


Ruimtelijke kwaliteit in structuurvisies

een stappenplan en een voorbeelduitwerking



A thin yellow outline map of the Netherlands is positioned in the background, spanning most of the width and height of the slide. The map shows the coastlines and the general shape of the country.

Ruimtelijke kwaliteit in structuurvisies

een stappenplan en een voorbeelduitwerking

Atelier Fryslân

werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit

Inleiding	6
DEEL 1 - METHODIEK	9
(1) Kwaliteit als vertrekpunt	10
(2) Methodiek, een eerste stap	12
(3) Waar komen we vandaan ? - analyse ontwikkelingsgeschiedenis	14
(4) Waar staan we nu ? - analyse van de huidige situatie	20
(5) Waar willen we heen ? - analyse van de opgaven en ambities	32
(6) Ontwerpogaven	34
DEEL 2 - VOORBEELDUITWERKING HEERENVEEN	37
(1) Waar komen we vandaan, wat waren we?	38
(2) Waar staan we nu, wat zien we?	44
(3) Waar willen we heen, wie willen we zijn?	54
(4) Ontwerpogaven, de strip	56
(5) Naar uitgangspunten	66
Colofon	86

Inleiding



6

Aanleiding

Ruimtelijke kwaliteit staat als begrip volop in de belangstelling. Het is een veelomvattend begrip. In de tien adviezen die Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit tot nu toe heeft uitgebracht is het begrip uitgebreid verkend. Aspecten en aandachtspunten zijn te benoemen, maar een eenduidige en volledige definitie blijkt lastig te kunnen worden gegeven. Belangrijker dan dat is de vraag wat je ermee kunt doen. Juist de koppeling aan de opgave geeft aan ruimtelijke kwaliteit zijn invulling. In dit advies is de opgave relatief abstract. Hoe kun je ruimtelijke kwaliteit in de ontwikkeling van structuurvisies een plek geven? Een lastige, maar uitdagende vraag.

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit

Methodiek

Op verzoek van Hûs en Hiem en de VFG (Vereniging Friese Gemeenten) zijn we op zoek gegaan naar een methodiek in ruimtelijke planvorming die kan aangeven hoe ruimtelijke kwaliteit in die planvorming (bijvoorbeeld bij het opstellen van structuurvisies) een plek kan krijgen. De voorgestelde methodiek is een eerste stap in de gedachtevorming en kan als opmaat fungeren voor verdere discussie op gemeentelijk en provinciaal niveau.

Een belangrijk aspect bij de ontwikkeling van een richtinggevende methodiek is of een methodiek past in de houding en cultuur van een regio. In dit geval de provincie Fryslân. Wil een methodiek aarden dan zal die ook moeten kunnen landen. In Fryslân lijkt een methodiek in de vorm van een allesomvattende checklist met regels ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit weinig zinvol. Het streven naar volledigheid staat ook op gespannen voet met het creatieve ontwerpproces dat juist gebaat is bij ruimte en grensverlegging. Dit laat onverlet dat het zinvol is om na te denken over een kapstok, een leidraad voor de ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit in planvorming. Juist een structuur op hoofdlijnen kan de benodigde culturele en creatieve ruimte bieden.

Dit advies is tot stand gekomen in een gefaseerd proces. In eerste instantie is er een informatieve bijeenkomst geweest met een aantal Friese adviesbureau's op het gebied van ruimtelijke kwaliteit. De ochtend werd gebruikt om een aantal vragen met elkaar te beantwoorden. Wat is de ervaring met ruimtelijke kwaliteit tot dusverre in de Friese planvorming? Waar loop je tegen aan, wat gaat goed en wat gaat minder goed? Aan de hand van de bijeenkomst is de vraagstelling aangescherpt en is aan bureau BügelHajema gevraagd om Atelier Fryslân verder te ondersteunen in de advisering op dit vlak.

Vervolgens is gekozen voor een tweetal sporen. Aan de ene kant is gewerkt op een concreet schaalniveau aan de hand van de case Heerenveen. Heerenveen moet op termijn een gemeentelijke structuurvisie gaan maken, waarbij dit advies een hulpmiddel kan zijn. Tegelijkertijd is de case Heerenveen in dit advies gebruikt om generieke stappen en criteria te kunnen onderscheiden. Wat is algemeen geldend voor planvorming bij andere Friese gemeenten? Uiteindelijk zijn de twee sporen bij elkaar gebracht in het voor u liggende advies Ruimtelijke Kwaliteit in structuurvisies.

Doel van dit advies is dat via het stappenplan ruimtelijke kwaliteit op een logische en natuurlijke manier wordt toegepast in ruimtelijke planvorming. Daarnaast hopen wij dat het stappenplan en de voorbeelduitwerking een bijdrage leveren aan de kwaliteit van het opdrachtgeverschap in de provincie Fryslân. Immers alleen op een goed gestelde vraag kan een kwalitatief scherp antwoord worden gegeven.

Onder normale omstandigheden wordt een structuurvisie opgesteld in een interactief proces waarbij ambtenaren, college, gemeenteraad, belanghebbenden en bewoners direct betrokken zijn. Bij dit advies was dat proces niet aan de orde. Voor een breed draagvlak bij planvorming verdient het aanbeveling om een interactief proces te koppelen aan de inhoudelijke stappen uit dit advies. Dit advies is een studieproject waarbij samen met de werkgroep in een laboratoriumsituatie is gewerkt aan het theoretische kader. Het kader is vervolgens getoetst aan de praktijk in de vorm van een presentatie van de case Heerenveen aan een bredere werkgroep. Kunnen we wat met dit advies? Op- en aanmerkingen zijn vervolgens verwerkt in de definitieve versie van dit advies.

Het opstellen van deze studie naar ruimtelijke kwaliteit in structuurvisies is toegespitst op een integrale structuurvisie voor het gehele gemeentelijke

grondgebied. Een structuurvisie kan ook voor andere overheidslagen worden opgesteld, voor thema's (structuurvisie verkeer en vervoer e.d.) of voor deelgebieden binnen gemeenten. Hoewel de studie ook bruikbaar kan zijn voor dit type structuurvisies is het specifiek gemaakt voor de integrale gemeentelijke structuurvisie. Wat voor u ligt is een eerste proeve die een heldere manier van denken en werken weerspiegelt bij de verschillende stappen in de planvorming en de bijbehorende positionering van ruimtelijke kwaliteit.

Status

Atelier Fryslân is een onafhankelijke werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit. Het Atelier brengt gevraagd en ongevraagd advies uit over ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit in de provincie Fryslân. Het advies "Ruimtelijke kwaliteit in structuurvisies" is een gevraagd advies van Hûs en Hiem en de VFG (Vereniging Friese Gemeenten). Een werkgroep bestaande uit de directeur van Hûs en Hiem, ambtenaren van de gemeente Heerenveen en de provincie Fryslân en een landschapsarchitect van BügelHajema heeft het ontwerpproces inhoudelijk gevoed en intensief begeleid.

Hoewel tot stand gekomen in nauwe samenspraak met de aanvragers is dit een onafhankelijk advies van Atelier Fryslân.

Peter de Ruyter, landschapsarchitect
leider Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit



DEEL 1

METHODIEK



(1) Kwaliteit als vertrekpunt



10

Integraal begrip

Ruimtelijke kwaliteit is een integraal begrip: geen ‘thema’ dat naast andere zaken een paragraaf in structuurvisies zou moeten krijgen. Het vormt de basis van waaruit gekeken kan worden naar ontwikkelingen die op een gebied afkomen.

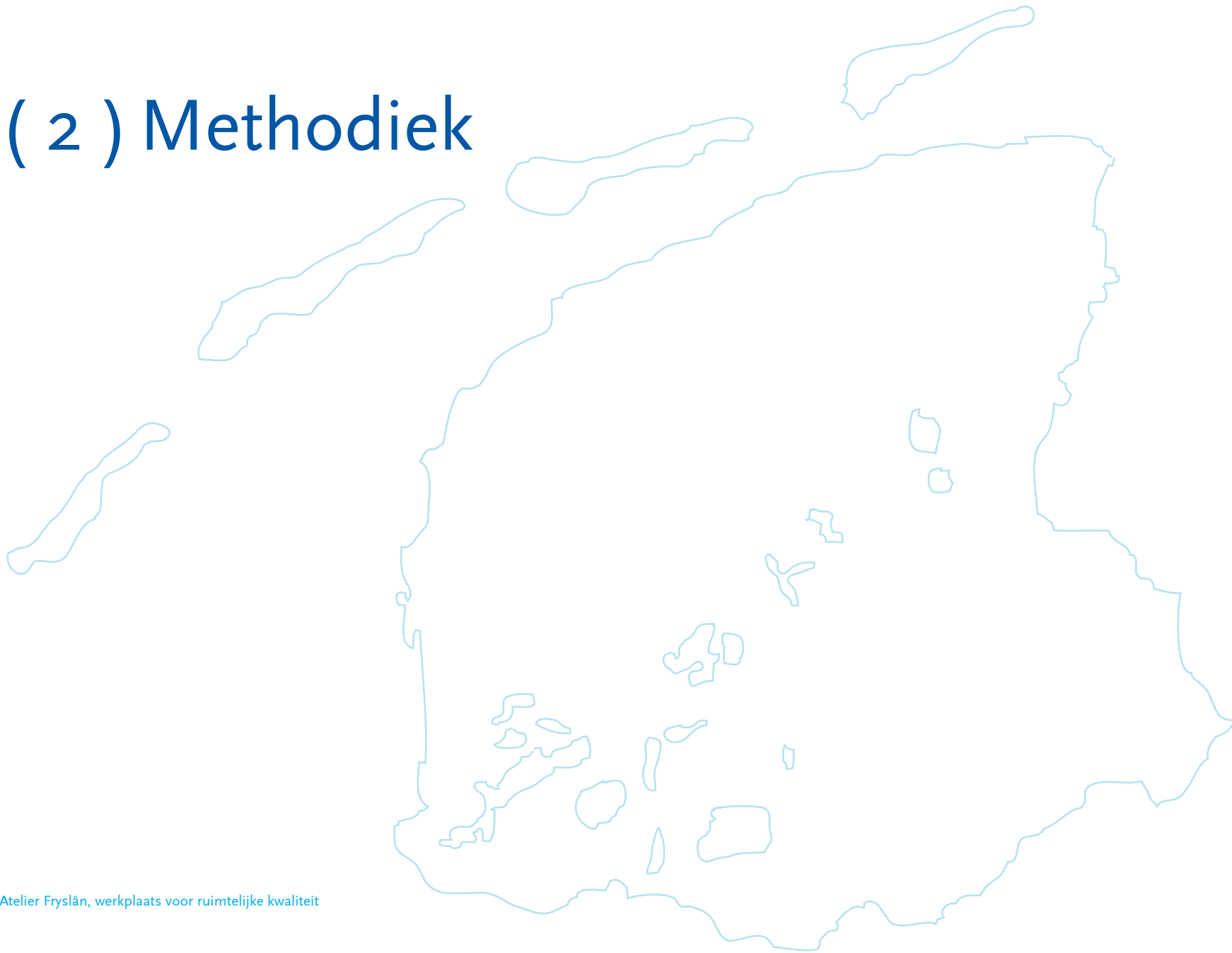
Ontwikkeling

Het landschap is continu in ontwikkeling. Elk landschap zoals we dat nu kennen is het resultaat van een vaak eeuwenlang proces van groeien, aanpassen en omvormen, van interactie tussen de mens en zijn omgeving. Woeste gronden zijn ontgonnen, water is in land omgezet en landbouwkundige gebruik heeft het landschap is belangrijke mate vormgegeven. Maar ook nieuwe infrastructuur, verstedelijking, natuurontwikkeling en wateropgaven leiden tot veranderingen in het landschap. Ruimtelijke kwaliteit is dan ook geen statisch gegeven maar het resultaat van een ontwikkelingsproces; het is verbonden met tijd en plaats.

Verscheidenheid

Fryslân is de rijkste provincie van Nederland als het gaat om de verscheidenheid aan landschapstypen. Nergens anders komen er op zo’n korte afstand van elkaar zoveel verschillende landschappen voor als hier. Fryslân is daarmee veel meer dan alleen weide en water. Het landschappelijke palet bestaat uit vele kleuren; van de terpen in het open kleilandschap tot de bossen bij Appelscha, van de houtsingels in de Wouden tot de kliffen aan de Gaasterlandse kust, van de waddenkwelders tot de veenontginningen. Die verscheidenheid komt ook tot uitdrukking in verschillen in dynamiek; grotere kernen langs de doorgaande snelwegen kennen daarmee een wezenlijk andere setting dan bijvoorbeeld de dorpen achter de Waddendijk. Een ander aspect van verscheidenheid is het verschil in belevingssnelheden. Het Friese landschap, met zijn grote toeristisch/recreatieve kwaliteiten, wordt niet alleen vanuit de auto ervaren, maar juist ook vanuit de boot, vanaf de fiets of te voet. Het Friese landschap kent verschillende ‘tempi’ van beleving.

(2) Methodiek



Methodiek

Wanneer het gaat om het vormgeven aan ontwikkelingen, dan speelt het (historische) karakter van de plek, de mate van dynamiek behorend bij die plek én de belevingssnelheid van de beschouwer een belangrijke rol. Oftewel; waar bevind ik me, wat gaat er veranderen en hoe ervaar ik die veranderingen?

Om grip te krijgen op het begrip ruimtelijke kwaliteit in een bepaald gebied is inzicht nodig in verleden, heden en toekomst van de plek. Drie kernvragen staan dan ook centraal:

I. Waar komen we vandaan?

Hoe heeft het landschap zich ontwikkeld tot wat het nu is, wat zijn daarin belangrijke ontwikkelingen en keerpunten geweest?

II. Waar zijn we nu, wat zien we?

Hoe zit een gebied nu in elkaar; wat zijn daarin de belangrijkste dragers, wat zijn kwaliteiten en knelpunten, hoe is een gebied in zijn essentie te duiden?

III. Waar willen we heen, wie willen we zijn?

Wat komt er op een gebied af, welke ontwikkelingen spelen er, en welke koers wil men varen; wat zijn de ambities, wat is het gewenste imago?

Bovenstaande vragen worden puntsgewijs verder uitgewerkt.

(3) Waar komen we vandaan - analyse ontwikkelingsgeschiedenis



Gestart wordt met een beschrijving en het in beeld brengen van de ontwikkelingsgeschiedenis van een gebied. Met behulp van onder andere een historische kaartvergelijking kan inzichtelijk worden gemaakt hoe het gebied in de loop der tijd is veranderd. Hiermee wordt een beeld geschetst van de dynamiek van het gebied en wordt duidelijk welke elementen en structuren uit het verleden nog zichtbaar zijn. Maar ook: wat is er verdwenen en heeft er plaats gemaakt voor nieuwe zaken. Interessant is het om ook over de randen van het vak heen te kijken. Wat zijn de tijdsbeelden? Wat kunnen we in sociaal-cultureel opzicht leren van andere vakgebieden zoals literatuur, schilderkunst en poëzie. Een beschrijving van de ontwikkeling van een gebied kan inzicht verschaffen in het 'waarom' van de situatie zoals die zich nu voordoet. Wat is het geheugen van de plek?

Middelen:

- historische kaartvergelijking
- analyse van de ontwikkelingsgeschiedenis
- verhalen, schilderijen, gedichten en citaten

Bijvoorbeeld: Heerenveen

Historische kaartreeks

16

1850



1960

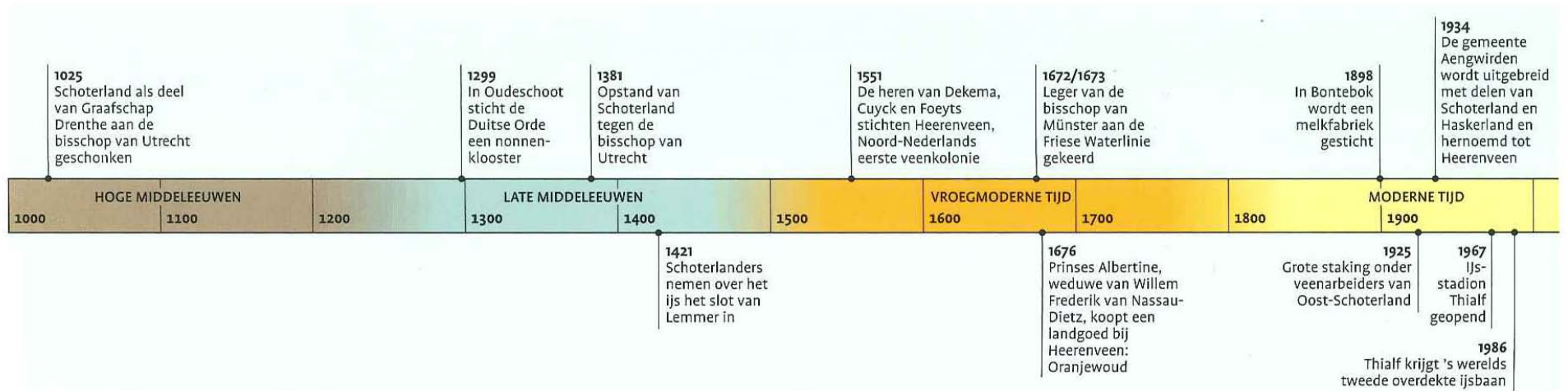


2010



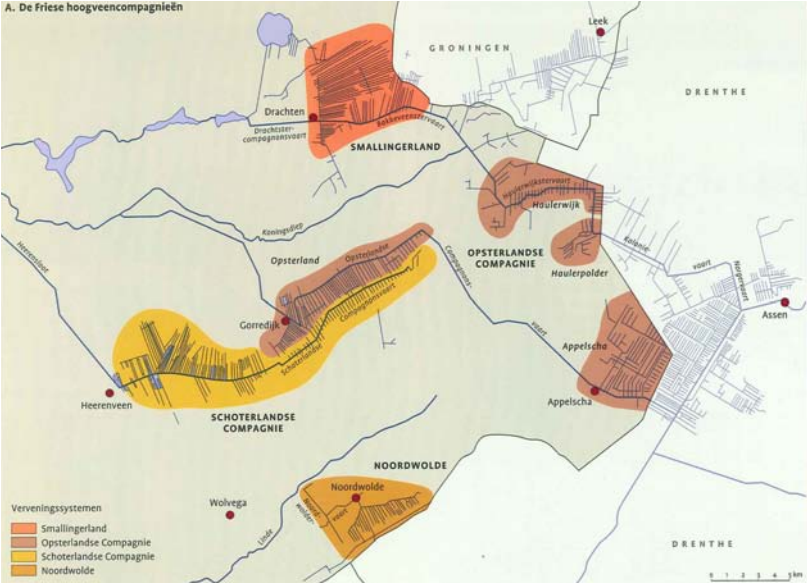
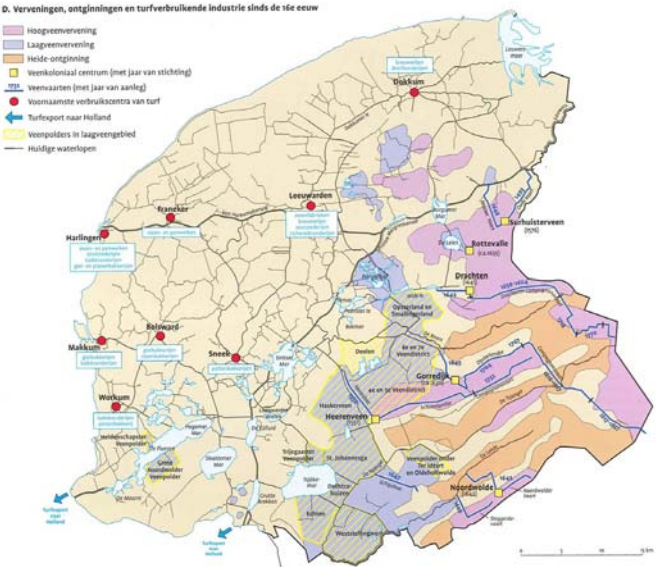
Bijvoorbeeld: Heerenveen

