

SPOORDOK LEEUWARDEN *EEN INSPIRATIE- DOCUMENT*



Inspiratiedocument Spoordok 2021 Gemeente Leeuwarden

Uitgave gemeente Leeuwarden 2021

Inhoudsopgave

VOORWOORD: <i>UITNODIGING</i>	5
TOELICHTING PROCES	9
DEEL 1: HISTORISCH OVERZICHT	17
DEEL 2: MANIFEST <i>EEN STEDELIJK MILIEU VOOR DEZE TIJD</i>	27
DEEL 3: OPGAVEN, AMBITIES & REFERENTIES	35
1. Een duurzame toekomst	37
2. Nieuwe vormen van mobiliteit	47
3. Functiemenging en meervoudig ruimtegebruik	55
4. Nieuwe gebouwwormen & bouwtypen	63
5. Nieuwe functies voor oude gebouwen	69



VOORWOORD

UITNODIGING

Rijksbouwmeester Floris Alkemade verwoordde het in *Panorama Nederland* prachtig: 'De verbeelding aan zet, het verlangen als motor.' Met die gedachte hebben we het *Inspiratiedocument Spoordok* samengesteld, waarin we onze gedachten vormen over de ontwikkeling van het Spoordok. We verkennen maatschappelijke en ruimtelijke thema's, zijn op zoek gegaan naar prikkelende voorbeelden en proberen uitdagende opgaven te formuleren, die passen bij het ambitieuze ruimtelijk beleid van Leeuwarden voor de toekomst. We zetten daarbij het gesprek voort met u: de stad. Zoals Ilja Leonard Pfeijffer terecht stelt:

*'Verzin de mensen bij elkaar.
Begin een straat die ruimte
voor verhalen laat en laat de
boel krioelen. Dromen loont.'*

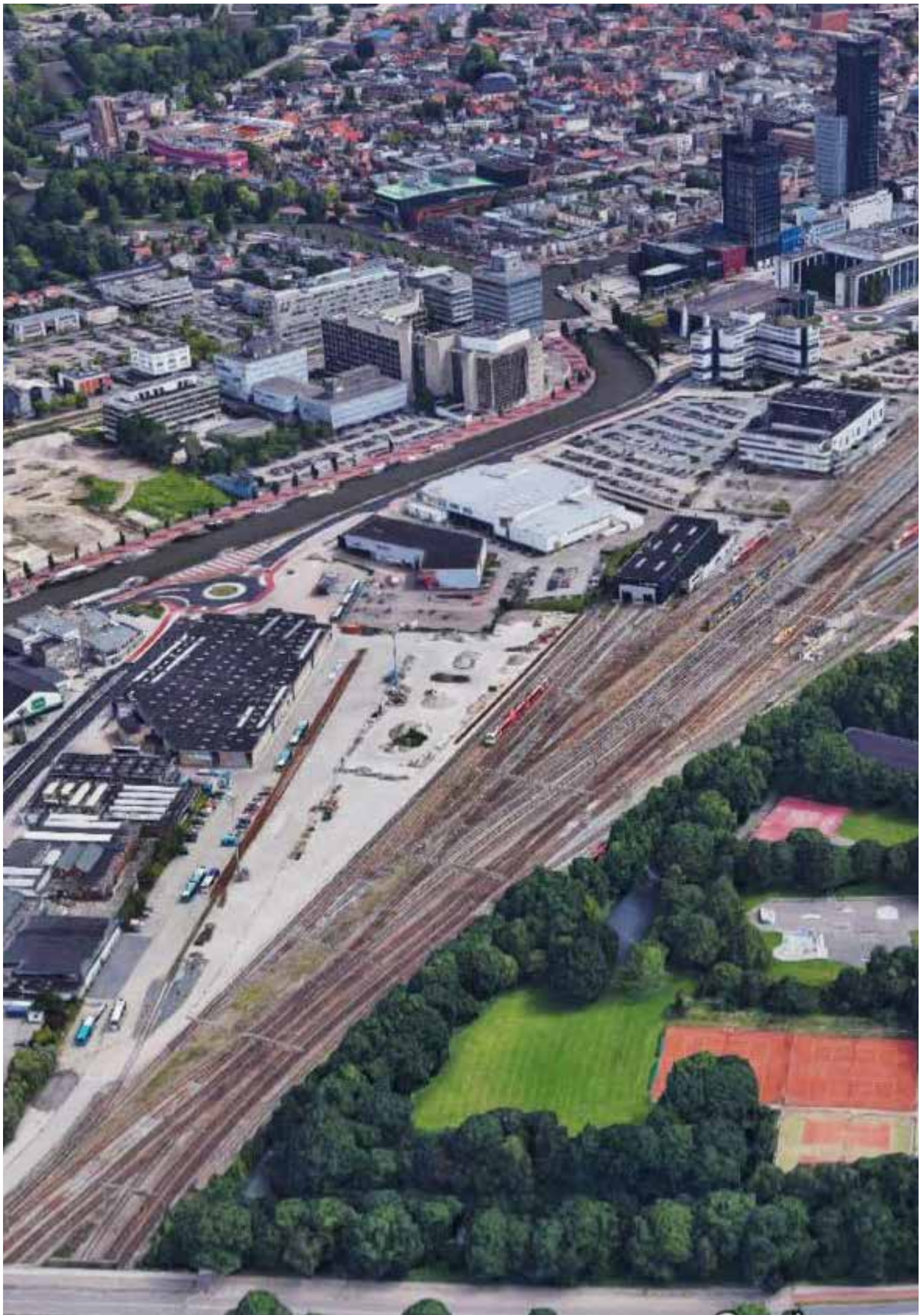
Met het *Inspiratiedocument Spoordok* bouwen we voort op een werkwijze die zo vruchtbaar is gebleken bij de manifestatie *Kloppend Hart*. *Kloppend Hart* was weliswaar van een geheel andere orde, aangezien het de stad op heel specifieke plekken van nieuwe ruimtelijke en functionele impulsen voorzag, gevoed door relevante binnenstedelijke opgaven en thema's. Maar de methode is vergelijkbaar. We presenteerden geen totaalplan of kader, maar formuleerden een ambitie en nodigden ontwikkelaars, eigenaren, initiatiefnemers en ontwerpers uit om met ons mee te denken.

