevelwanden op de straat.

TRANSVAAL/ LOOSDUINSEWEG

Op de Loosduinseweg loopt het tramtracé aan de zuidkant van het straatprofiel. Het biedt enige bescherming tegen het drukke verkeer voor de huizenblokken aan deze zijde. Samen met een brede, groene voetgangerszone wordt een nieuwe en meer leefbare rand van Transvaal gevormd.



Vernieuwing leidt tot lagere dichtheid. Voor de wijk Transvaal is een vernieuwingsplan ontwikkeld waarbij in de komende jaren door sloop en nieuwbouw het aantal woningen met ca. 1250 zal verminderen. In de zone van 250 meter langs lijn 6 betekent dat een verlies van ca. 200 woningen. Om de dichtheid van deze zone te verhogen dient het vernieuwingsplan dus gestopt te worden.

Door renovatie en samenvoeging van bestaande woningen kan de wijk verbeterd en gedifferentieerd worden zonder grote sloop-operaties en kan het verlies aan woningen tot ca. 100 beperkt worden.

Een intensieve herontwikkeling aan de Monstere straat, met hoge dichtheid en gemengde functies, combineert faciliteiten voor het bestaande programma (zoals de Bouwmarkt en opslagruimtes), maar ook nieuwe woningbouw en bedrijven (showrooms, kantoren).

**TRANSVAAL/
LOOSDUINSEWEG**



38



boven: De beperkte ruimte voor het langzame verkeer aan de noordelijke kant van de Loosduinseweg wordt gecompenseerd door nieuwe en bestaande binnenplaatsen van de aangrenzende gebouwen open te stellen voor voetgangers. In plaats van ze slechts als parkeerplaats te gebruiken kunnen de binnenplaatsen ook prettige ruimtes zijn om doorheen te lopen (rode stippellijn).

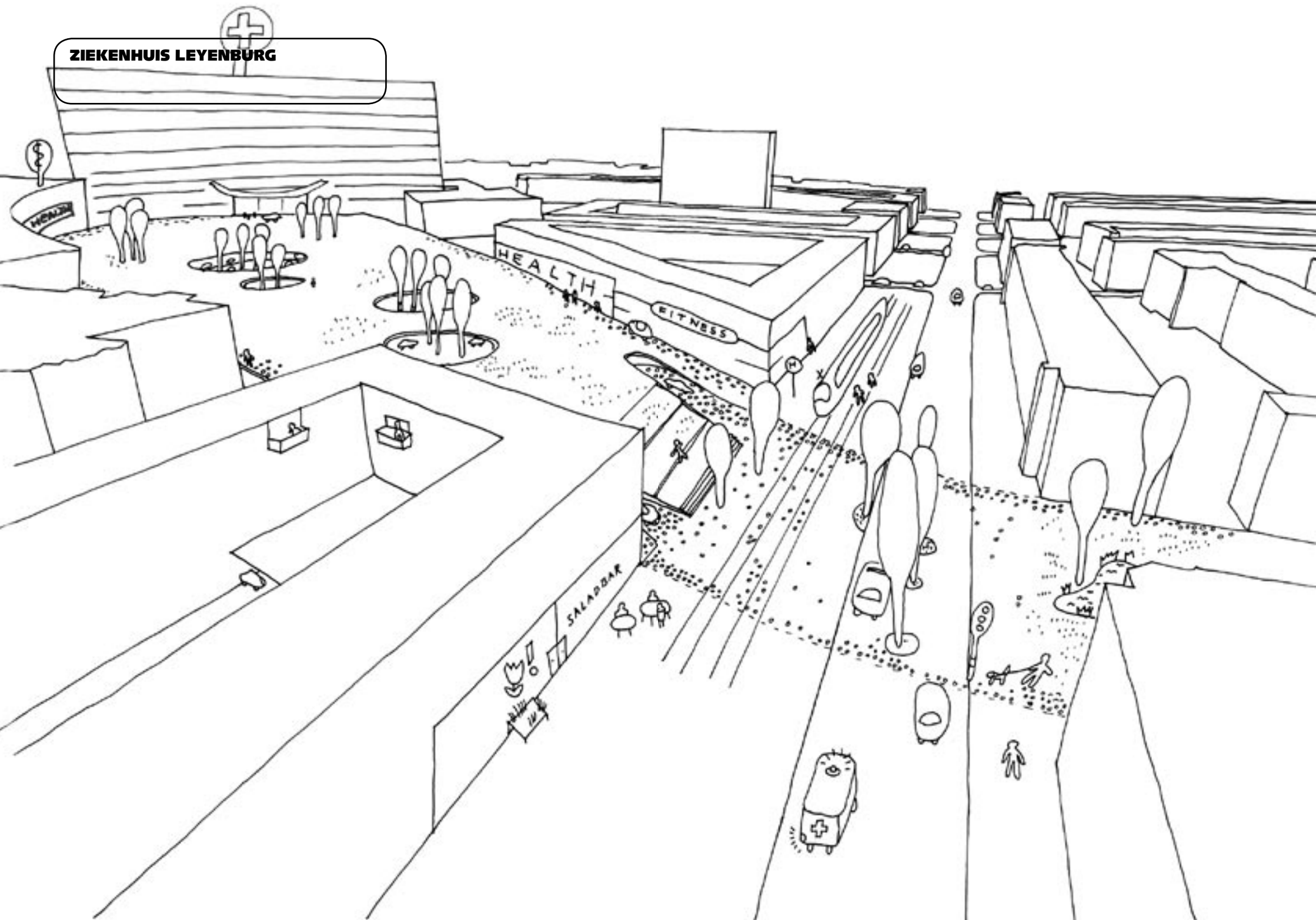
Het Joubertplantsoen wordt opnieuw ingericht als een groen en autovrij plein en doorgetrokken tot aan de andere kant van het eraan grenzende woongebouw, dat daarmee ook met haar voorzijde aan het plein komt te liggen, in plaats van alleen met haar achterkant. De aangrenzende straat wordt doorgetrokken tot aan de Loosduinseweg.