Tijdbalk



Bijvoorbeeld: Heerenveen

Verveningen



Bijvoorbeeld: Heerenveen

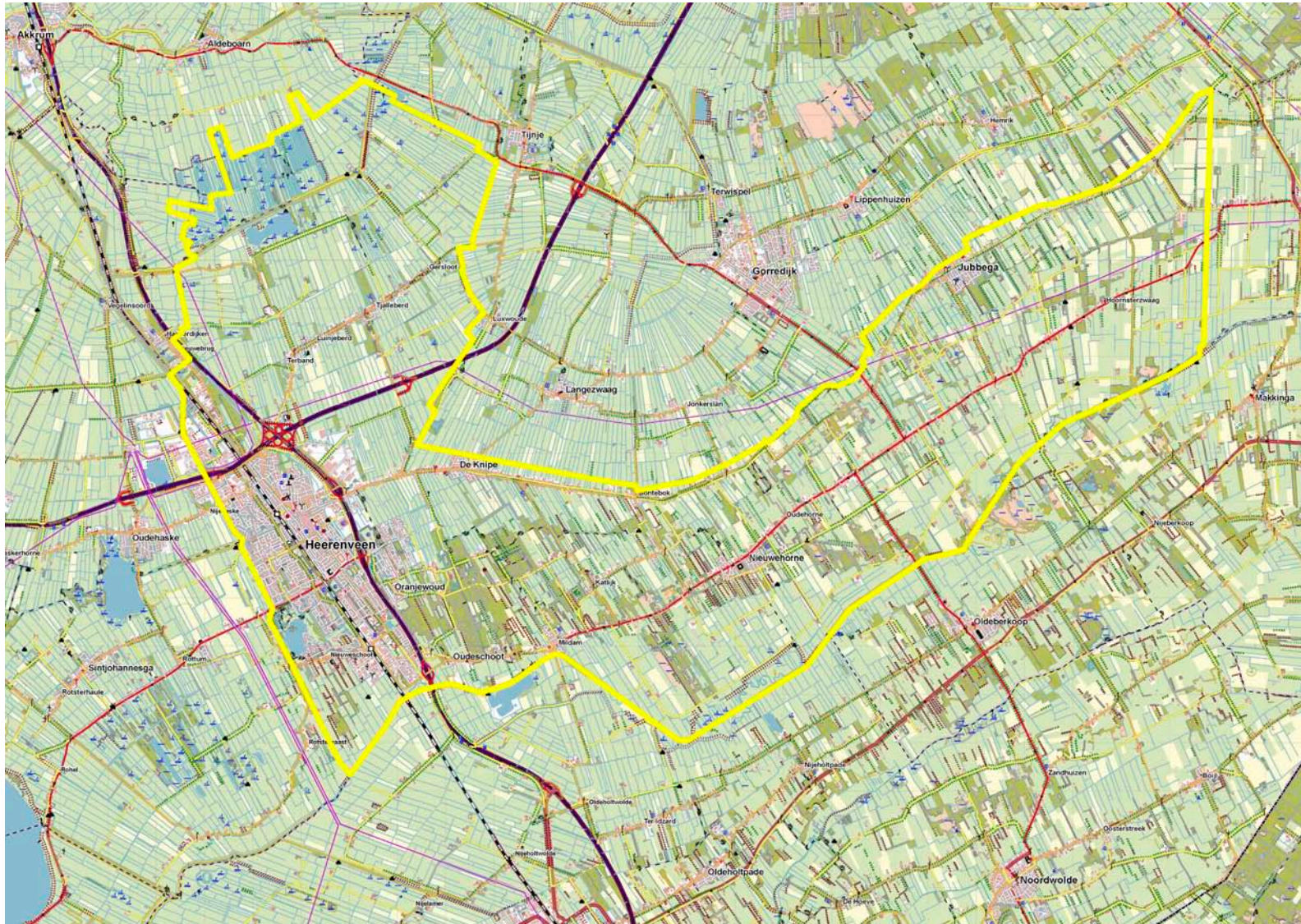
Historisch beeldmateriaal



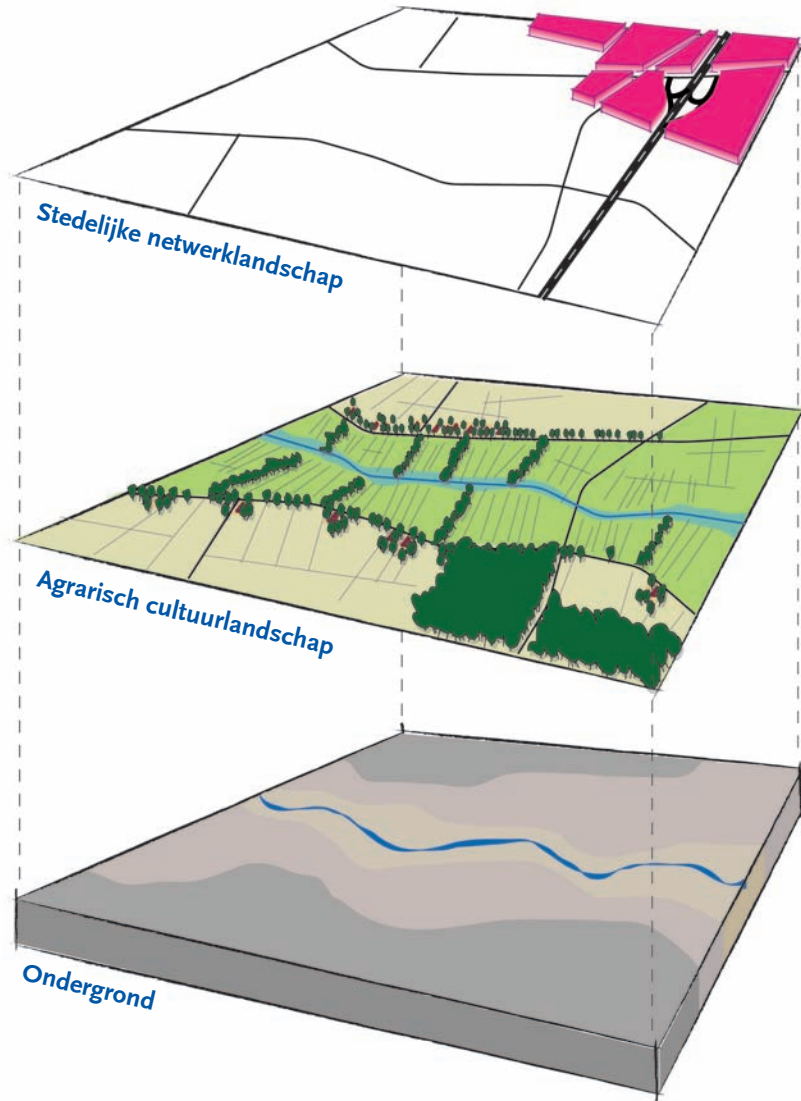
(4) Waar staan we nu - analyse van de huidige situatie



Een treffende analyse van de huidige situatie vormt een belangrijke volgende stap. Het gaat er om de huidige situatie op het juiste abstractieniveau te duiden. Dat kan van geval tot geval verschillen, afhankelijk van de aard van de opgave en bijvoorbeeld de omvang van het gebied. Voor een structuurvisie geldt in algemene zin dat het gaat om een duiding van die zaken die ook op hoofdlijnen, structuurniveau van belang zijn. Vervolgens is een waardering van deze situatie van belang; wat zijn de belangrijkste kwaliteiten, waar zitten de kansen en knelpunten?



Voorbeeld Heerenveen
Huidige situatie, begrenzing gemeente



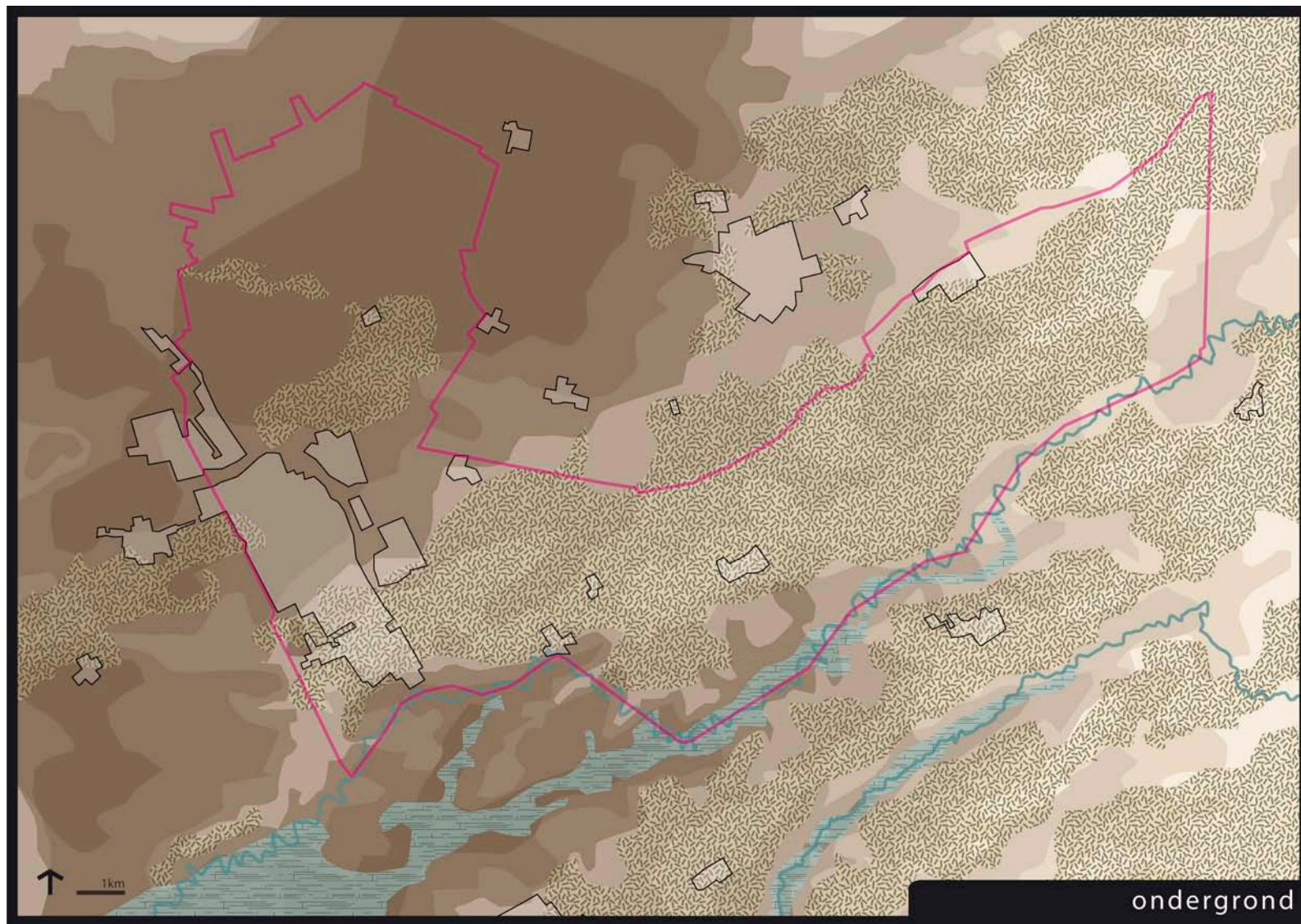
Structuurdragers

Een bruikbare indeling voor een beschrijving van de huidige situatie is er één die onderscheid maakt in 'lagen', waarbij duidelijk de relatie met de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied wordt gelegd (zie vorige hoofdstuk). We gaan uit van een opbouw in drie lagen zoals hieronder wordt toegelicht. Per laag gaat het er om de belangrijkste structuurdragers te benoemen en in beeld (kaart) te brengen.

De volgende lagen worden onderscheiden:

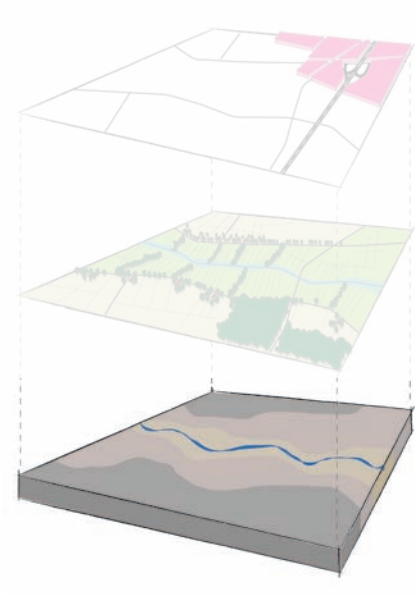
- de ondergrond
- het agrarisch cultuurlandschap
- het stedelijk netwerklandschap

De lagen vormen in hun onderlinge samenhang de ruimtelijke structuur van het gebied.



ondergrond

Voorbeeld Heerenveen



1. De ondergrond

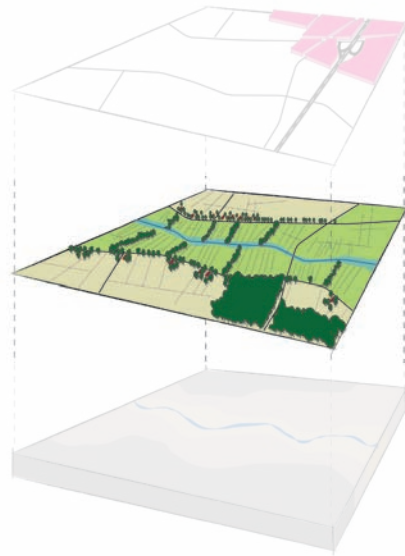
Deze laag heeft betrekking op de natuurlijke ondergrond; de letterlijke basis van het landschap die wordt gevormd door het reliëf en de bodem en het bijbehorende natuurlijke watersysteem. Het is de laag met een geringe mate van dynamiek. In zijn grondvorm gaat het hier dikwijls om structuren die al eeuwenlang aanwezig zijn.

Onderdelen:

- o hoogte / reliëf
- o geomorfologie en bodem
- o natuurlijk watersysteem



Voorbeeld Heerenveen

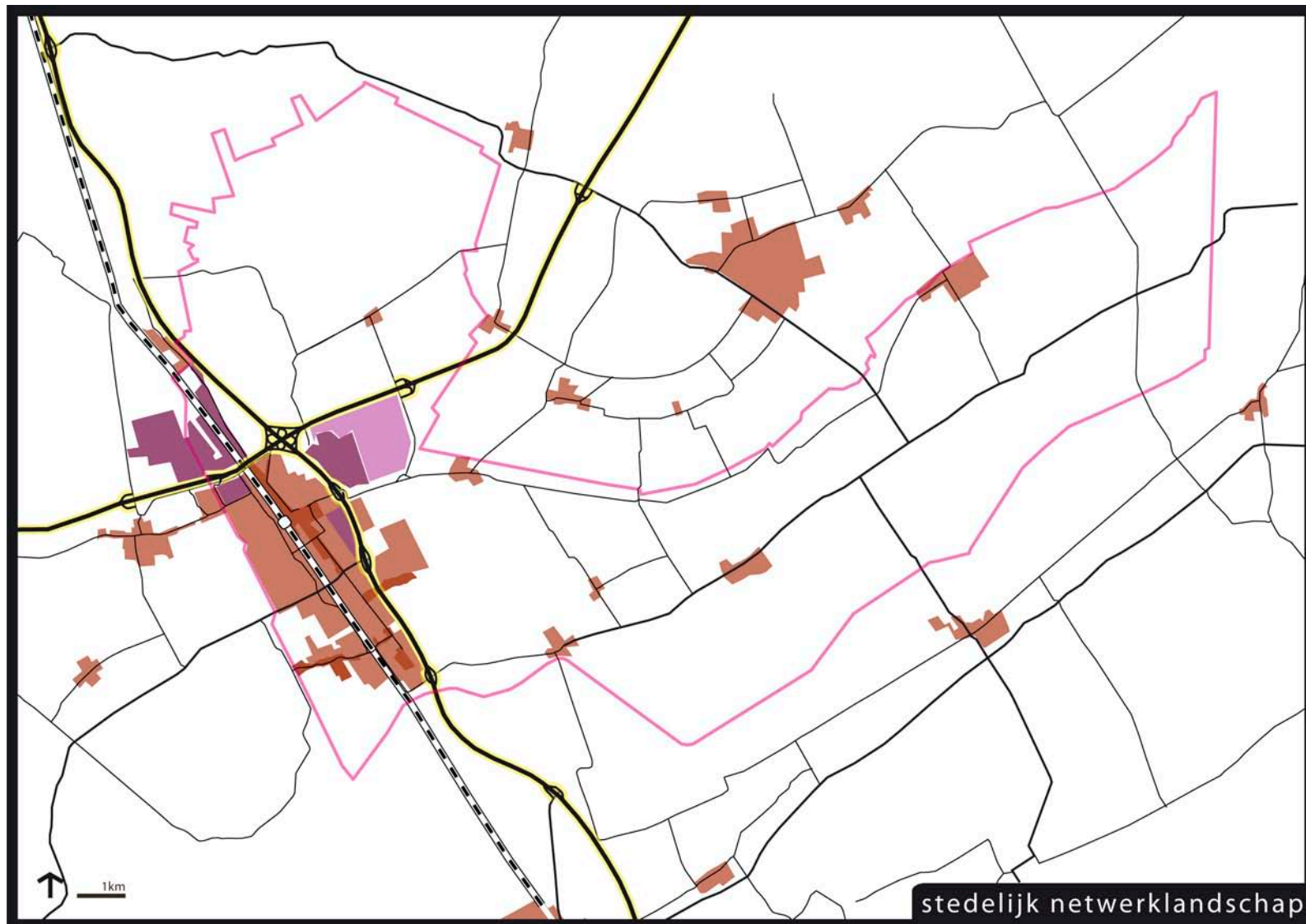


2. Het agrarisch cultuurlandschap

Deze laag richt zich met name op het historisch gegroeide landschap in interactie met de gebruiker. Het gaat hierbij om de structuren die samenhangen met de processen van ontginning en occupatie. De natuurlijke omstandigheden zijn daarbij dikwijls leidend geweest, maar het landschap is getransformeerd en naar de hand gezet. De (historische) landschapstypen laten zich beschrijven aan de hand van karakteristieke nederzetting- en ontginningsstructuren (het terpenlandschap, het veenweidenlandschap, de droogmakerijen etc.).

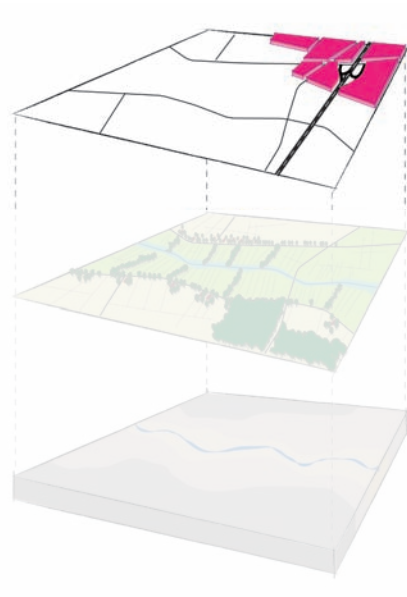
Onderdelen:

- o verkavelingsstructuren
- o occupatie/nederzettingsstructuren (dorpstypen, havens)
- o wegstructuren
- o waterstructuren (kanalen, sloten)



stedelijk netwerklanschap

Voorbeeld Heerenveen



3. het stedelijk netwerklandschap

Bij deze laag gaat het met name om ontwikkelingen die samenhangen met processen die op een hoger schaalniveau spelen; processen van mobiliteit (infrastructuur) en verstedelijking. Het gaat hierbij om netwerken die het lokale niveau van het landschap overstijgen en kunnen leiden tot ontwikkelingen die min of meer los staan van de situatie ter plekke, hoewel dit laatste niet altijd wenselijk is. De stedenbouwkundige samenhang is een belangrijk aspect van deze laag. Snelwegen, spoorlijnen, hoogspanningstracés, windturbines en de planmatige ontwikkelingen van woonwijken en bedrijventerreinen horen bij deze laag. Het is de laag met de grootste mate van dynamiek.

Onderdelen:

- o snelweg, op en afritten
- o spoorlijnen en stations
- o uitbreidingswijken
- o bedrijventerreinen
- o windturbines



karakteristiek

Voorbeeld Heerenveen

Waardering

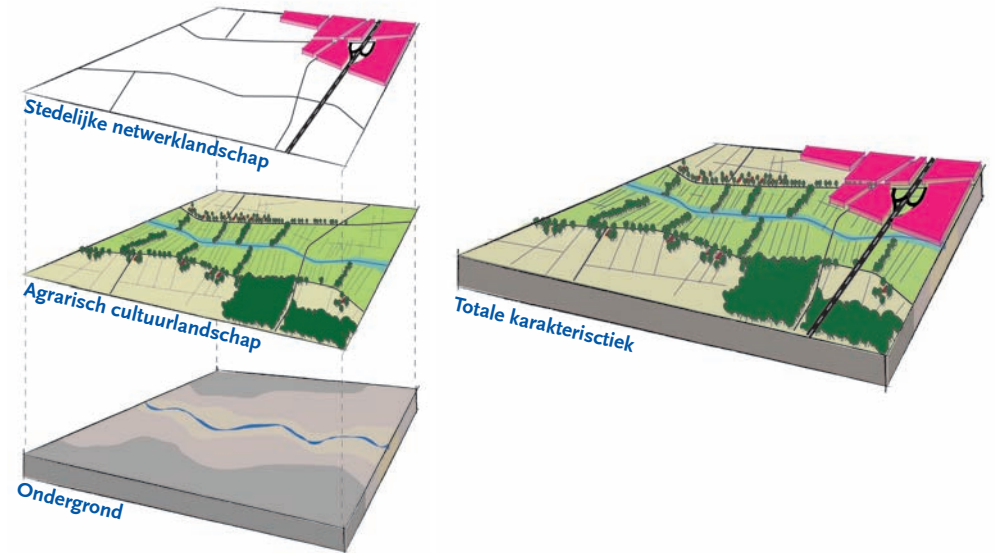
Per laag kunnen de belangrijkste structuren in beeld (kaart) gebracht worden. Vervolgens gaat het er om een trefzekere waardering te geven. Wat zijn kwaliteiten en wat zijn knelpunten en kansen. Wat is waardevol, bijzonder, gaaf en wat kan er beter?

Door de verschillende lagen vervolgens over elkaar te projecteren ontstaat een beeld van de huidige structuur van het gebied. Door hier als het ware een 'appelboor' doorheen te plaatsen ontstaat een beeld van de samenhang tussen de verschillende lagen. De aard van de samenhang tussen de verschillende lagen bepaalt het beeld / de betekenis van een plek. Is er sprake van harmonie of is er juist sprake van een 'breuk' met het onderliggende; een discontinuïteit waarbij het nieuwe niet langer is geënt op het oude. Een gebrek aan samenhang hoeft overigens niet te betekenen dat er geen (nieuwe) kwaliteit zou kunnen zijn. Het landschap laat zich in die zin lezen als een boek; elke nieuwe generatie voegt één (of meerdere) nieuw hoofdstukken aan een bestaand verhaal toe. De kwaliteit van het boek als geheel wordt daarbij niet alleen bepaald door de nieuwe toevoegingen maar ook en juist door de verhaallijn als geheel; hoe verhoudt de nieuwe bijdrage zich tot het vorige?

Het resultaat van de waardering dient een trefzekere karakteristiek en kenschets van het gebied te zijn. Daarbij is het van belang goed onderscheid tussen hoofd- en bijzaken te maken; het gaat om de essentie. Een goede formulering van de belangrijkste kwaliteiten en knelpunten in tekst en beeld sorteert voor op een goede vraagstelling; het helder stellen van de opgave.

Onderdelen:

- kaartbeelden per laag
- kwaliteiten en knelpunten (woord en beeld)
- de appelboor: duiding huidige structuur (de essentie) in kaartbeeld + waardering



(5) Waar willen we heen

- analyse van de opgaven en ambities



Aangezien het landschap continu verandert ligt de uitdaging er in om die veranderingen juist in te zetten om de ruimtelijke kwaliteit van landschap en stad te verbeteren. Alles begint met ambitie. Waar willen we heen, wat willen we worden? Daarbij is het vooral ook van belang de ruimtelijke ambities scherp te krijgen, naast de programmatische. Wat voor soort gebied willen we worden, hoe gaan we daarbij om met de bestaande kwaliteiten en knelpunten? Betekent dit een strategie van behoedzaam aanpassen of stevig transformeren?

Daarbij is het van belang goed zicht te hebben op het krachtenveld; welke veranderingen komen er al op het gebied af; wat zijn ontwikkelingen en trends? Wat valt er te sturen? Vervolgens staat de vraag centraal hoe die een rol kunnen spelen bij de voor het gebied geformuleerde ambitie; versterkt dat elkaar of leidt dat tot obstakels? Uiteindelijk leidt deze fase, naast de eerder geformuleerde en verbeelde karakteristiek tot een kansenkaart voor het gebied.

Onderdelen:

- in beeld brengen ontwikkelingen + mate van sturing
- formuleren ambities
- kansenkaart

Een belangrijke ontwerpstep in deze fase is het onderscheid maken tussen de 'wat, waar en hoe - vraag'. De wat-vraag gaat in op de programmatische opgave en ambitie. De waar-vraag gaat in op de locatiekeuze. Juist deze stap is essentieel voor de ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit. Daarna komt pas de hoe-vraag. Hoe gaan we de ontwikkeling op die locatie daadwerkelijk vormgeven. Als de locatie niet goed is, is alle vormgevingsenergie verspilde moeite.

(6) Ontwerpopgaven



Op basis van bovenstaande confrontatie tussen ambities/ontwikkelingen enerzijds en bestaande/karakteristiek anderzijds, zijn ontwerp-opgaven te formuleren.

Voor de case Heerenveen is in dit deel van het advies als illustratie de essentie van het beeldmateriaal weergegeven. Qua verbeelding is er niet sprake van één recept. De kunst is om op een krachtige en eenduidige wijze de essentie te treffen. Dit te kunnen is een belangrijk eigenschap van een goede ontwerper.

In het volgende, specifieke deel van het advies wordt deze lijn van denken en verbeelding voortgezet met aanvullende teksten en beeldmateriaal. Als uitwerking is een 'strip' binnen de gemeente Heerenveen verder uitgewerkt die de doorwerking op verschillende schaalniveaus, van groot naar klein, treffend weergeeft.

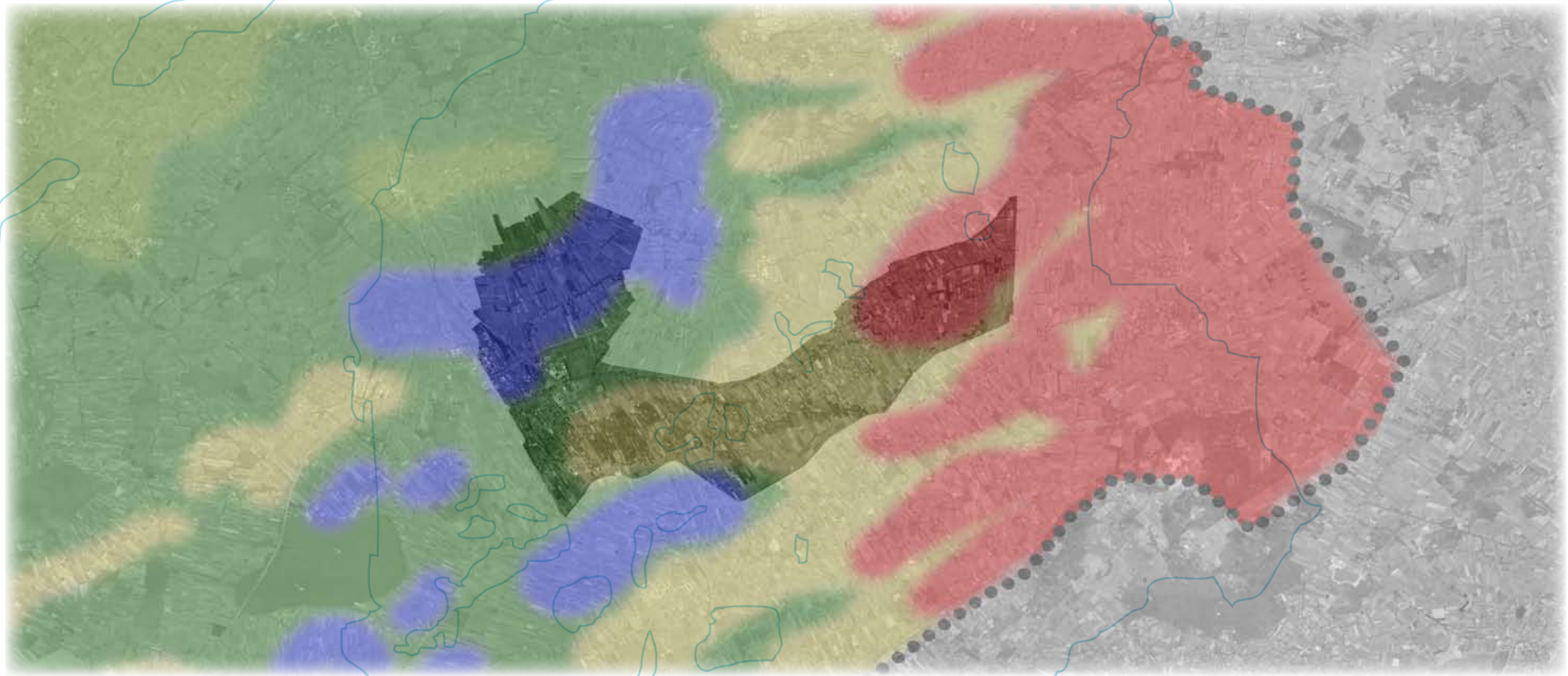


DEEL 2

VOORBEELDUITWERKING



(1) Waar komen we vandaan, historische analyse



38

1. Het natuurlijke landschap; de gemeente op de overgang van Drents Plateau naar het lage midden van Fryslân

De ondergrond

De gemeente Heerenveen bevindt zich tussen, aan de ene zijde, het Drents Plateau, en aan de andere zijde het lage Midden van Fryslân (1). De ijskap en het smeltende ijs hebben hier een reliëfrijk landschap achtergelaten, met dekzandruggen die vingervormige uitlopers vormden van het Drents Plateau. In droge perioden waaide het zand op tot dekzandruggen en in natte tijden vulden de smeltwaterdalen zich met water. Door keileem in de ondergrond groeide op de zandgronden hoogveen, terwijl in de beekdalen laagveen tot ontwikkeling kwam. Zo ontstond het natte “onland”.



Historische foto Heerensloot



Heerenveen 1850



Heerenveen 1950



Heerenveen rond 2004

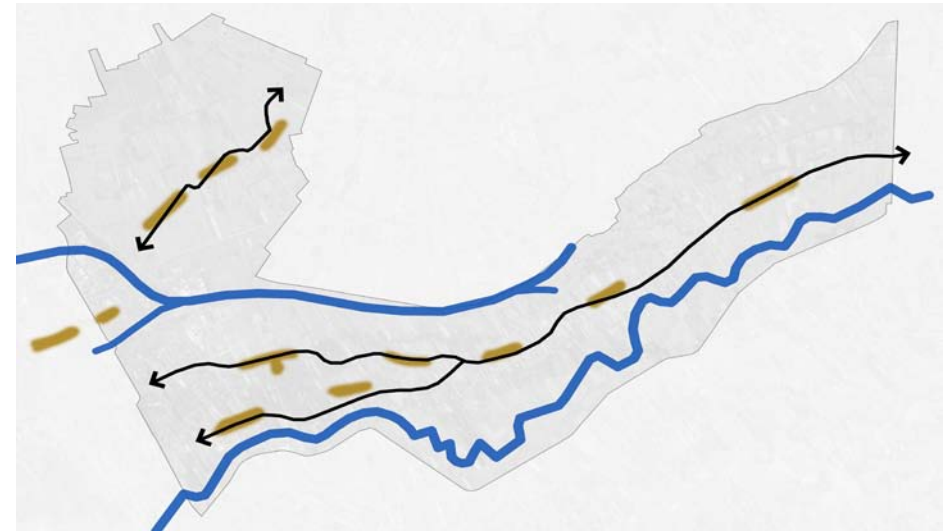
Het agrarisch cultuur landschap

De eerste occupatie vond plaats op de randen van de hogere zandgronden; op de grens van droog naar nat (2). Zo ontstond de lintbebouwing ter plekke van de Schoterlandseweg, ten noorden van de Tjonger (Mildam tot Hoorsterzwaag). Ook in het veengebied in het noordelijke deel van de gemeente lag een hogere zandrug, weliswaar van geringere afmetingen, maar ook hier ontstond een lint van nederzettingen (Terband/Luinjeberd tot Gersloot).

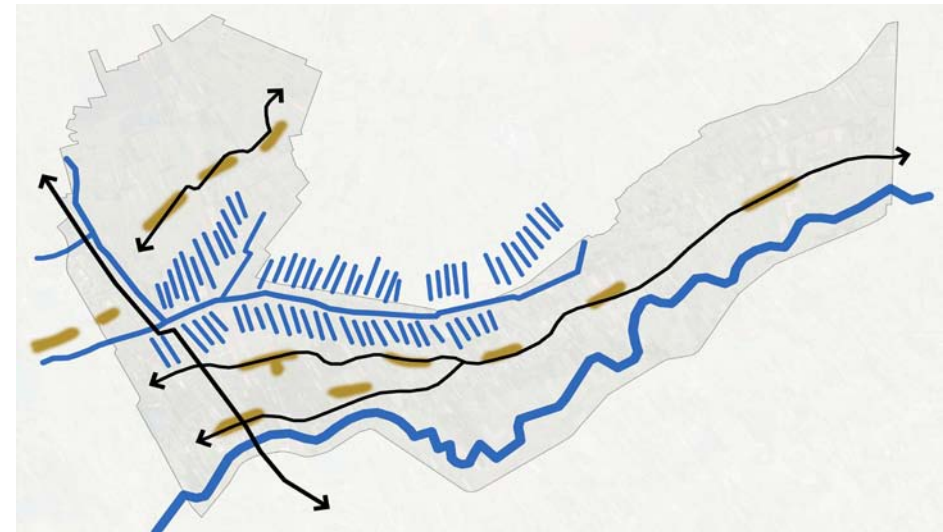
In de 16e en 17e eeuw werd het hoog- en laagveen voor turfwinning ontsloten. De Schoterlandse Compagnonsvaart werd gegraven als transportas, ontginningsbasis en afwateringskanaal voor het onland. Turfstekers vestigden zich langs deze vaart en legden de basis voor een reeks van langgerekte bebouwing van de De Knipe tot Jubbega (3).

In de latere Middeleeuwen werd het onland verder ontgonnen en gecultiveerd voor agrarisch gebruik. Kernwoorden zijn lintbebouwing en een opstreckende verkaveling daar min of meer loodrecht op. Onderscheid bestaat daarbij tussen het Woudengebied dat hoger ligt en een afwisseling kent tussen houtsingels, bos en landerijen en het lage daarom heen gelegen gebied, dat gekenmerkt wordt door openheid.

De turfwinning ligt aan de basis van de vorming en naam van de plaats Heerenveen. De handel in turf werd geïnitieerd door de “Heeren van ’t veen”. Zij groeven naast de Schoterlandse Compagnonsvaart ook de Heeresloot, parallel aan de doorgaande weg van Zwolle naar Leeuwarden.