linksboven: Bestaande situatie Loosduinseweg.

linksonder: Een korte tunnel scheidt op de Loosduinseweg het doorgaande autoverkeer (beneden) van de routes voor langzaam en plaatselijk verkeer en tramlijn 11 (boven). Zo ontstaat op maaiveld een makkelijke en verkeersluwe verbinding van Transvaal met het park de Verademing, de scholen en de nieuwe woon/werk gebieden op het GIT terrein. De tunnel bolt lichtjes op als een oversized verkeersdrempel.

39

ZIEKENHUIS LEYENBURG



ZIEKENHUIS LEYENBURG



42

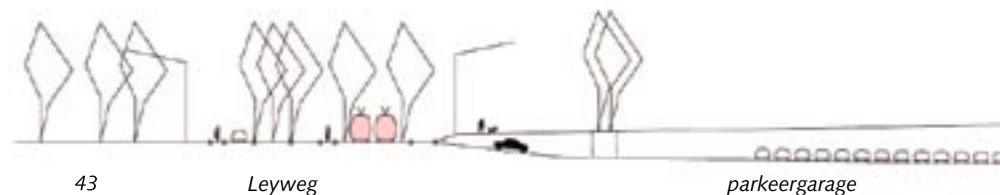


boven: het enorme aantal parkeerplaatsen rond Ziekenhuis Leyenburg is geconcentreerd onder een park. Dit park versterkt de bestaande situatie waarin het terrein van het ziekenhuis langzaam glooiend afloopt naar de Leyweg. De garage is 1,5 laag hoog en wordt deels uitgegraven. Behalve het benodigde aantal auto's biedt het ook plaats aan alle bestaande verkeersverbindingen met het ziekenhuis.

linksboven: bestaande situatie.

linksonder: bouw van sport-en health faciliteiten rondom verhoogd groen plein met parkeergarage voor Ziekenhuis Leyenburg.

Rondom het nieuwe park is plaats voor een mix tussen ziekenhuis- en stedelijke functies, die een brug tussen beide slaan en Leyenburg kunnen 'ontziekenhuizen': een gezondheidscentrum, een fitnessclub, een 'wellnesscenter'. De Leyweg wordt een weg door, in plaats van langs de wijk.

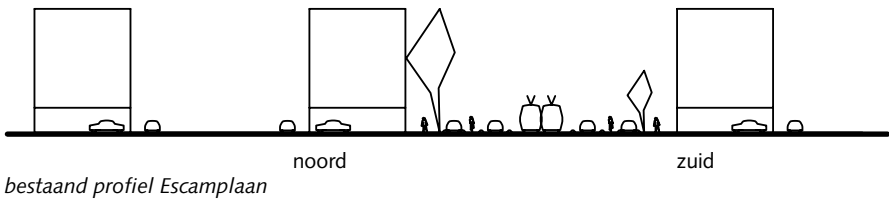


43

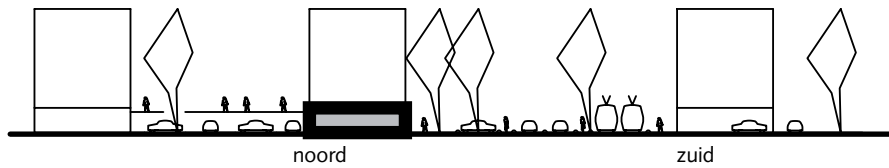
Leyweg

parkeergarage

ESCAMPLAAN



bestaand profiel Escamplaan



nieuw profiel Escamplaan

De garages in de noordelijke huizenrij worden heringericht als werkplaatsen, ateliers of winkels. De auto's verhuizen naar een parkeerplaats aan de andere kant van het woonblok, waar ze overdekt worden met een terras, dat gebruikt kan worden door de inwoners van het blok.

Bouwen

Langs Lijn 6 liggen een aantal locaties die bijzonder extensief gebruikt worden, braak liggen of anderszins niet bijdragen aan het streven om van Lijn 6 een drukgebruikte stadsstraat te maken. Deze locaties lenen zich natuurlijk bij uitstek voor de toevoeging van extra programma. Zelfs zonder sloop is er langs Lijn 6 ruimte voor meer dan 2000 woningen.

We zien de verdichting, die van het bebouwen van de lege locaties het gevolg zal zijn, niet als doel op zichzelf, maar als middel om de potentiële stedelijkheid van de Haagse wijken waar Lijn 6 doorheen gaat aan de oppervlakte te brengen en deze waar nodig te versterken. We streven in de eerste plaats naar een intense stedelijke omgeving en kwantitatieve dichtheid is een van de instrumenten

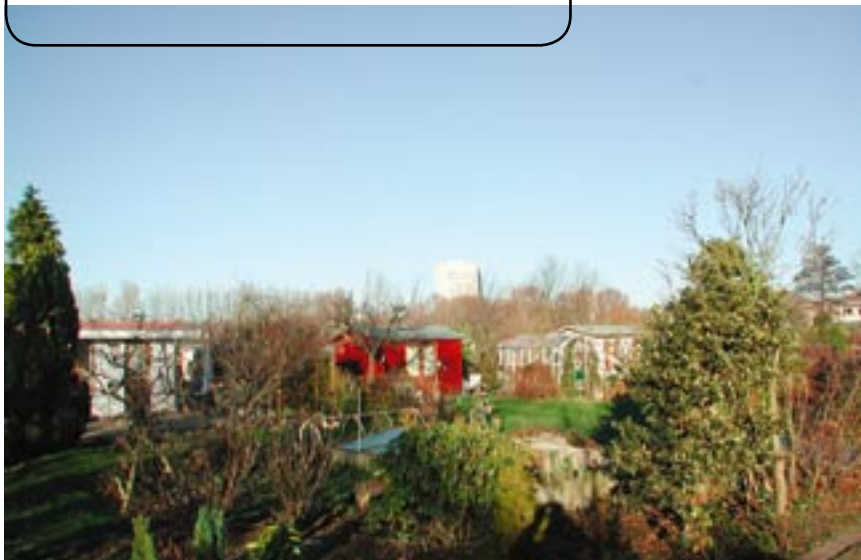
om dit mee te bereiken. Het gaat daarbij natuurlijk niet alleen om het toevoegen van woningen, maar ook van bedrijven en winkels, en om uitbreidingen van showrooms of het ziekenhuis.