2. Beekdal en zandruggen met dorpen

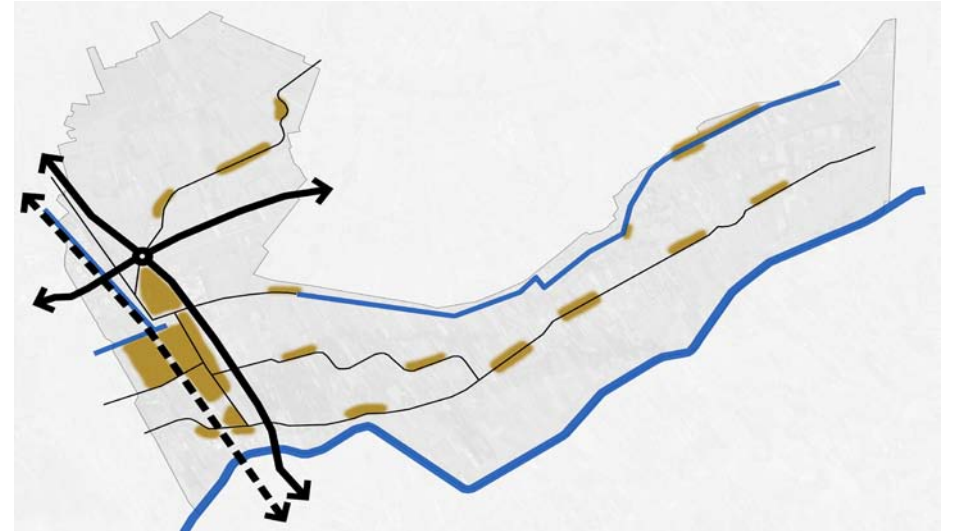


3. Schoterlandse Compagnonsvaart en veenontginningen

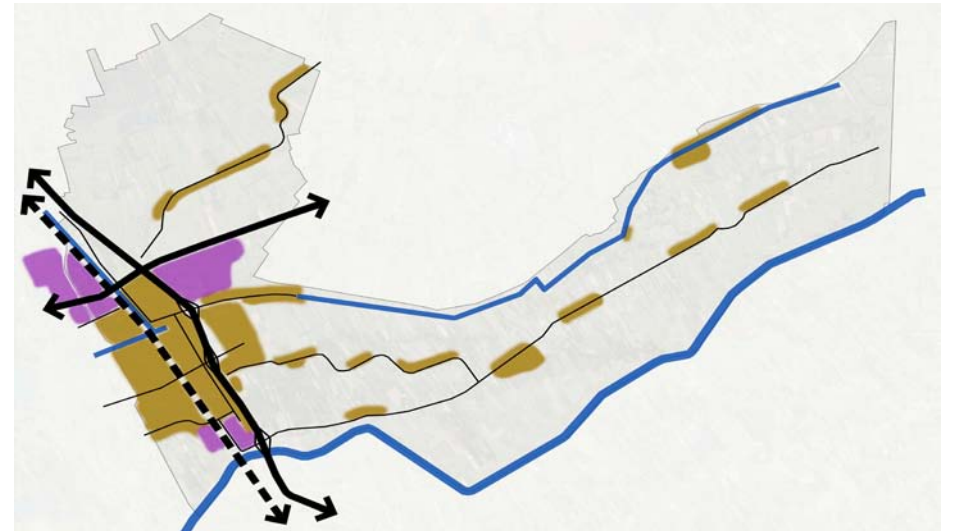
Het landschap in stroomversnelling, ontstaan van een stedelijk netwerk

De strategische combinatie van water en verkeerswegen vormde een basis voor handel en huisvesting. De historische kern van Heerenveen lag in de bocht tussen de Heeresloot en de Schoterlandse Compagnonsvaart. De bebouwing verdichtte zich hier, en ook aan de Dracht, Herenwal en Fok. Vanaf de 17e eeuw ontwikkelde het nabij Heerenveen gelegen Oranjewoud zich tot een vestigingsplaats voor welgestelden. Verschillende landgoederen zijn in dit bosrijke gedeelte van de gemeente ontstaan.

In de 19e en 20e eeuw hebben de aanleg van het spoor, de trambanen Joure-Gorredijk, Oosterwolde-Lippenhuizen en de verbetering van diverse verkeersverbindingen de verdere ontwikkeling van Heerenveen gestimuleerd. Door aanleg van de rijkswegen Zwolle-Leeuwarden en Sneek-Groningen kwam Heerenveen in de oksel van grote infrastructurele werken te liggen (4). Vooral in de laatste 50 jaar is de kern uitgegroeid tot de omvang die Heerenveen nu heeft. Naast woonwijken is aan de zuidzijde, noordwest- en noordoostzijde ook aanzienlijke bedrijfsontwikkeling ontstaan (5).



4. Spoor, provinciale wegen, demping Schoterlandse Compagnonsvaart en verstedelijking

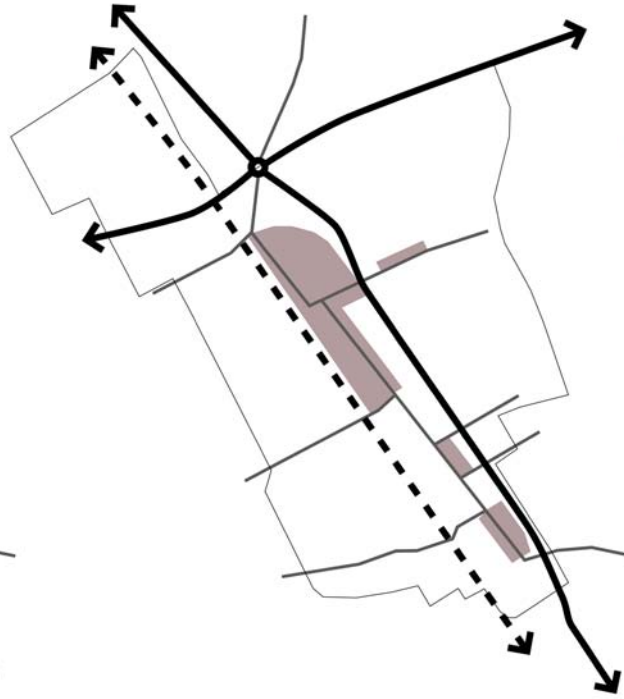


5. Aanleg rijkswegen, schaalsprong stad en bedrijvigheid

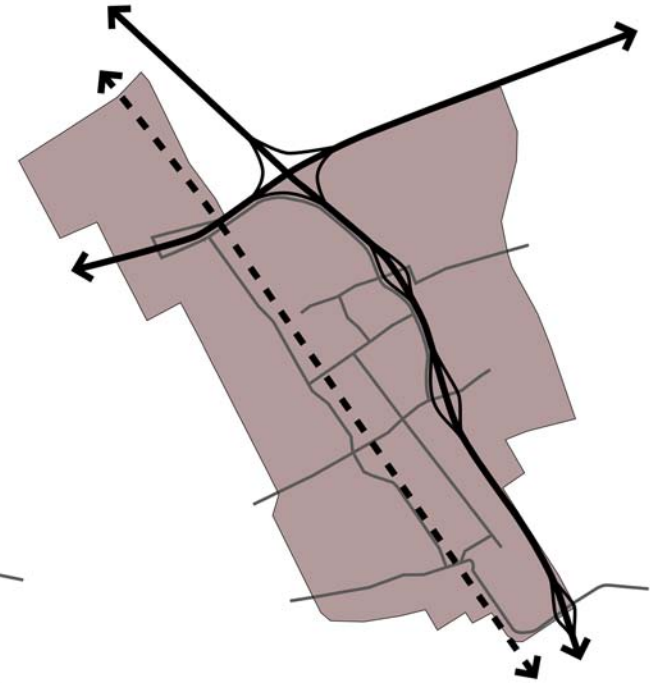


6. Oost-west gerichte linten takken aan op de noord-zuid gerichte verbinding Leeuwarden - Wolvega

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit



7. De bovenlokale infrastructuur legt barrières en maakt dat Heerenveen vooral in noord-zuid richting groeit.



8. De groei van Heerenveen en opwaardering naar rijksnelwegen vermindert de logica en leesbaarheid van het lokale ontsluitingssysteem.

Inzoomend op de stad

De structuur van het landschap was eerst vooral oostwest gericht (6). De oost-west ontsluitingen takten aanvankelijk eenvoudig aan op de noord-zuid verbinding tussen Leeuwarden en Wolvega. Daarna is met de komst van de grote infrastructuurlijnen een aantal barrières ontstaan (7 en 8). Dit heeft vergaande consequenties gekregen voor de logica en leesbaarheid van het ontsluitingssysteem op lokaal niveau. Zo loopt de centraal gesitueerde K.R. Poststraat dood op het spoor (7) en is de benadering van Heerenveen-west vanaf het noorden, na de ontwikkeling van de A7 en A32, zeer indirect geworden (8).



Heerenveen; knooppunt A7 en A32



Spoor Leeuwarden-Zwolle; station Thialf

(2) Waar zijn we nu, wat zien we nu?

Schaatsen – WK – Thialf

In den lande schatten ze Heerenveen
veel groter dan zijn 30.000 koppen

Snel – weg

Grote slagen langs Heerenveen

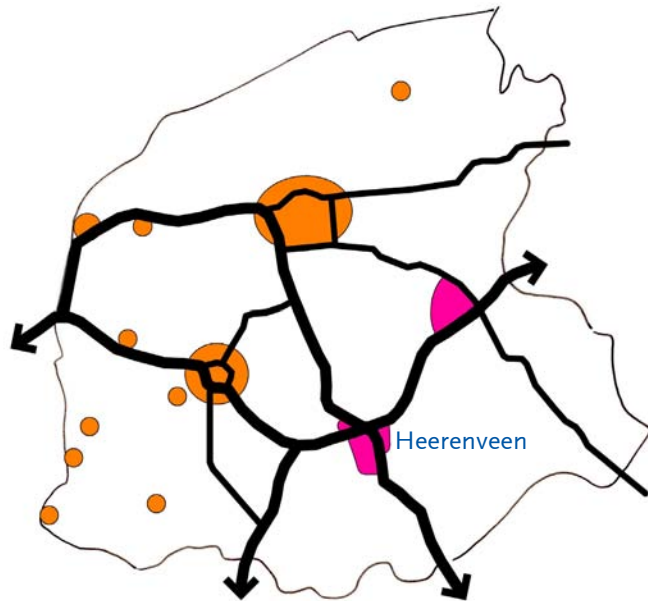
Vlek aan de nationale wegen

van ons land

2.1 Huidige ruimtelijke karakteristiek

In economische zin heeft Heerenveen enorm in betekenis gewonnen. De sterke groei zorgde op ruimtelijk niveau voor de nodige “groeipijnen”. Dit geldt voor de inbedding van de stad in het landschap. Dit geldt voor de aansluiting van de hoogdynamische wereld van snelwegen en regionale bedrijventerreinen op het lokale wegennet en de schaal van het woon- en voorzieningendorp Heerenveen.

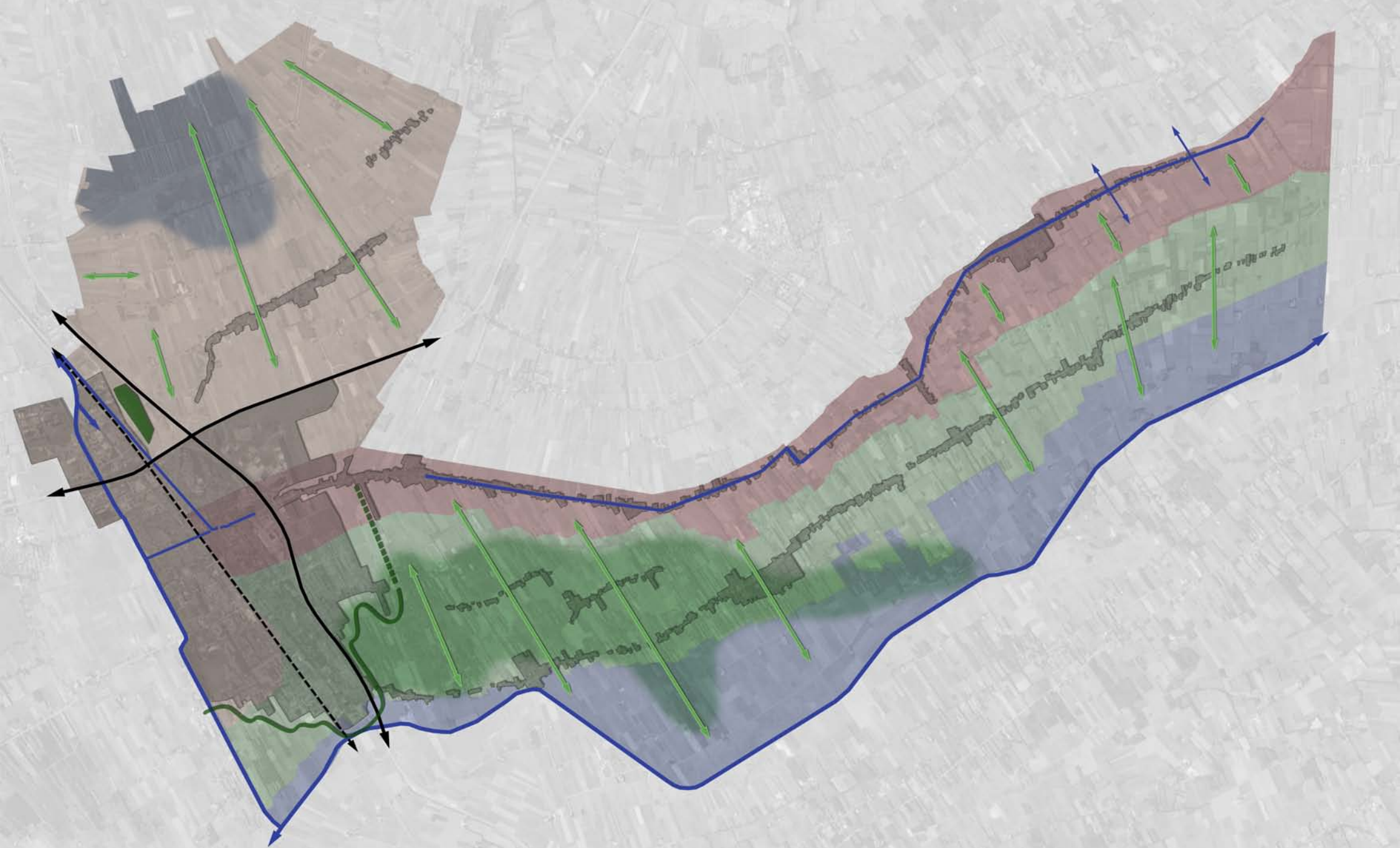
Bij de huidige ruimtelijke karakteristiek benoemen we eerst de kwaliteiten en knelpunten van het landschap waarna we ingaan op de stad.



9. Heerenveen aan het rijkswegennet; de 11 steden met de nieuwe steden Heerenveen en Drachten in opkomst



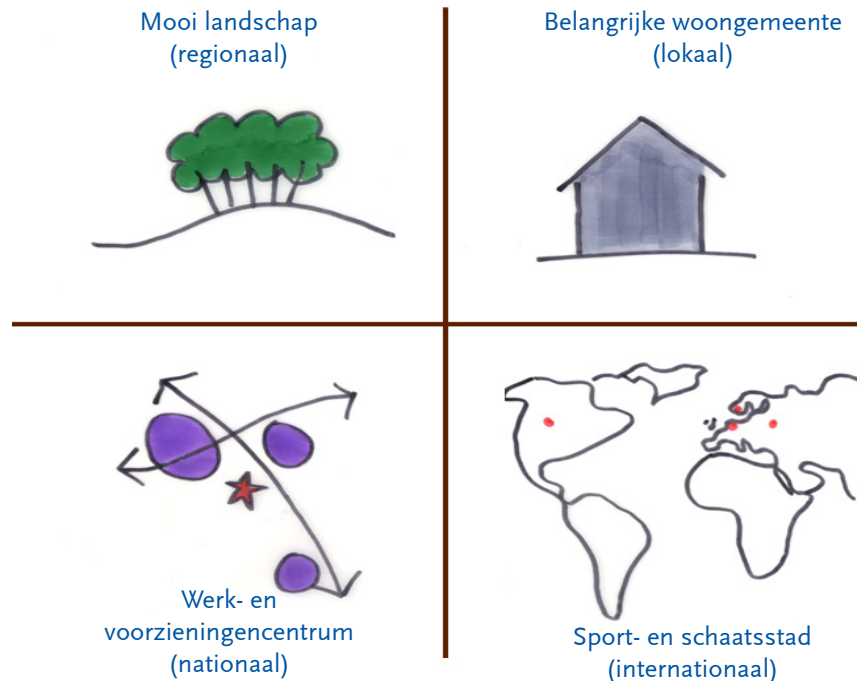
10. Wereldtop van schaatssteden



2.2 Huidige betekenis

Heerenveen is uitgegroeid tot een plaats die aan de ene kant wereldberoemd is en aan de andere kant de schaal heeft van een stevig dorp. De stad behoort met Thialf tot de wereldtop van schaatssteden. De A7, A32 en het spoor vertolken de wereld van grotere afstanden en hogere snelheden. Daaraan gekoppeld, en mede dankzij die ontsluitingen, zijn er de regionale bedrijventerreinen naast de concentratie van kantoorfuncties. Net als Drachten is Heerenveen een stad in opkomst. Weliswaar niet één van de 11 steden, maar in grootte behorende tot de top 4 van de provincie.

Op de hieronder weergegeven figuur is de betekenis van Heerenveen op lokaal, regionaal, nationaal en internationaal niveau weergegeven.



Betekenis op (inter-)nationaal niveau: Sportstad

- Thialf; Heerenveen behorende bij de wereldtop van schaatssteden.
- Sportstad Heerenveen; o.m. Heerenveen behorende bij de eredivisieplaatsen van het voetbal, CTO (één van de 4 centra voor topsport en onderwijs in Nederland)
- Museum Belvédère: behorende tot de top musea voor Vlaamse en Nederlandse hedendaagse kunst.
- A7, A32 als onderdelen van het rijkswegennet.
- Spoor en station als onderdeel van het rijkspatroon van spoorwegen.

Betekenis op regionaal niveau: werk en voorzieningencentrum

- Stad in opkomst aan de A7 en A32.
- Economische motor: regionale bedrijventerreinen en kantoren gekoppeld aan de snelwegen.
- Centrum met een verzorgende functie voor een wijde omgeving.
- Zorg-, onderwijs-, culturele- en sportvoorzieningen (idem).

Betekenis op regionaal en lokaal niveau: mooi landschap

- Bosgebied Oranjewoud en natuurgebied de Deelen, behorende tot de provinciale natuur- en recreatiegebieden.
- Waardevol landschap op de overgang Drents Plateau naar laag Fryslân.

Betekenis op lokaal niveau: belangrijke woongemeente

- Woonplaats voor een kleine 30.000 inwoners.

A misty forest landscape with tall trees and a small pond in the foreground. The text is overlaid in the center of the image.