We zien het tracé van Lijn 6 als een echte stadsstraat, zelfs als een 'street experience', een route die een afwisselende reeks stedelijke ervaringen als een film aan de gebruiker afspeelt. De 'platte pannekoek' waarvoor Den Haag vaak smalend versleten wordt, kan door de herontwikkeling van enkele punten op de lijn van een aantal intensieve stedelijke plekken worden voorzien, elk met een uitgesproken en herkenbaar karakter. Alle nieuwe gebouwen en al het nieuwe programma dienen op de straat georiënteerd te zijn.

| PROGRAMMA | | BESTAANDE PLANNEN | CRIMSON LIJN 6 | |
|--------------------------|--------------------------------------|-------------------|-----------------|----------------|
| | | wonen | wonen | werken |
| wijk | plan | aantal woningen | aantal woningen | aantal m2 |
| stationsbuurt | | - | - | - |
| centrum | | - | - | - |
| schildersbuurt | | 0 | 0 | 0 |
| regentessekwartier | nieuwbouw GIT | 270 | 270 | 7800 |
| transvaalkwartier | bedrijventerrein (100wo/ha) | 0 | 510 | 12407* |
| | wijkplan transvaal | -192 | -100 | 0 |
| valkenboskwartier | nieuwbouw (88wo/ha) | 0 | 62 | 0 |
| rustenburg - oostenbroek | samenvoegen woningen | -195 | -195 | 0 |
| | kerk | 0 | 0 | 1800 |
| leyenburg | escamplan | 0 | 0 | 0 |
| | parkeerterrein ziekenhuis (100wo/ha) | 0 | 612 | 6000 |
| | tuintoren | 0 | 120 | 0 |
| loosduinen | | 0 | 0 | 0 |
| morgenstond | integraal visie zuid west | -360 | -180 | 0 |
| | bedrijventerrein (50wo/ha) | 0 | 1600 | 160000* |
| bouwlust | integraal visie zuid west | -360 | -180 | 0 |
| | strip | 0 | 0 | 1500 |
| de uithof | horeca | 0 | 0 | 250 |
| | | -837 | 2519 | 189757* |

* afhankelijk van aantal gerealiseerde woningen

TUINTOREN



48



linksboven: bestaande situatie.

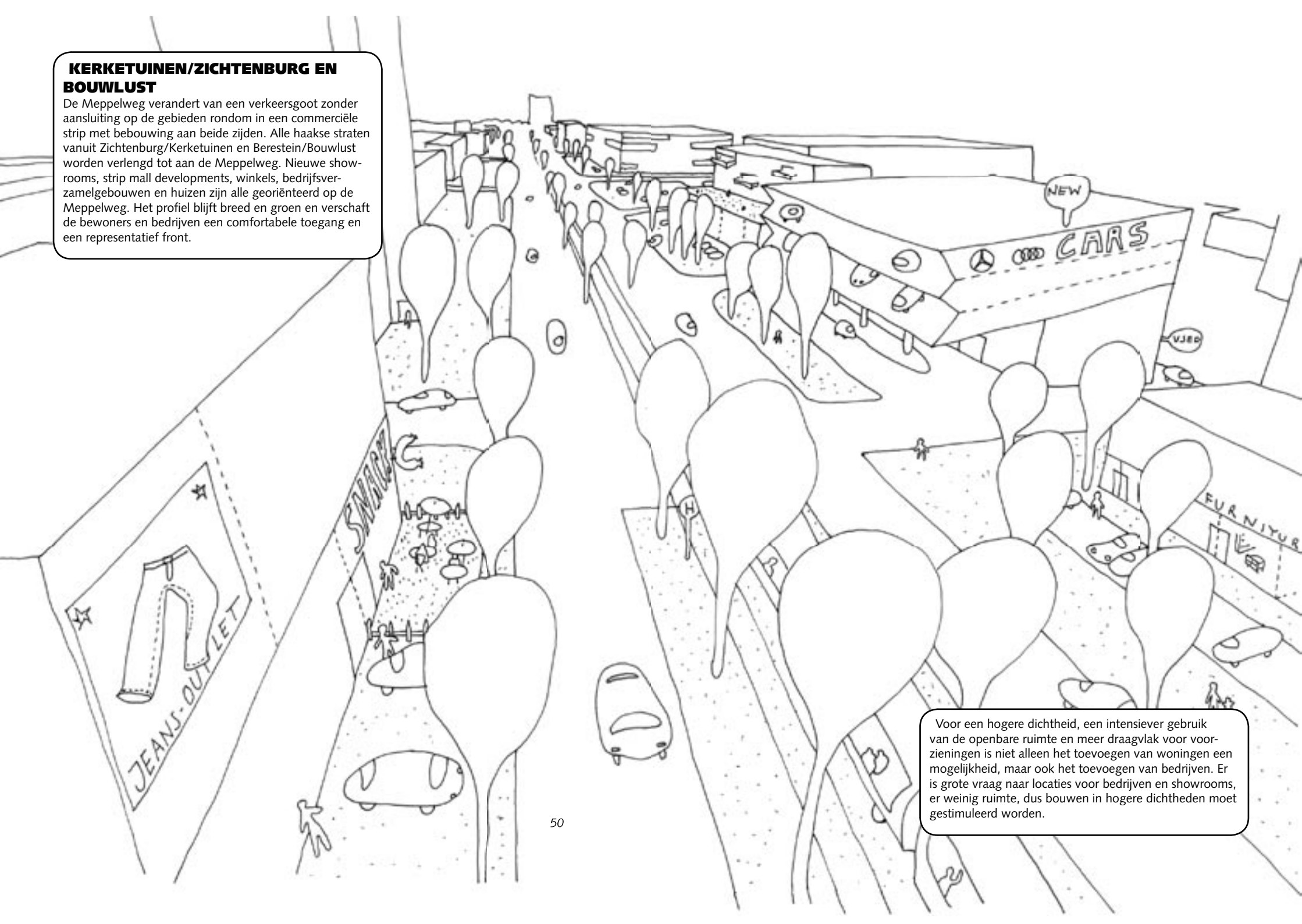
linksonder: een woontoren met ca. 120 flats (ca. 100 meter hoog) staat aan de noordelijke rand van de volkstuinten. De bewoners hebben vanuit hun hooggelegen appartementen niet alleen uitzicht op de stad rondom, maar ook op hun (volks)tuin die aan hun voeten ligt.

49

boven: bouwen op een volkstuin. Tuintoren, 120 appartementen voor 120 volkstuinbezitters langs de Zuidwoldestraat.

KERKETUINEN/ZICHTENBURG EN BOUWLUST

De Meppelweg verandert van een verkeersgoot zonder aansluiting op de gebieden rondom in een commerciële strip met bebouwing aan beide zijden. Alle haakse straten vanuit Zichtenburg/Kerketuinen en Berestein/Bouwlust worden verlengd tot aan de Meppelweg. Nieuwe showrooms, strip mall developments, winkels, bedrijfsverzamelgebouwen en huizen zijn alle georiënteerd op de Meppelweg. Het profiel blijft breed en groen en verschaft de bewoners en bedrijven een comfortabele toegang en een representatief front.



Voor een hogere dichtheid, een intensiever gebruik van de openbare ruimte en meer draagvlak voor voorzieningen is niet alleen het toevoegen van woningen een mogelijkheid, maar ook het toevoegen van bedrijven. Er is grote vraag naar locaties voor bedrijven en showrooms, er weinig ruimte, dus bouwen in hogere dichtheden moet gestimuleerd worden.

KERKETUINEN/ZICHTENBURG EN BOUWLUST

Een mogelijke variant van een stedenbouwkundig masterplan voor Kerketuinen/Zichtenburg en Bouwlust. Een mix van bedrijven en woningen (rood) en showrooms (blauw). Langs de Meppelweg aan de Bouwlust zijde worden kleine showrooms en winkels geplaatst, met extra directe toegangen vanaf de weg.