Op de woudrijke ruggen
van Oranjewoud tot Hoornsterzwaag
Tref je toefjes adel en ellenlange linten
met keurige kavels
Reikend vanuit besloten- naar openheid
In dit woud willen Friezen op zondag wel wandelen
om thuis te genieten van oneindige vergezichten

Kwaliteiten op niveau van het landschap

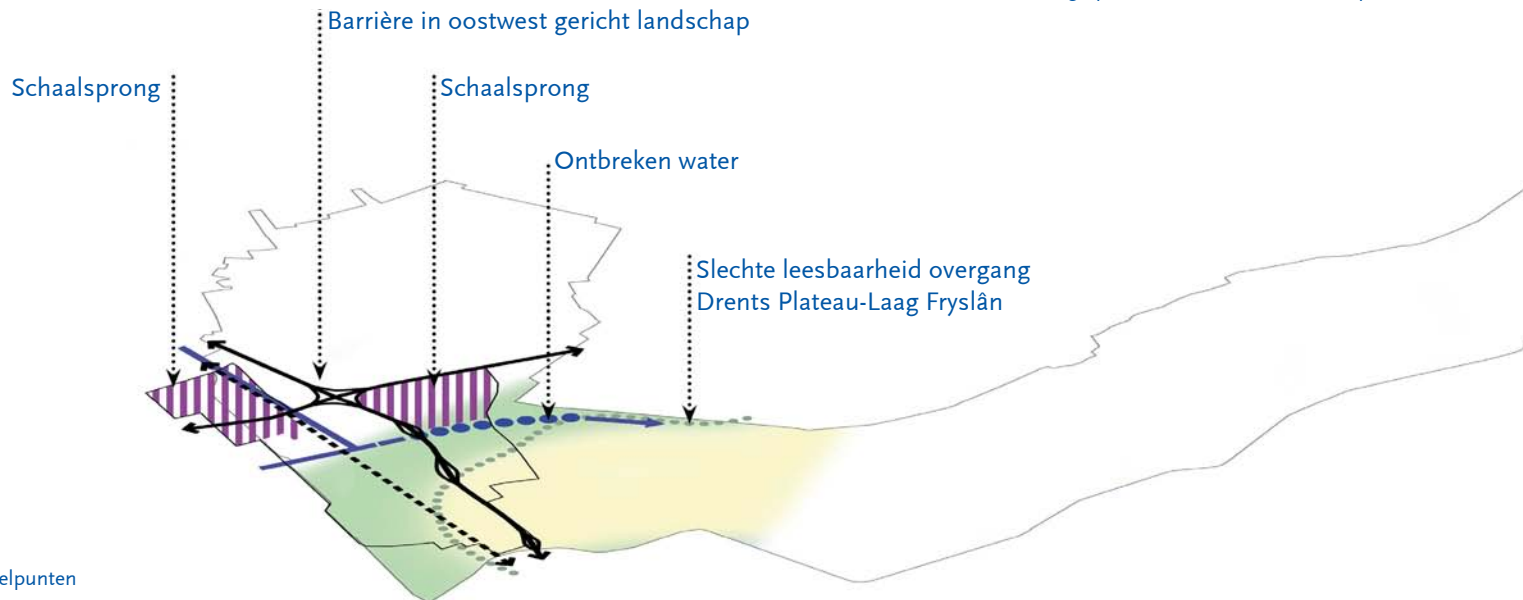
- Gebied op de overgang van Drents Plateau naar het lage Midden van Fryslân.
- Een landschap opgebouwd uit herkenbare deelgebieden; hoger gelegen en meer beboste dekzandruggen overgaand in de meer open veenpolder (noordzijde) en Tjongervallei (zuidzijde).
- Een typerend bebouwingspatroon dat wordt gekenmerkt door lintbebouwingen in oost-westrichting.
- Een hoofdontsluitingspatroon van het landelijke gebied dat samenvalt met de lintstructuren.
- Overwegend goed herkenbare hoofdwaterlopen in de vorm van de Tjonger, Schoterlandse Compagnonsvaart, Heeresloot, Engelenvaart.
- Overwegend goed herkenbare opstreckende verkavelingen loodrecht op of onder een hoek met de occupatieassen. De woudontginning heeft daarbij van oorsprong bosstroken en boomsingels op de perceelsafscheidingslijnen; de veenontginning, veenpolder en Tjongervallei zijn opener. Kavels zijn hier van elkaar gescheiden door water.
- Aan de zuidwestzijde van de stad vallen standranden samen met landschappelijke structuren.
- Aan de zuid en zuidoostzijde bestaan sterke relaties tussen stad en land door samenhang in groen- en waterstructuur.

Knelpunten op het niveau van het landschap:

- Heerenveen ligt als een groot verstedelijkt gebied op de overgang van het Drents Plateau en laag Fryslân. Overgangen van deze landschapstypen zijn ten gevolge van de grootschalige verstedelijking minder ervaarbaar.
- De grote infrastructurele ingrepen (rijkswegen en spoor) doorkruisen het oorspronkelijke oostwest gerichte landschap.
- Vooral aan de noordwestzijde en noordoostzijde bestaan abrupte overgangen van grootschalige bedrijventerreinen naar het (relatief) open landschap.
- Een deel van de belangrijke structuurlijn Schoterlandse Compagnonsvaart is gedempt.

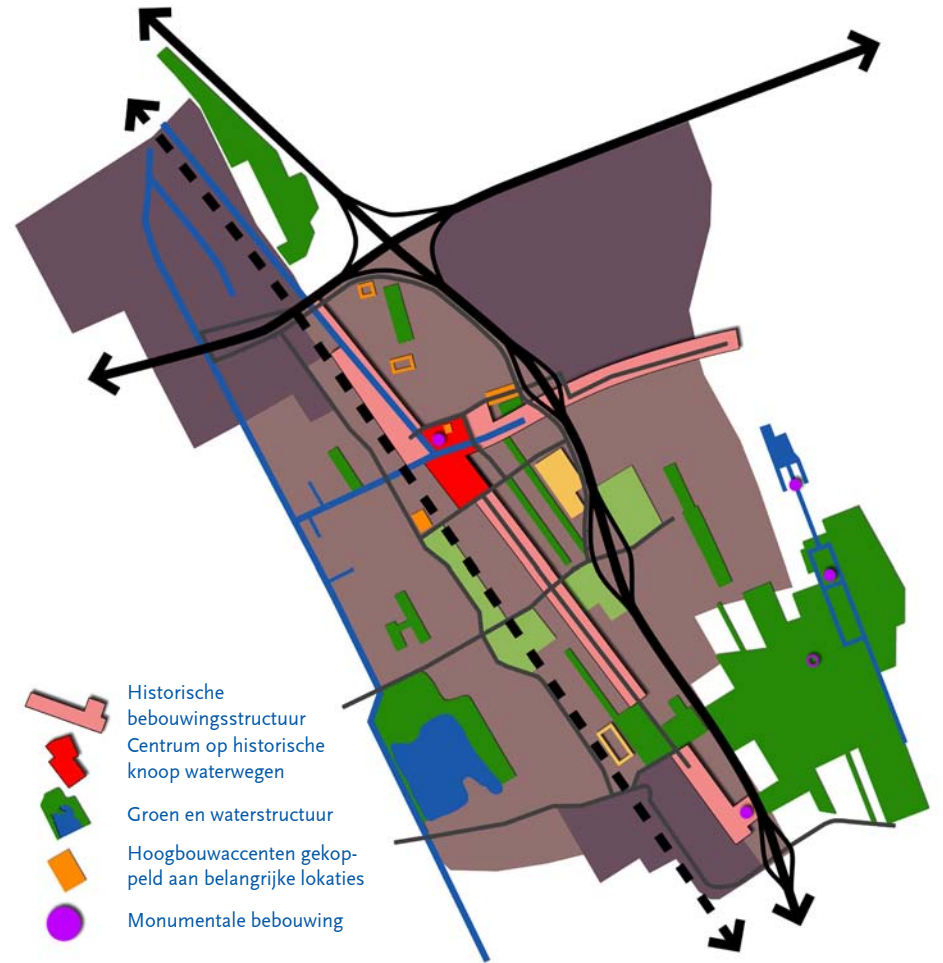


Infrastructurele ingrepen doorkruisen het landschap



Kwaliteiten op het niveau van de stad:

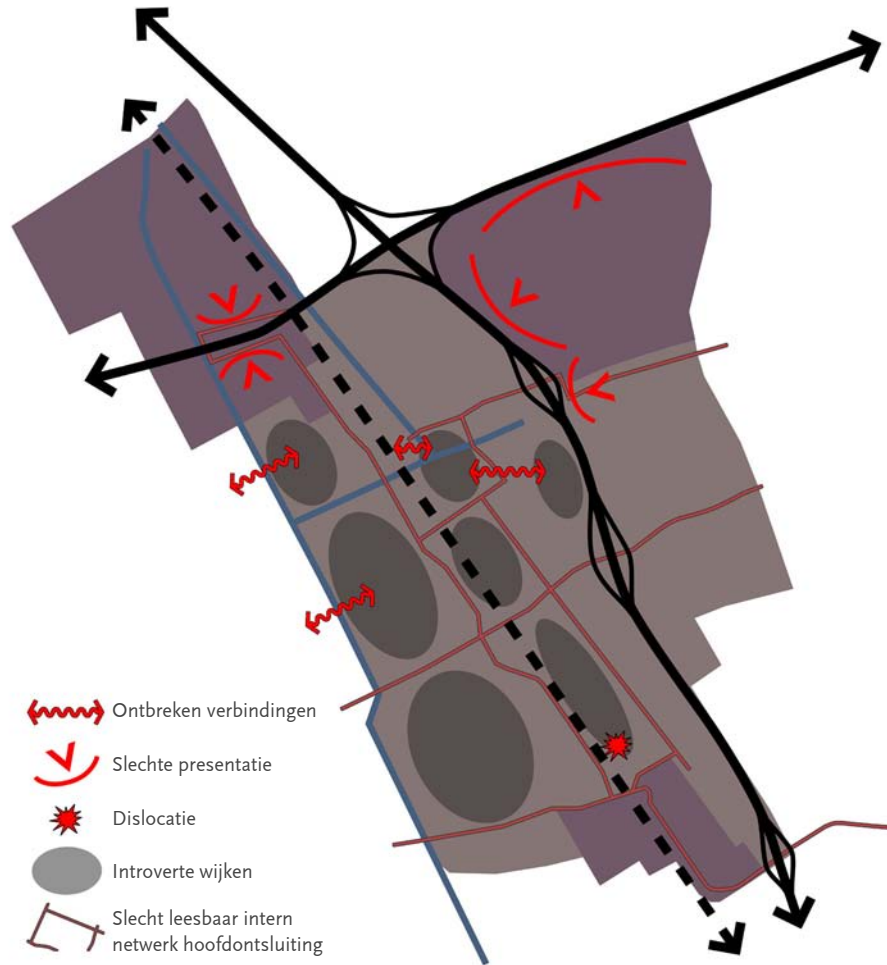
- Een stedelijk gebied met goed herkenbare historische bebouwingsstructuren in oost-west richting (Heideburen/Het Meer) en in noord-zuid richting (gebied rond de Herenwal, centrum en de Dracht, Burgemeester Falkenaweg-Tolhuisweg-Marktweg).
- Een centrum dat samenvalt met de historische knoop van waterwegen.
- Een stedelijk gebied met sterke groen- en waterstructuren in de richting van de oorspronkelijke verkaveling en in samenhang met de overgang van de beboste zandrug naar laag Fryslân.
- Een stedelijk gebied met hoogbouwaccenten gekoppeld aan de rijksinfrastructuur (sportstad), de toegang naar het centrum (kantorenstrip: K.R. Poststraat), het centrum (gemeentehuis), het spoor en de interne hoofdontsluitingsstructuur (Muntflats).
- Een stedelijk gebied en aangrenzend landschap met monumentale bebouwing (kerk, centrum, kerk Oudeschoot, landgoed Oranjewoud, museum Belvédère)



Knelpunten op het niveau van de stad:

- Een wisselende presentatie van de stad richting de lokale en bovenlokale hoofdontsluitingen.
- Opbouw in wijken die niet of slecht gekoppeld is aan de interne hoofdontsluitingswegen.
- Een slecht leesbare interne hoofdwegenstructuur, door de barrièrewerking van de rijkswegen A7 en A32 en het spoor.
- Gebrek aan goede ruimtelijke verbindingen tussen belangrijke onderdelen en kwaliteiten van de stad (landschap-wijken-station-centrum-sportstad).

52



14. Stedelijke knelpunten

(3) Waar willen we heen, wie willen we zijn?

Dit is zo'n plaats met maar een klein beetje "oud"

Zo'n plaats met naoorlogse groeistuij

Op zoek naar zijn identiteit

Een echte puber onder de steden

Grootse gebaren maar een klein hartje

Vol energie

Let op: daar zullen we nog wat van horen!

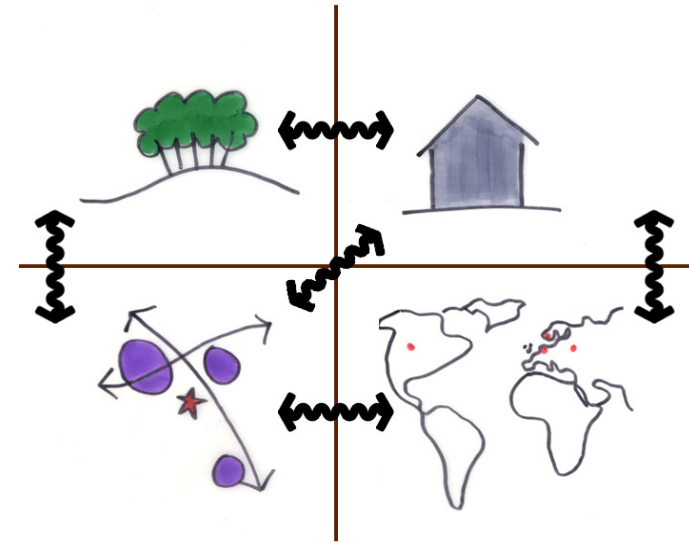
De ambities van Heerenveen zijn voor deze studie afgeleid uit diverse interviews met ambtenaren van de gemeente. De ambities hebben vooral te maken met de betekenis van Heerenveen op verschillende schaalniveaus.

Knelpunten die zijn onderkend voeren terug tot het gebrek aan verbindingen; verbindingen tussen woonwijk en landschap, verbindingen tussen het wonen en de voorzieningen en verbindingen tussen voorzieningen en sportstad.

De ambitie van de gemeente is om zoveel mogelijk van deze knelpunten op te lossen. Soms kan de gemeente dat alleen, maar meestal doet de gemeente dit samen met andere partijen of liggen veranderingen zelfs helemaal in handen van marktpartijen.

Daarnaast heeft de gemeente ambities om haar betekenis als woongebied en sportstad Heerenveen te vergroten. Hieruit vloeien projecten voort als de plannen voor aanleg van een woonwijk aan de westkant van de stad en het uitbouwen van het bedrijventerrein aan de noordoostkant daarvan. Hieruit vloeit ook de ambitie voort om Thialf te verplaatsen en te koppelen aan het sportgebied aan de A32.

In hoofdstuk 5 is ingezoomd op een strip. In deze strip zijn veel ambities van de gemeente Heerenveen aan de orde.



De ambitie voor een nieuw Thialf bij sportstad (bron: www.heerenveen.nl)

(4) Ontwerpopgaven, de strip



Om dieper in te kunnen gaan op het begrip ruimtelijke kwaliteit en de ontwerp-opgaven in Heerenveen, is een strip/uitsnede uit het grondgebied van de gemeente gemaakt.

Gekozen is voor een stuk van de kern van Heerenveen. Hierin zijn onder meer opgenomen de stadsranden, de Haskeruitgang, het stationsgebied, het centrum, de A32 en Skoatterwâld. Deze strip is gekozen omdat hij zowel de overgangen van stad naar landschap omvat als de stad zelf. Ook is deze strip gekozen vanwege het belang voor Heerenveen en de in deze gemeente levende ambities en verwachte veranderingen.

De strip wordt besproken aan de hand van:

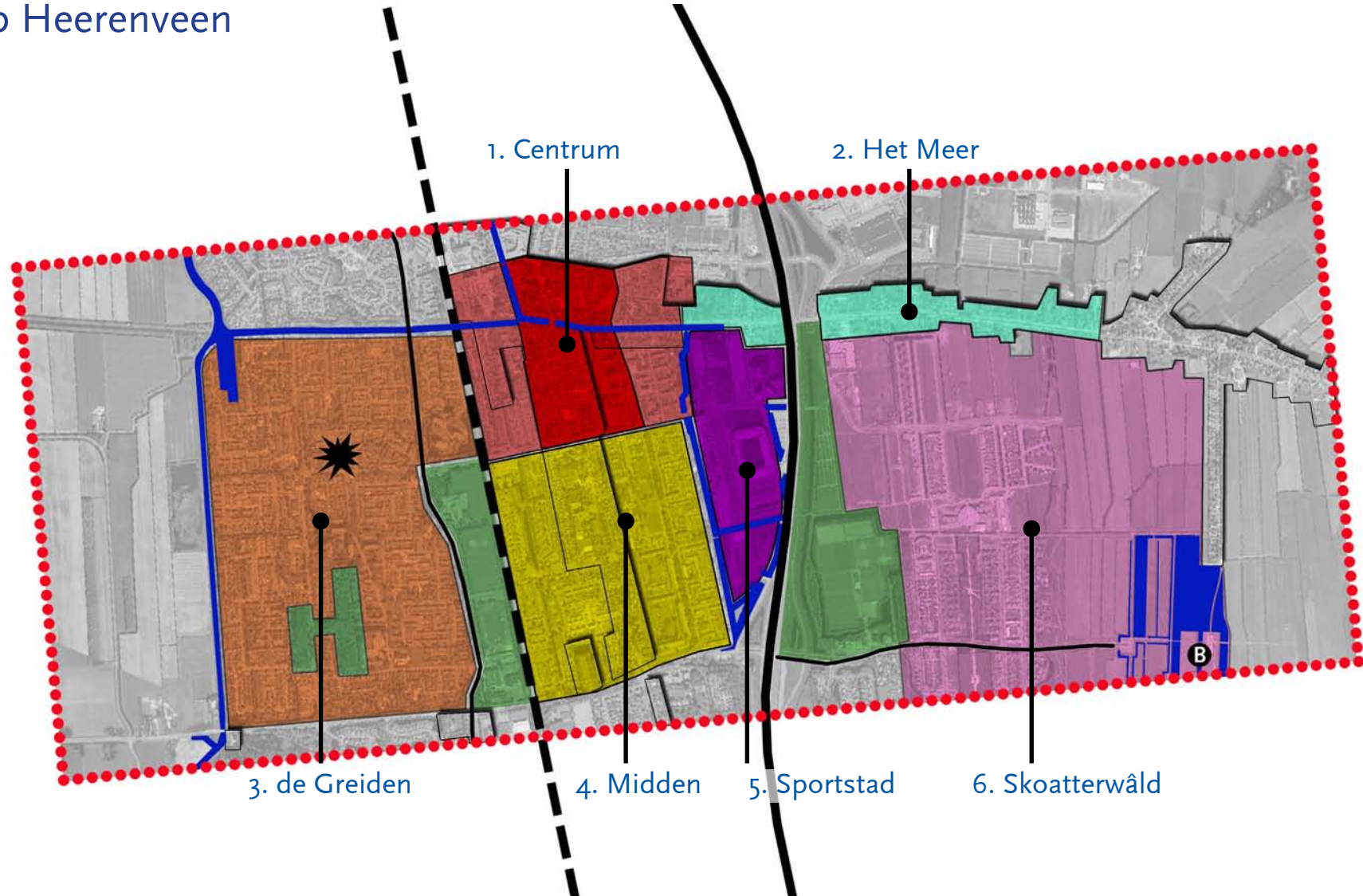
- Kwaliteiten
- Knelpunten
- Verwachte veranderingen

Bij de verwachte veranderingen gaat het steeds om veranderingen die op structuurvisieniveau van belang zijn. Het gaat dus om veranderingen in de zin van aanvullingen op de bestaande structuur (zoals een uitbreiding) en veranderingen van structuurdragers.