Het gebruik van het bedrijventerrein Zichtenburg/ Kerketuinen wordt geïntensiveerd op twee manieren: door de toevoeging van woningprogramma aan de randen van de Meppelweg (op bedrijven en voorzieningen) en de Lozerlaan (met uitzicht), maar ook door een hogere dichtheid van de bedrijfsbebouwing. Het stedenbouwkundige patroon van het industrieterrein verandert langzaam in een fijnmazig grid.

**KERKETUINEN/ZICHTENBURG EN
BOUWLUST**



bestaande situatie Zilverstraat.



nieuwe situatie Zilverstraat, met woningen en bedrijven toe-
gevoegd.

54



bestaande situatie Tinwerf.



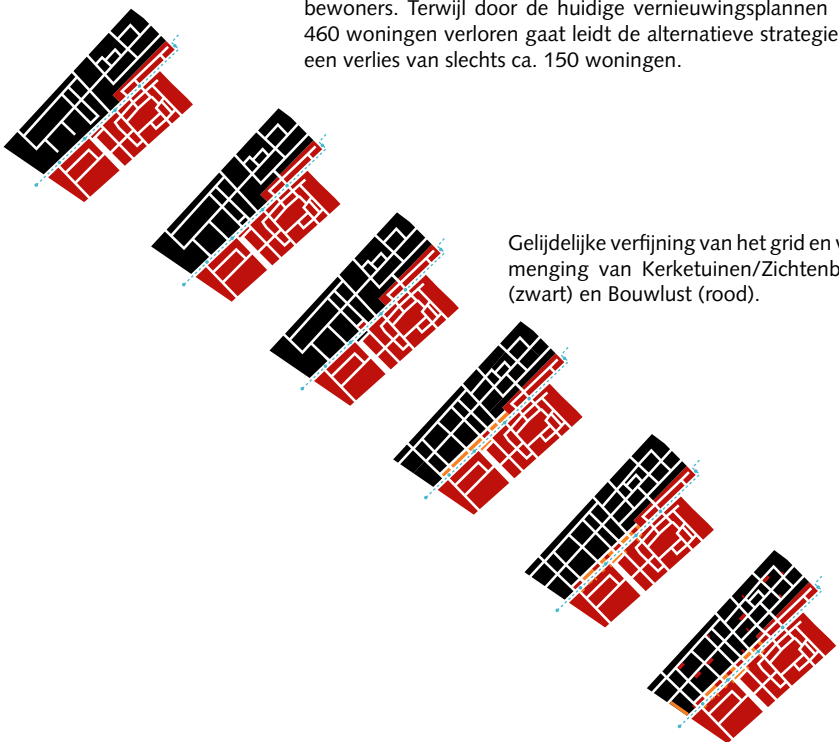
nieuwe situatie Tinwerf, het bedrijventerrein is aangetakt op
de Meppelweg en door herinrichting zichtbaar gemaakt.

55

KERKETUINEN/ZICHTENBURG EN BOUWLUST



Ook in Bouwlust/Berestein wordt een ontwikkeling gestart met als kernpunten de verkoop van woningen aan bewoners en samenvoeging van kleine woningen. Dit leidt tot een verbetering van het stadsdeel en een differentiatie van woningen en bewoners. Terwijl door de huidige vernieuwingsplannen ca. 460 woningen verloren gaat leidt de alternatieve strategie tot een verlies van slechts ca. 150 woningen.



Bestaande situatie fiets- en wandelpad parallel aan de Meppelweg.



Nieuwe situatie: het bedrijventerrein en de showrooms zijn zichtbaar geworden door het openen van de groene wand langs de Meppelweg.



colofon

'Lijn 6, stedenbouwkundig ontwerp voor Tramlijn 6 als een stadsstraat', i.o.v. VELOV (Verdichten Langs Openbaar Vervoer Lijnen), Den Haag

CRIMSON Architectural Historians
(Ewout Dorman, Michelle Provoost, Wouter Vanstiphout,
Cassandra Wilkins, Kristian Villadsen)

met Verena Balz, architect

Crimson

© 2004