Strip in de gemeente Heerenveen

Strip Heerenveen



De strip speelt een belangrijke rol voor de gemeente. In een gemeentelijke structuurvisie wordt bepaald wat de gemeente is en wat de gemeente wil zijn. Van daaruit worden waarden en opgaven benoemd. Deze opgaven zijn de sleutelprojecten die inspelen op de kernkwaliteiten en ambities van de gemeente.

Bij Heerenveen liggen veel van deze sleutelprojecten in de gekozen uitsnede van de stad. In grote lijnen is de strip in zes deelgebieden te verdelen;

1. Centrum
2. Het Meer
3. De Greiden
4. Midden
5. Sportstad
6. Skoatterwâld

1. Centrum

- Centrum rond de historische lintbebouwing.
- Dorpswinkelhart met aaneengesloten individuele bebouwing, nadruk op één tot drie bouwlagen met kap.
- Grove randen van het centrum met blokvormige bebouwing en achterkanten.
- In zuidwest en zuidoosthoek bebouwing die aansluit bij typologie van het Midden

2. Het Meer

- Historische lintbebouwing.
- Afwisseling in rooilijnen en bouwmassa's.
- Nadruk op vrijstaande bebouwing in één en twee bouwlagen met kap.

3. De Greiden

- Bebouwing in rechthoekige kwadranten.
- Nadruk op grondgebonden bebouwing in één tot twee bouwlagen met kap.
- Plaatselijk (middel-) hoogbouwaccenten.
- Introverte wijk; weinig relaties met wijk-omgeving en kwadranten-groenblauwe kwaliteit.

4. Midden

- Bebouwing in stroken uit verschillende tijdsperioden (van west naar oost).
- Vroeg naoorlogse bebouwing in één tot twee bouwlagen met kap, dubbel in rijen.
- Historische lintbebouwing met nadruk op vrijstaande bouw in één tot twee bouwlagen met kap.
- Gestapelde middelhoogbouw tot vier bouwlagen met kap in stempelstructuur.
- Rijebouw rond hoven in twee bouwlagen met kap.

5. Sportstad

- Hoogstedelijk gebied aan de A32.
- Hoogbouw en middelhoogbouw.

6. Skoatterwâld

- Bebouwing in linten.
- Nadruk op grondgebonden bouw in één tot twee bouwlagen met kap.
- Plaatselijk bebouwing in 3-4 lagen.
- Sterke verwevenheid met het landschap en met kwaliteit van bebouwing en openbare ruimte

Strip Heerenveen



60

Kwaliteiten

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit

Kwaliteiten

- De historische bebouwing van de kern markeert de ontstaansassen van Heerenveen (uitgezonderd de plekken waar deze kruisen met de lokale en nationale ontsluitingsstructuur).
- Belangrijke historische waterlopen zoals de Heeresloot en de Engelvvaart en delen van de Schoterlandse Compagnonsvaart zijn goed herkenbaar met de daarlangs ontwikkelde bebouwingsstructuur.
- Bebouwings-, groen- en waterstructuren markeren de oorspronkelijke ontginningsrichtingen in het landschap.
- De kern is ruim voorzien van groenvoorzieningen
- Gezien vanaf het spoor presenteert Heerenveen zich grotendeels met groen en voorkanten.
- De wijk Skoatterwâld en het museum Belvédère zijn sterk met het landschap verweven en vormgegeven en voegen hierdoor een kwaliteit aan Heerenveen toe.
- De hoogbouw van sportstad Heerenveen benadrukt de betekenis van dit gebied voor Heerenveen.
- Het historische winkelgebied (voetgangersgebied) heeft een plezierige schaal.
- Onder de A32 zijn ruime langzaamverkeersverbindingen gemaakt die de samenhang van het gebied ten oosten van de A32 met Heerenveen ten goede komen.

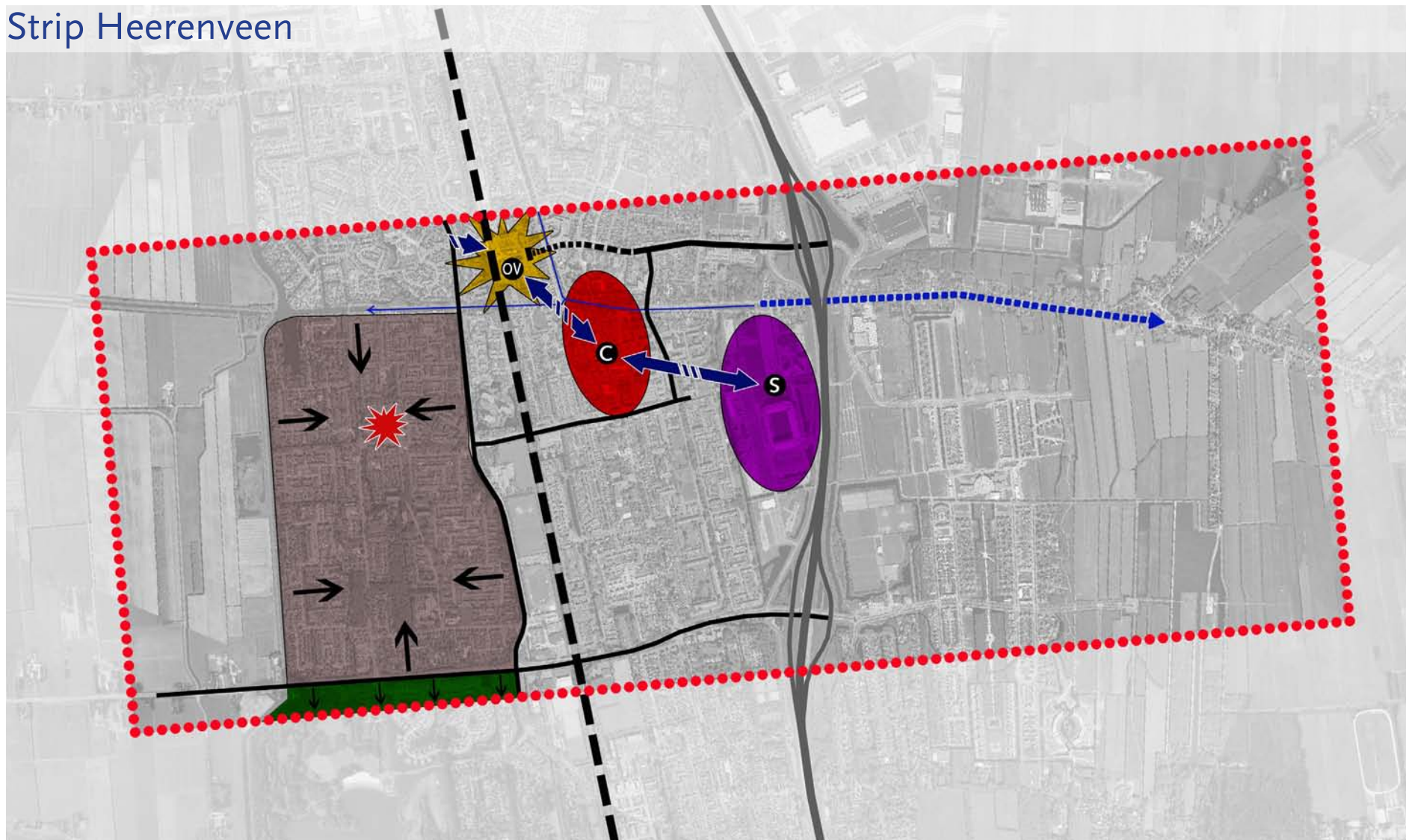


Historisch centrum



Hoogbouw bij Sportstad

Strip Heerenveen



62

Knelpunten

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit

Knelpunten

- De voor het ontstaan en de structuur belangrijke Schoterlandse Compagnonsvaart is gedeeltelijk gedempt.
- De historische betekenis en kwaliteit van de oude kern is nauwelijks zichtbaar vanaf het lokale hoofdwegennet.
- Ook de aan het lokale hoofdwegennet grenzende wijken en daarin gelegen belangrijke groen- en waterstructuren zijn slechtikbaar.
- De overgang sportstad – oorspronkelijke lintbebouwing moet nog worden vormgegeven.
- Bij de entree vanaf de A32 naar het kleinschalige centrum ontbreekt een geleidelijke/logische overgang in schaal.
- De overgang lokaal hoofdwegennet- centrum moet herontworpen worden.
- Het interne hoofdwegennet is deels niet helder. De doodlopende route vanaf de A32 is als echte hoofdverkeersweg ingericht.
- Op kruispunten wordt niet duidelijk waar je de hoofdroutes volgt en waar je een verblijfsgebied in gaat.
- Het spoor vormt een barrière voor de samenhang tussen het westelijke en oostelijke deel van Heerenveen, mede door de beperkte kwaliteit van de langzaamverkeersverbinding onder het spoor.
- Er zijn vanaf de interne hoofdwegen weinig oriëntatiepunten die iets laten zien van de identiteit van de aanliggende gebieden, dit geldt in het bijzonder voor de Haskeruitgang, maar bijvoorbeeld ook voor de Rottumerweg.
- Rond het centrum wordt de aanblik van Heerenveen vanaf de hoofdwegen voor een groot deel bepaald door parkeerpleinen en deels door achterkanten.
- De belangrijke functionele driepool in de stad station – centrum – sportstad, heeft geen goede verbindingen.
- In het bijzonder de wijk de Greiden is erg naar binnen gericht en heeft geen samenhang met de bovenliggende structuur van Heerenveen.
- Het wijkcentrum de Greiden is slecht ingebed in de omgeving (achterkanten, rommelige overgang)

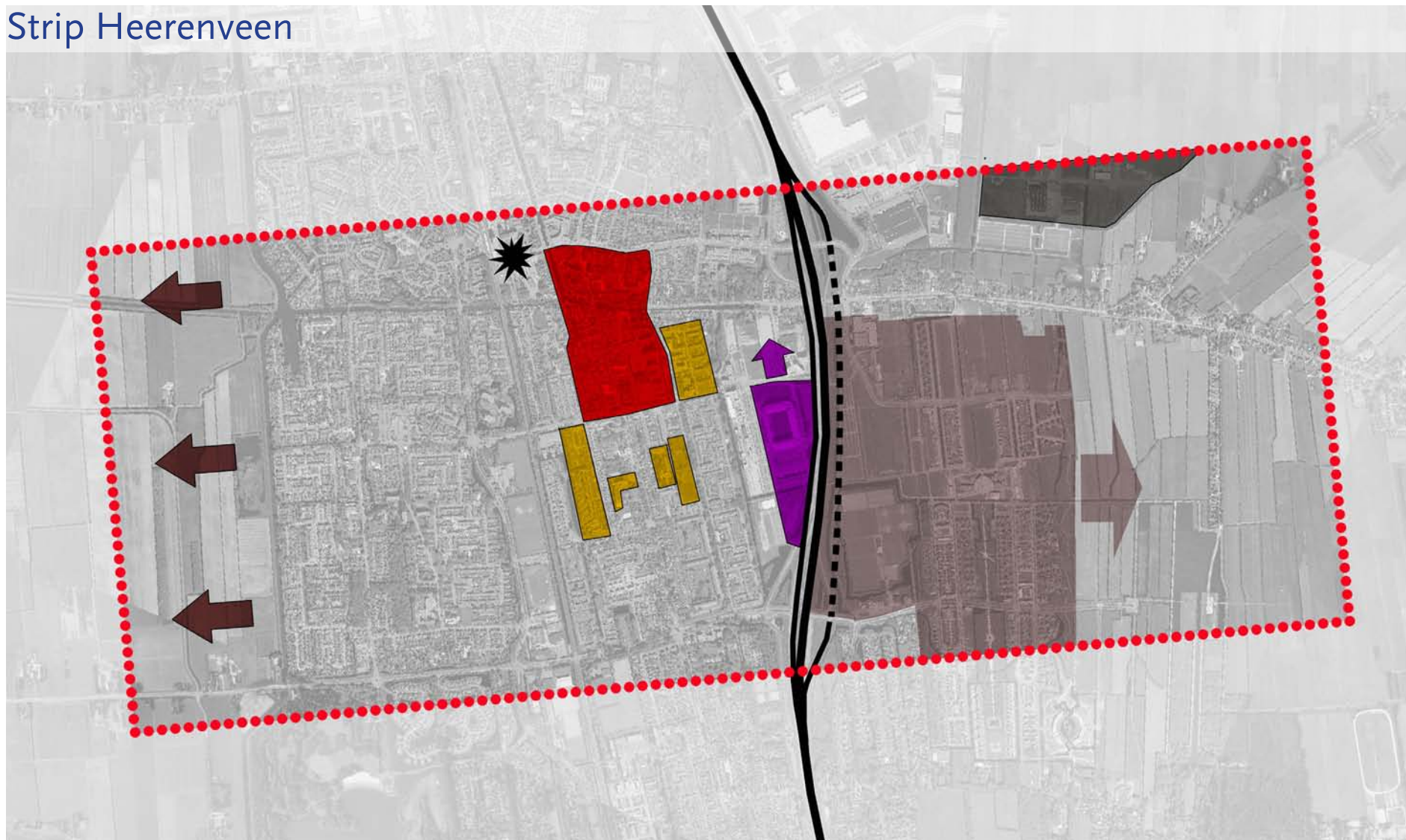


Hoofdroute loopt dood op het station



Introvert karakter de Greiden; water nauwelijks zichtbaar

Strip Heerenveen



64

Verwachte veranderingen

Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit

Verwachte veranderingen

In dit deel van Heerenveen zijn belangrijke veranderingen te verwachten:

Uitbreiding:

- Aan de oostkant van de stad zal een afronding worden gemaakt van de wijk Skoatterwâld. Ook zal ten noorden van de Schoterlandse Compagnonsvaart en de lintbebouwing van de Knipe het bedrijventerrein (IBF) verder worden ontwikkeld. Op lange termijn wordt aan de westzijde van de kern, ten westen van de wijk de Greiden, de ontwikkeling van een nieuw woongebied verwacht.

Ontsluiting:

- Het gedeelte van de A32 dat in de strip is gelegen wordt te zwaar belast met verkeer dat eigenlijk lokaal kan worden afgewikkeld. Om deze reden bestaat het idee om de beide verkeersknopen functioneel gezien te “halveren” en aan beide kanten van de A32 in een (lokale) parallelweg te voorzien. Aan de westzijde ligt deze parallelweg er al.

Centrum:

- Voor het centrum van Heerenveen is het plan centrum breed in ontwikkeling. In dit plan zijn diverse herstructureringen opgenomen waarmee de historische waarden worden versterkt en laag kwalitatieve gebieden worden verbeterd.

Station:

- Er zijn plannen de omgeving van het busstation te optimaliseren.

Sportstad:

- De gemeente streeft in het kader van Sportstad Heerenveen naar verdere ontwikkeling van het sportgebied aan de A32. Er wordt een uitbreiding van het voetbalstadion voorzien en er vindt onderzoek plaats naar de verplaatsing van Thialf naar deze locatie.

Herstructurering:

- In de woonwijk Heerenveen Midden bestaan concrete plannen voor herstructurering van verouderde delen van deze wijk.



Afronding Skoatterwâld



Ontwikkeling Sportstad

(5) Naar uitgangspunten

Handhaven en versterken van kwaliteiten in hun onderscheidende karakter

Oplossen knelpunten

Versterken van logica en continuïteit van netwerk van ervaringslijnen

- Auto-verbindingen
- Langzaamverkeersverbindingen
- Waterverbindingen

Koppelen van kwaliteiten aan ervaringslijnen

De gemeente in (boven)regionaal verband

Handhaven en versterken

- Herkenbaarheid van de grote landschappelijke verschillen (overgang van Drents Plateau naar het lage Midden van Fryslân).
- Ervaarbaarheid van stad én landschap vanaf de A7 en A32.
- Autonome karakter van het internationale netwerk van de grote infrastructurele lijnen van A7 en A32.

Opgave

- Bij uitleg van Heerenveen bij voorkeur geen nieuwe overschrijdingen van belangrijke infrastructurele lijnen.
- Waar stedelijke uitleg aan beide zijden van de grote infrastructurele lijnen plaatsvindt, tenminste aan één zijde welke overgaat in het landschap, een vergaand landschappelijk karakter van de uitbreiding.
- Het aanhouden van een vrije, onbebouwde afstand tot de grote infrastructurele lijnen, met uitzondering van de presentatie van het centrum naar de A32 met de hogere bebouwing van sportstad Heerenveen.



Vergaand landschappelijk karakter van uitbreiding, bijvoorbeeld laagbouw onder een vegetatiedak



Grote afstand tot de hoofdinfrastructuur



Handhaven; de oude bebouwingslinten



Handhaven en versterken; de concentratie van hoogbouw sportstad Heerenveen



Handhaven en versterken; Diffuse stadsranden met afwisseling van bebouwing met groen en water
Atelier Fryslân, werkplaats voor ruimtelijke kwaliteit



Handhaven; rechtlijnige structuur van de hoofdontsluiting

De kern Heerenveen in regionaal verband

Handhaven en versterken

- De historische basis van de kern in de zin van de oude bebouwingslinten en occupatieassen.
- De diffuse stadsranden aan de zuid- en oostzijde (veel afwisseling van bebouwing met groen en water, rafelige overgangen).
- Stadsranden die samenvallen met structuren van water en wegen van een hoger schaalniveau.
- Een stedelijk gebied met duidelijk te onderscheiden wijken; begrensd door belangrijke waterlopen of wegen.
- De concentratie van hoogbouw bij sportstad Heerenveen.
- De rechtlijnige structuur van het hoofdontsluitingspatroon.
- Het sterke patroon van water en groen met name in de noord zuidrichting.

Opgave

- Verbeteren van de logica van de hoofdontsluitingsstructuur (met name doodlopende route naar het centrum en de vormgeving van de kruispunten).
- Verbeteren van de presentatie van de identiteit van centrum en wijken naar de hoofdinfrastructuur.
- Verbeteren van de relatie tussen het Heerenveen ten westen van het spoor en het centrum/Heerenveen noordoost.
- Verbeteren van de relaties tussen het station, het centrum en sportstad.
- Herstellen van de samenhang in historische linten (bijv. t.p.v. het Meer)
- Versterken van de band van de westelijk gelegen wijken met het landschap.
- Versterken van de zichtbaarheid van het groen en water met name in de westelijk gelegen wijken.

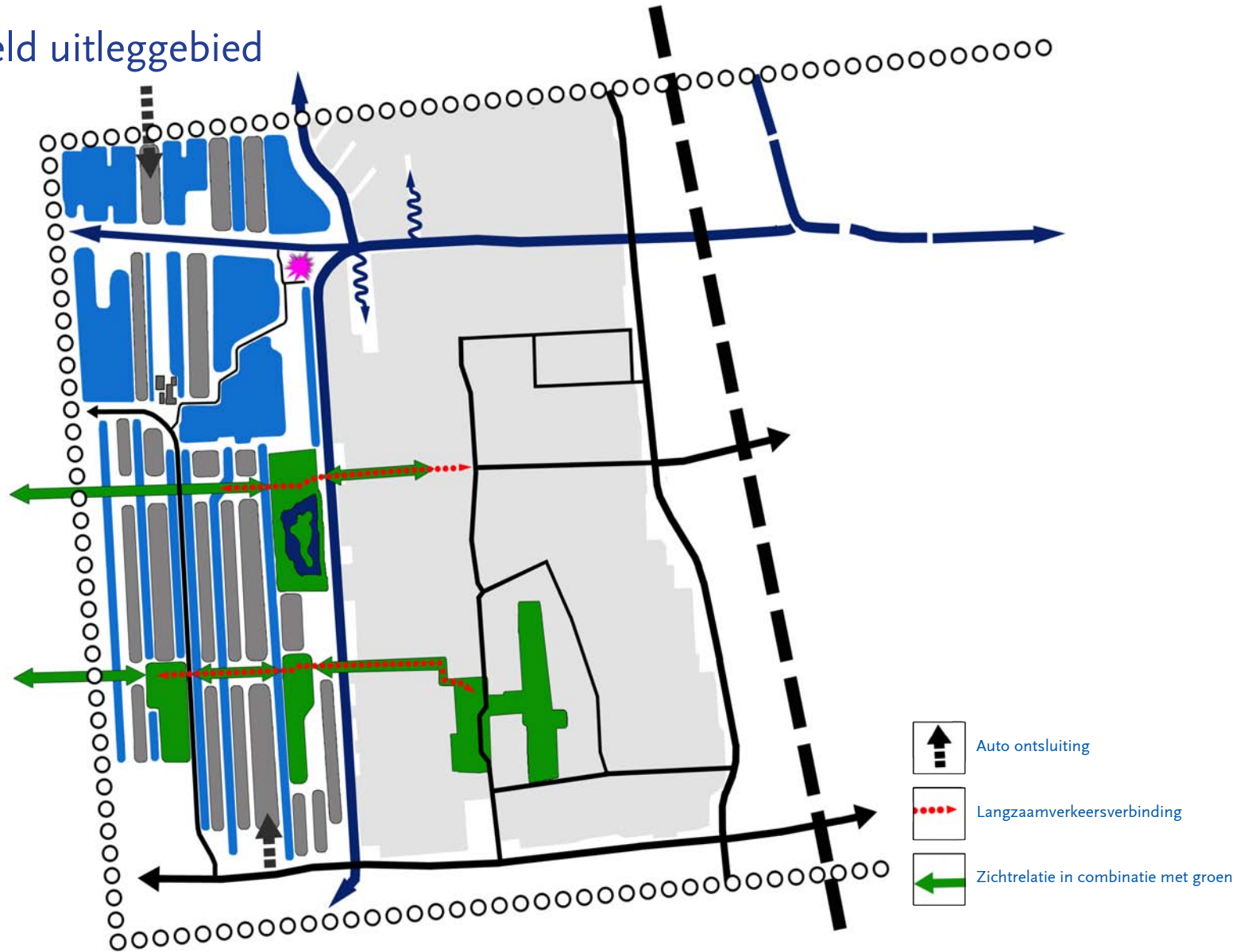


Doodlopende route KR Poststraat op station



Grote parkeerpleinen in presentatie naar interne hoofdontsluiting

Strip Voorbeeld uitleggegebied



Uitleggebied Heerenveen west

In de huidige situatie een overwegend open weidelandschap met een enkele kavel die met water en struweel is ingevuld. Het gebied heeft relatief grote kavels waarin de oorspronkelijke opstrek nog enigszins herkenbaar is.

- Handhaven zelfstandig en rechtlijnig karakter van de Engelenvaart.
- Oude waterrijke landschap en opstreckende verkaveling als inspiratiebron (groen en water in de vorm van sloten, gras, struweel, ruigte en riet).
- Uitleggebied waarbij in bouwhoogte een overgang wordt gemaakt naar het open landschap.
- Creëren van zichtrelaties met het omliggende landschap.
- Maken van ruime oostwest relaties tussen de huidige westelijke wijken en het uitleggebied Heerenveen west in combinatie met routes voor langzaam verkeer.
- Hanteren van afwisseling van bebouwing met opstreckende groen- en waterstructuren die mede tot uiting komt in het aanzicht van Heerenveen gezien vanuit het buitengebied.

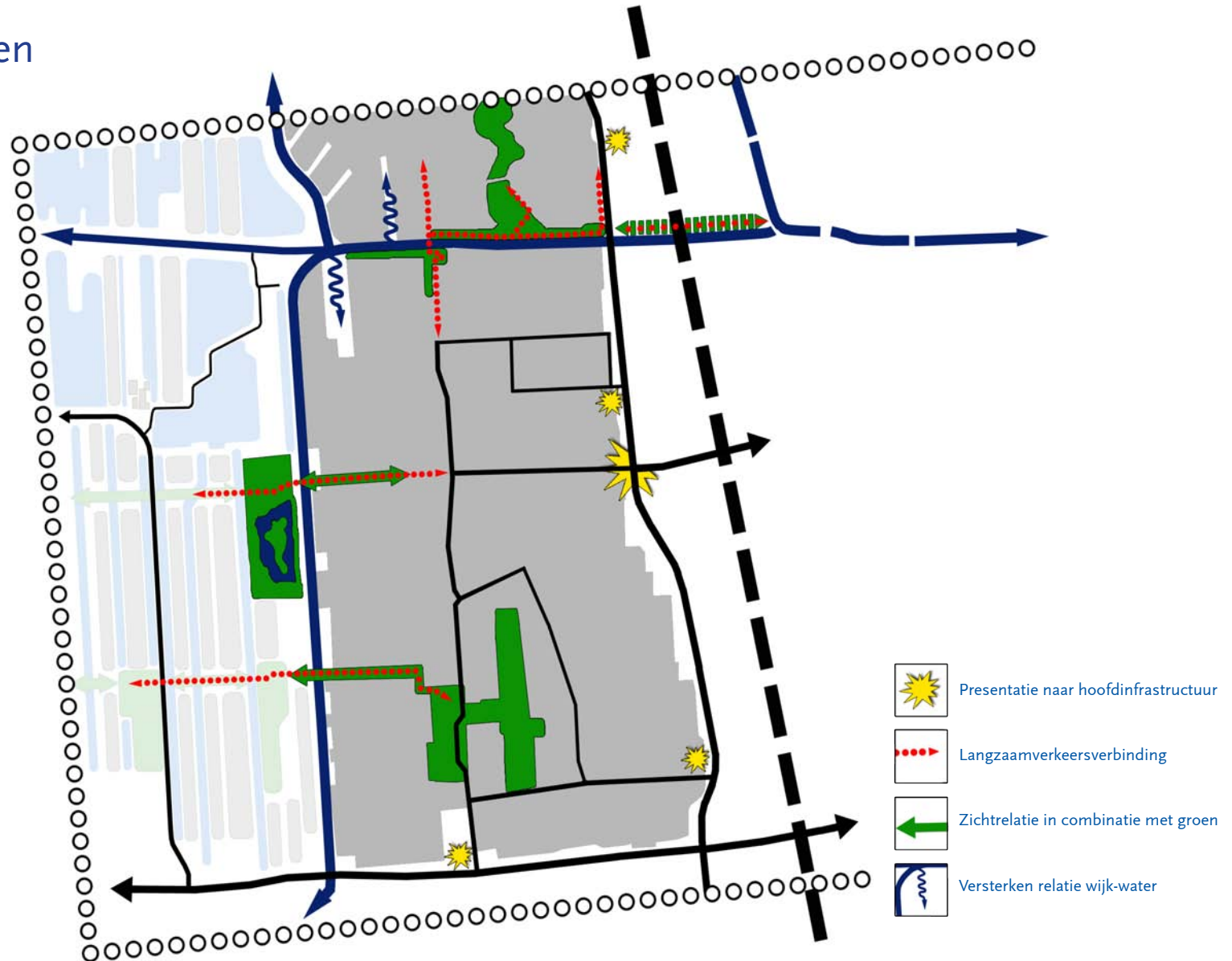


Handhaven zelfstandig karakter Engelenvaart



Ruime langzaamverkeersverbinding in het groen

Strip De Greiden



Woonwijk de Greiden

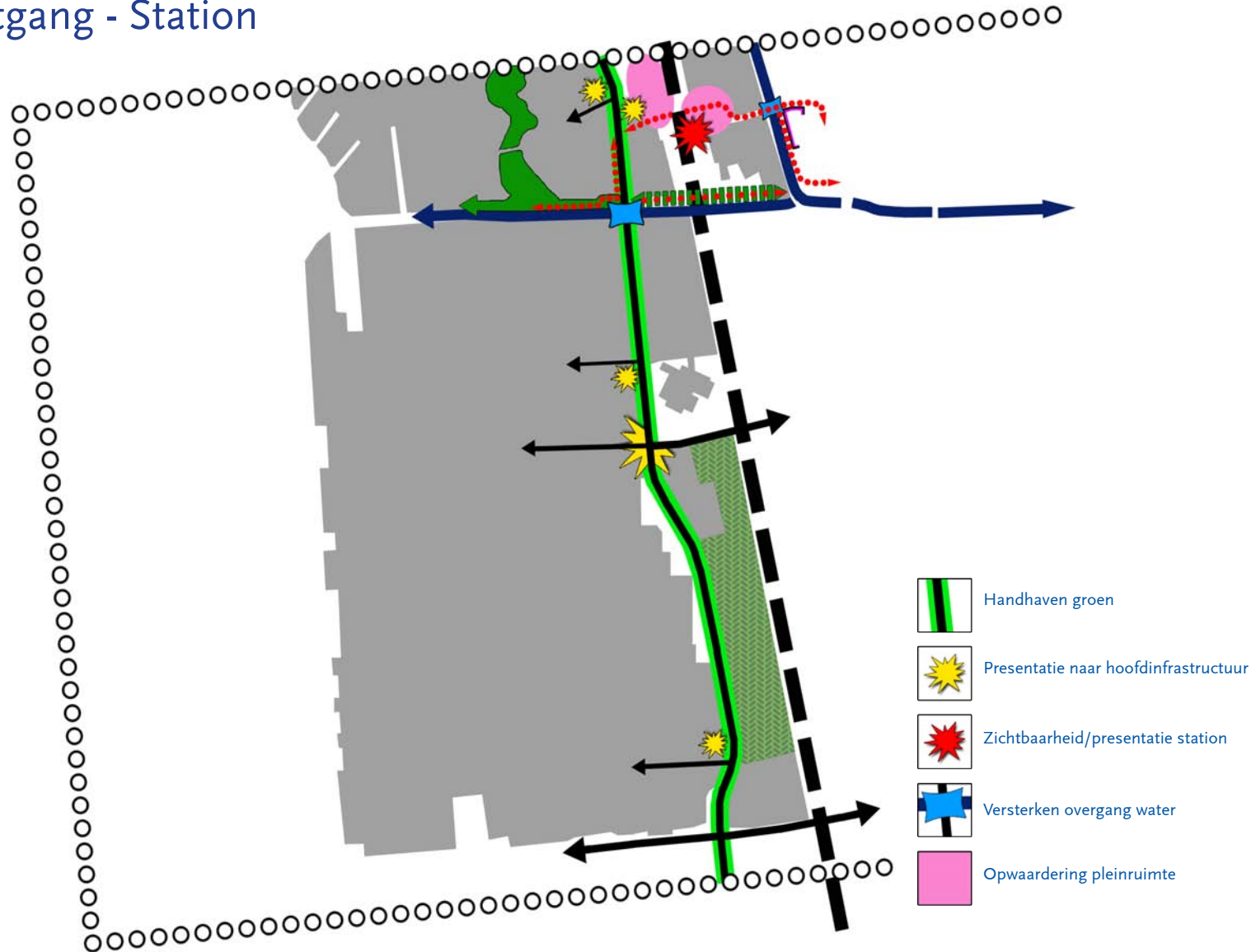
In de huidige situatie een introverte uitbreidingswijk die weinig relaties heeft met de omgeving. Een wijk waar weliswaar groen en water aanwezig is, maar waar dit niet zo sterk beleefbaar en toegankelijk is.

- Beter ervaarbaar maken van groen en water.
- Verbeteren inbedding wijkcentrum in omgeving.
- Versterken van de samenhang van De Greiden met de omgeving (met name in oost west richting, richting het landschap, richting de hoofdinfrastructuur en richting het centrum).



Voorbeeld van een ervaarbare groen- en waterstructuur

Strip Haskeruitgang - Station



Haskeruitgang en overgang naar station

In de huidige situatie een groene op het verkeer gerichte route met zeer weinig zicht op aangrenzende functies die veelal met achterzijden naar de weg zijn gekeerd. Ook de overgangen over het water zijn marginaal herkenbaar.

- Handhaven van het lineaire karakter van de Haskeruitgang in de richting van de opstrek.
- Handhaven van de continuïteit in inrichting van de Haskeruitgang die de functie van de weg ondersteunt.
- Versterken van ervaring van het water daar waar de Haskeruitgang het water kruist.
- Ter plekke van afslagen en kruispunten uitstraling van de aanliggende gebieden versterken. Dit kan door bebouwing in rooilijn, oriëntatie en/of bouwhoogte sterker te positioneren richting de Haskeruitgang.
- Vasthouden aan continuïteit in groen langs de Haskeruitgang.
- Versterken van oriëntatiepunten op afslagen naar aanliggende gebieden in het bijzonder op de overgang naar het stationsgebied.
- Versterken van de zichtbaarheid en bereikbaarheid van het stationsgebouw.
- Versterken van de langzaamverkeersverbinding onder het spoor. Deze zou inrichtingbepalend moeten zijn voor zowel het achterterrein als voorterrein van het station.
- Herinrichting van het achterterrein van het station met het oog op een hogere verblijfskwaliteit.



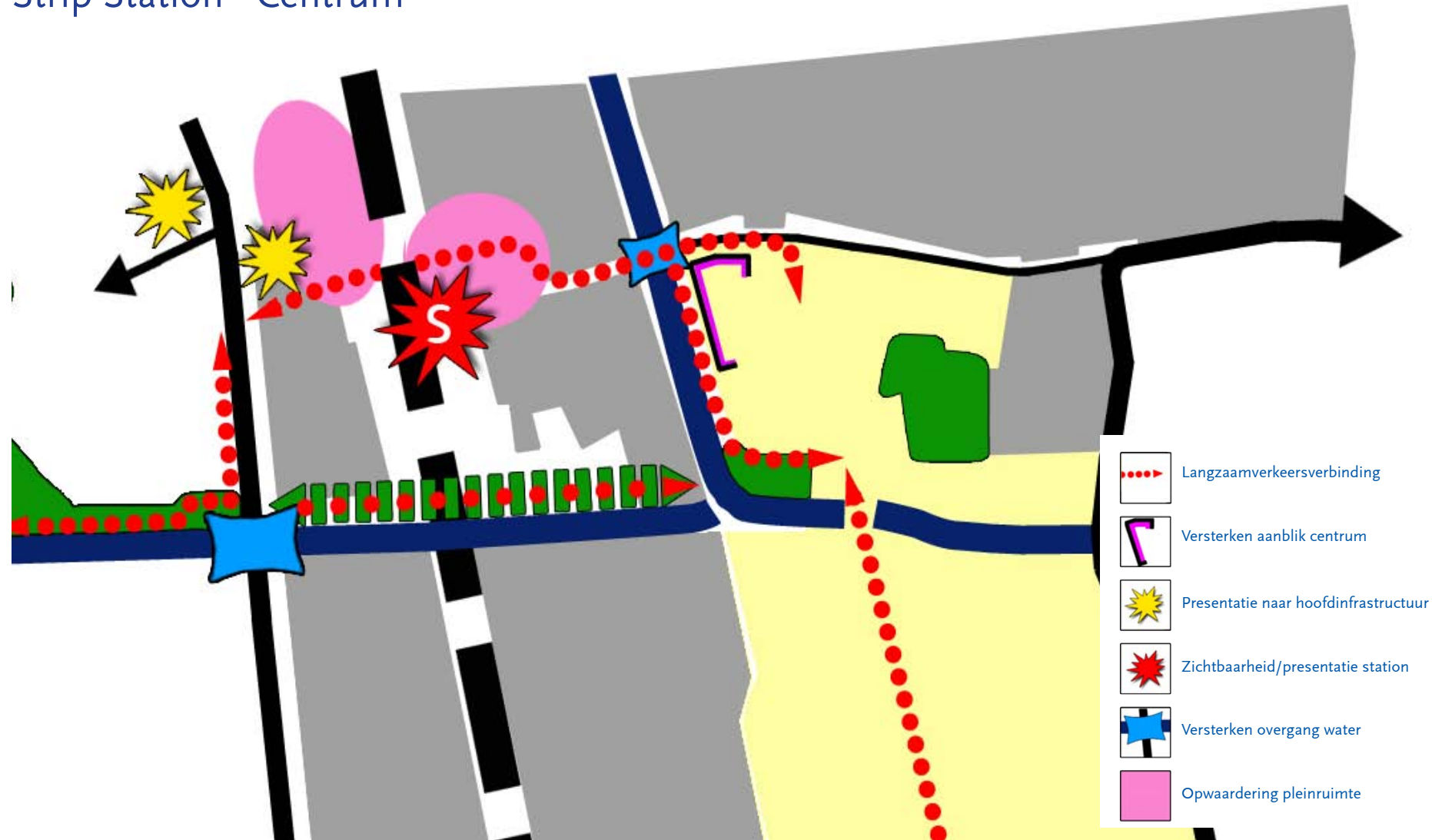
Groen langs Haskeruitgang handhaven



Presentatie richting kruisingen en rotondes

Strip Station - Centrum

76



-  Langzaamverkeersverbinding
-  Versterken aanblik centrum
-  Presentatie naar hoofdinfrastructuur
-  Zichtbaarheid/presentatie station
-  Versterken overgang water
-  Opwaardering pleinruimte

Station - Centrum

In de huidige situatie is het station matig zichtbaar en beleefbaar. Er is hoogbouw gerealiseerd, maar deze staat niet direct op of aan het feitelijke station en overschaduwet het station. Aan het voorterrein overheerst de kantoorbebouwing en de verkeersafwikkeling. De route naar het centrum voor het langzaamverkeer is niet makkelijk afleesbaar of aantrekkelijk. Het karakter van het centrum is aan de buitenrand niet duidelijk zichtbaar.

- Versterking van de route tussen station en centrum door een aantrekkelijk en doorlopend verblijfsgebied.
- Versterking van de kruising tussen weg en water als markant historisch punt.
- Versterken van de massawerking van het station als gebouw. Dit kan door een meer prominente architectuur ter plekke van het stationsgebouw met behoud van de plezierige schaal.
- Nadruk op de looproute in plaats van de busroute naar het station.
- Inrichting van het voorterrein van het station ten behoeve van het vertoeven, verblijven en kijken. Bijvoorbeeld inrichting met bomen en toevoegen van activiteiten zoals sport en spel.
- Versterking van de rand/aanblik van het centrum. Dit kan door centrumfuncties in bebouwing te plaatsen die refereert aan de opbouw van het hart van de kern in individuele verticaal gerichte panden in één tot maximaal drie bouwlagen. Dit kan door de verblijfskwaliteit langs de gracht te versterken door meer nadruk op het langzaamverkeer, het groen en het water te leggen.



Stationsplein met de nadruk op de verblijfsfunctie



Stationsplein met mogelijkheid sport en spel

Strip Centrum - Sportstad



78

Centrum - Sportstad

Het centrum wordt aan de zijde van sportstad Heerenveen gedomineerd door parkeerpleinen en achterkanten. Er is geen aantrekkelijke route tussen het ene en het andere gebied, terwijl deze wel wordt gewenst. Het is voor Heerenveen belangrijk dat bezoekers van sportstad worden uitgenodigd om in het hart van de plaats te winkelen of iets te gebruiken. Ook sportstad, een nog in ontwikkeling zijnde gebied, is op dit moment niet goed zichtbaar vanaf de westelijk daarvan gelegen woonwijk en het centrum.

- De verbinding tussen centrum en sportstad Heerenveen kent op kop en staart een oriëntatiepunt in de zin van voor het achterliggende gebied kenmerkende bebouwing in de zin van functionaliteit.
- Maken van overgangen van de schaal van sportstad naar het lint en in de richting van het centrum door afstand en invulling met groen en/of water, of door kleinere gebouwonderdelen te positioneren op deze overgangen.
- De verbinding tussen centrum en sportstad kent op kop en staart een oriëntatiepunt in de zin van voor het achterliggende gebied kenmerkende bebouwing in schaal en functie.
- De verbinding tussen centrum en sportstad bestaat uit onbebouwde ruimte, groen, water en langzaamverkeersverbindingen, sport- en spelmogelijkheden en –routes.

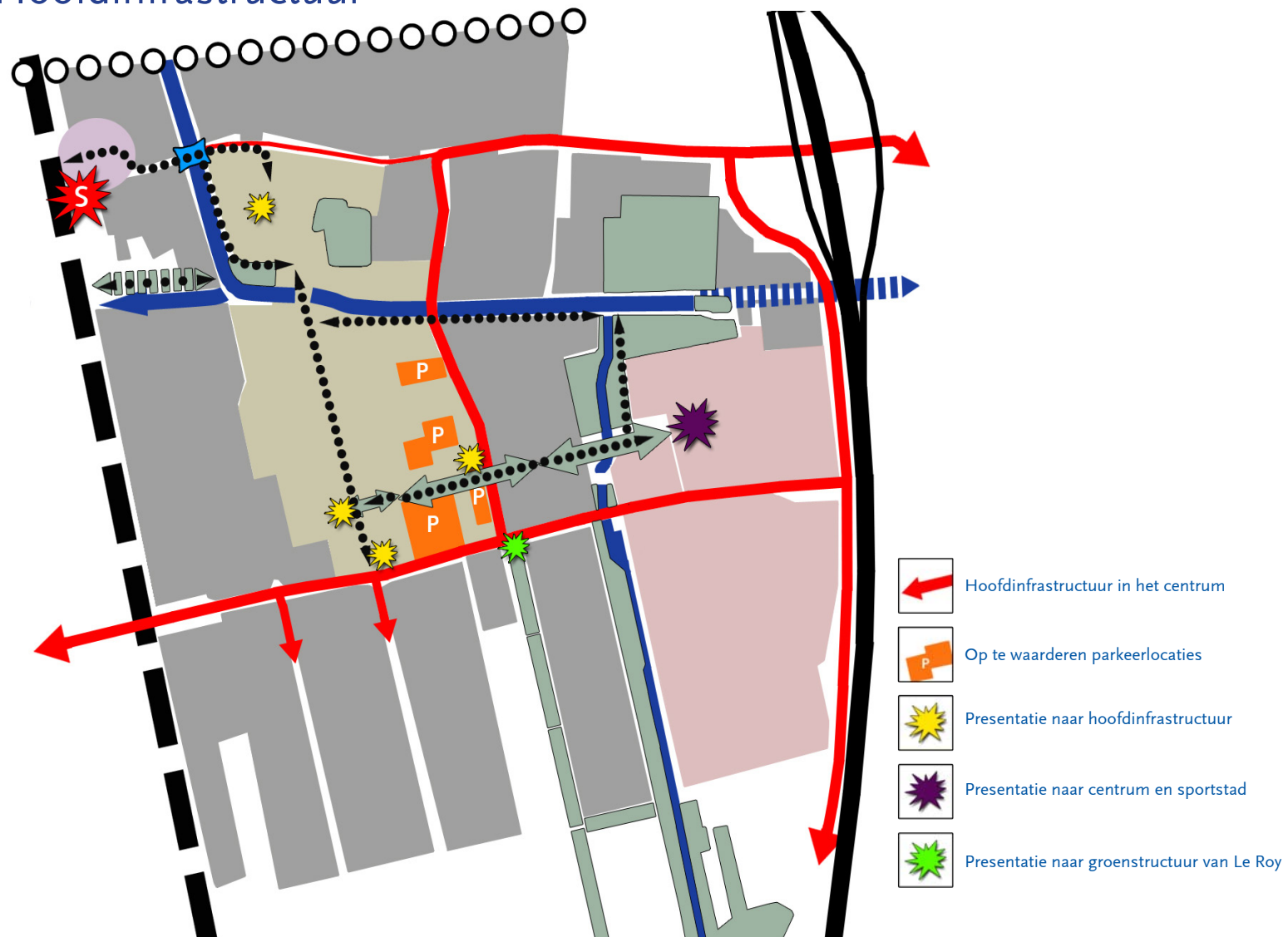


Referentie voor nieuw Thialf als herkenningspunt langs de snelweg en schakel naar het centrum



Verbinding tussen sportstad en centrum

Strip Centrum - Hoofdinfrastructuur



Centrum - Hoofdontsluitingstructuur

De hoofdroute naar het centrum vanaf de A32 begint heel prominent met aan weerszijden flinke kantoorstrips. Deze route loopt echter abrupt dood op het station. Vanaf de hoofdontsluitingsstructuur gezien is het centrum als voorzieningsgebied en als historisch hart nauwelijks waarneembaar. Het beeld vanaf de hoofdinfrastructuur wordt voor een groot deel bepaald door achterkanten en parkeerpleinen.

- Verbeteren van de overgang van de afslag centrum naar het station door doorgaand verkeer naar het zuiden te laten lopen en door een geleidelijke overgang naar een minder op het verkeer en meer op het verblijf gerichte inrichting.
- Versterking van de rand/aanblik van het centrum richting de hoofdontsluitingsroutes. Dit kan onder meer door het ondergronds brengen, of binnen het bouwblok brengen, van de parkeerpleinen en door het versterken van de zichtlijnen naar het centrum.
- Versterken van de koppen van het winkelgebied waar deze grenzen aan de hoofdontsluitingsroutes. In schaal en uitstraling zouden deze geënt moeten zijn op het achterliggende gebied (twee tot drie bouwlagen en verticaal gericht).
- Versterking van de rand/aanblik van het centrum richting de hoofdontsluitingsroutes. Dit kan onder meer door het toevoegen van op de ontsluitingswegen georiënteerde bebouwing.

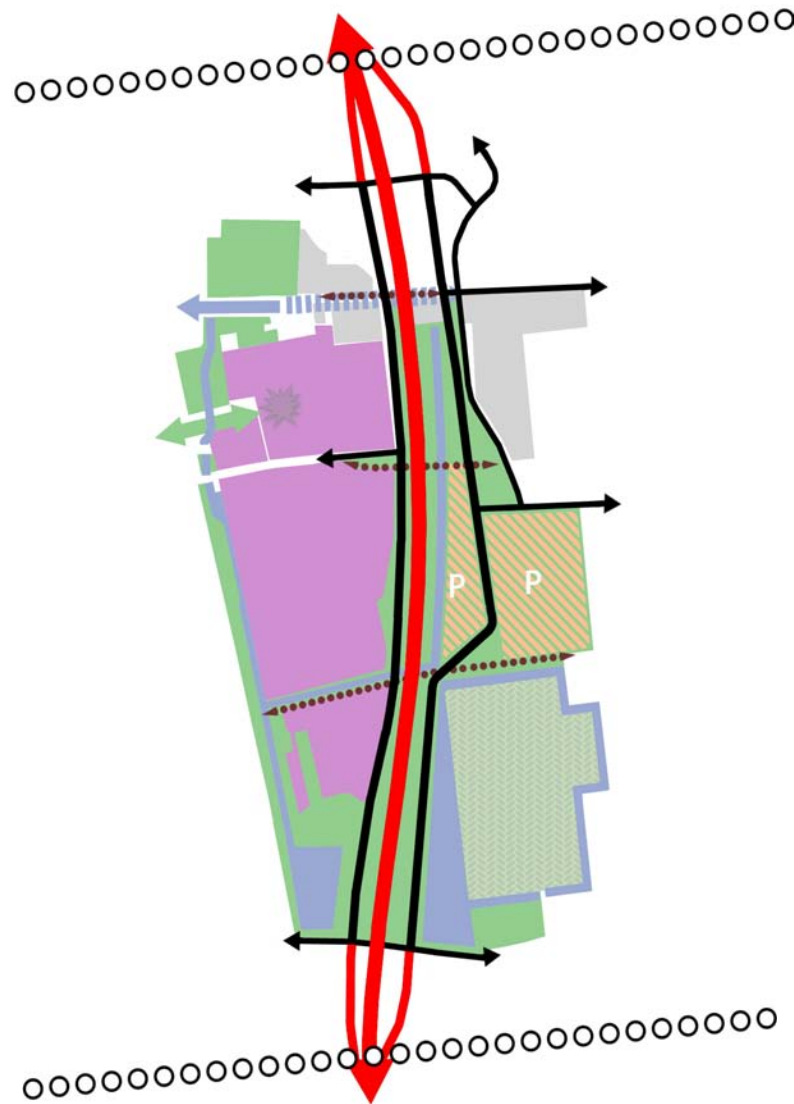


Parkeerplein met groen



Groene omkadering van parkeerterrein

Strip Voorbeeld snelweg A32



Snelweg A32

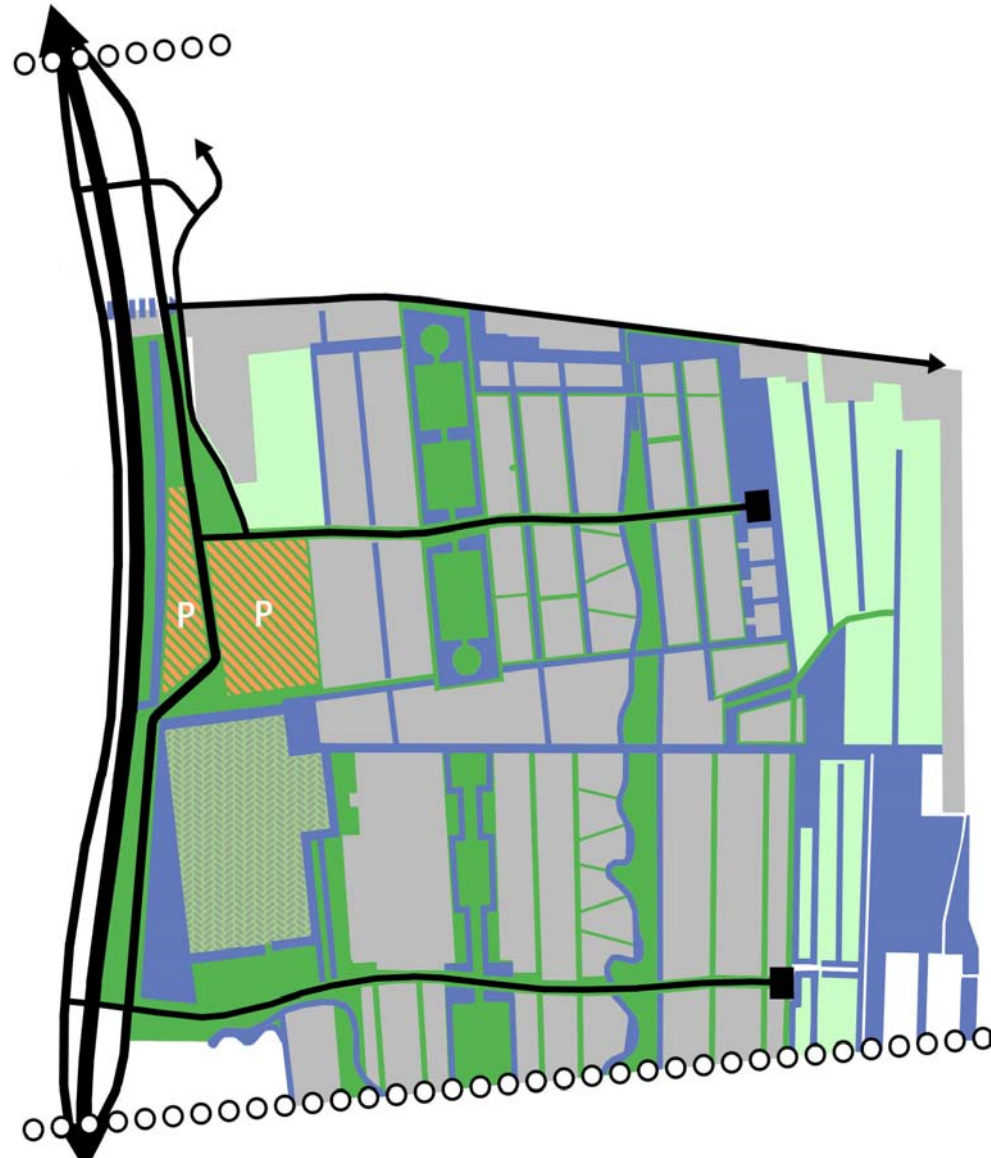
De snelweg heeft op dit moment twee verschillende kanten binnen de strip. Aan de westkant de hoogbouw van sportstad Heerenveen, aan de oostkant een brede groenzone met meer bescheiden bebouwing. Het tuincentrum is hierbinnen een dissonant. Hoewel de A32 met zijn geluidschermen natuurlijk een barrière is, zijn er ruime onderdoorgangen gemaakt die zorgen voor een goede langzaamverkeersverbinding tussen oost en west. Vanwege de capaciteitsproblemen van dit deel van de A32 wordt een aanpassing voorzien (zie hoofdstuk 3).

- Parallelwegen langs de A32 los leggen van de A32 en profileren als onderdeel van de lokale hoofdwegenstructuur.
- Vasthouden aan een differentiatie van de centrum- en buitengebiedkant van de A32, waarbij de centrumkant bestaat uit hoogbouw op korte afstand van de A32 en de buitengebiedkant uit een groenzone en bebouwing van een kleinere schaal in een landschappelijke setting.
- Vasthouden aan de royale langzaamverkeersverbindingen onder de A32 door.
- Parallelwegen in de lengterichting eenduidig vormgeven.



Groenzone langs A32 behouden

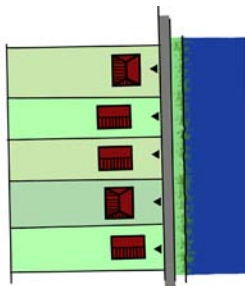
Strip Voorbeeld afronding Skoatterwâld



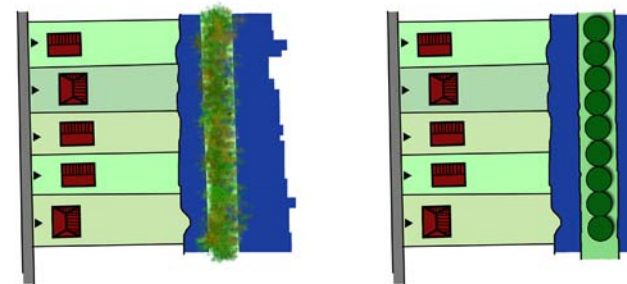
Afronding Skoatterwâld

Skoatterwâld is een uitbreidingswijk die door zijn opzet en architectonische invulling zeer nauw aansluit bij het om- en onderliggende landschap en nieuwe kwaliteiten aan Heerenveen toevoegt. De wijk is nog niet afgerond.

- Vasthouden aan de noordzuidgerichte opzet van de bebouwings-, groen- en waterstructuur van Skoatterwâld.
- Overgang maken naar bebouwing in een bouwlaag met kap, op de rand naar het landschap.
- Afstand houden tot bestaand lint en museumlandgoed Belvédère.
- Maken van een overgang met diepe achtertuinten met beplantingstrook.



Detail 1 Voorkanten naar het landschap, met een overgang naar water



Detail 2 Achterkanten naar het landschap met een overgang van riet of bomen

colofon

86

Atelier Fryslân

Eewal 66
8911 GT Leeuwarden

t 058 - 2333980
e info@atelierfryslan.nl
w www.atelierfryslan.nl

Mark Berger
Peter de Ruyter
Abe Veenstra

Naam uitvoerend advies bureau:

BügelHajema Adviseurs

Balthasar Bekkerwei 76
8914 BE Leeuwarden

t 058 - 2152515
e leeuwarden@bugelhajema.nl
w www.bugelhajema.nl

Mischa Teensma
Nelleke Linthorst
Hanneke van der Lei

Naam Aanvrager:

Hûs en Hiem

JW Frisostraat 1
8933 BN Leeuwarden
w www.husenhiem.nl

Ap Timmermans

VFG (vereniging van Friese gemeenten)

Gardeniersweg 8
8933 AA Leeuwarden
w www.friesegemeenten.nl

Deelnemers werkgroep:

Gemeente Heerenveen

Crackstraat 2
8441 ES Heerenveen

t 0513 - 617617
w www.heerenveen.nl

Christiaan Visser
Simon Waley