Natuurlijk volgt deze ontwikkeling de ommekeer in planvorming, die de gemeente al een aantal jaar actief probeert te stimuleren. We maken geen plannen meer *voor* elkaar, maar *met* elkaar. In de publicatie *Ruimte voor Karakter* formuleerde de gemeente in 2018 een variant op het motto van Jan Gehl, de bekende stedenbouwkundige uit Kopenhagen. Gehl schreef: 'First life, then spaces, then buildings - the other way around never works.' Leeuwarden maakte daarvan: 'Eerst mensen, dan beleving, dan gebouwen.' Met de ontwikkeling van het Spoordok willen we graag samen de stad maken.

In zekere zin zou de ontwikkeling van het Spoordok een volgende stap kunnen zijn in de wending van onze planvorming. Niet alleen nodigen we eigenaren, ontwikkelaars en betrokken partijen uit, we willen iedereen in Leeuwarden vragen om mee te denken over de ontwikkeling van dit gebied, initiatieven te ontplooien, te dromen, de boel te laten krioelen. We willen kortom samen met de stad, stad maken.

Het Inspiratiedocument Spoordok is een eerste bouwsteen van die uitnodiging, die we in de komende tijd zullen aanvullen, uitbreiden, verdiepen en ontplooien. Omdat de eerste initiatieven voor het gebied inmiddels binnen druppelen, lijkt het ons een goed moment om het gesprek te starten en om iedereen die nu al betrokken en belanghebbend is, te vragen met ons actief het gesprek vorm te geven. Als we in dialoog onze ambities en verlangens verkennen, zullen we inderdaad ontdekken: dromen loont.

*Februari 2021,
Hein de Haan,
wethouder gemeente Leeuwarden*



TOELICHTING PROCES

Het inspiratiedocument als uitnodiging voor gesprek

Het inspiratiedocument geeft richting en schetst een perspectief voor de toekomst van het Spoordok.

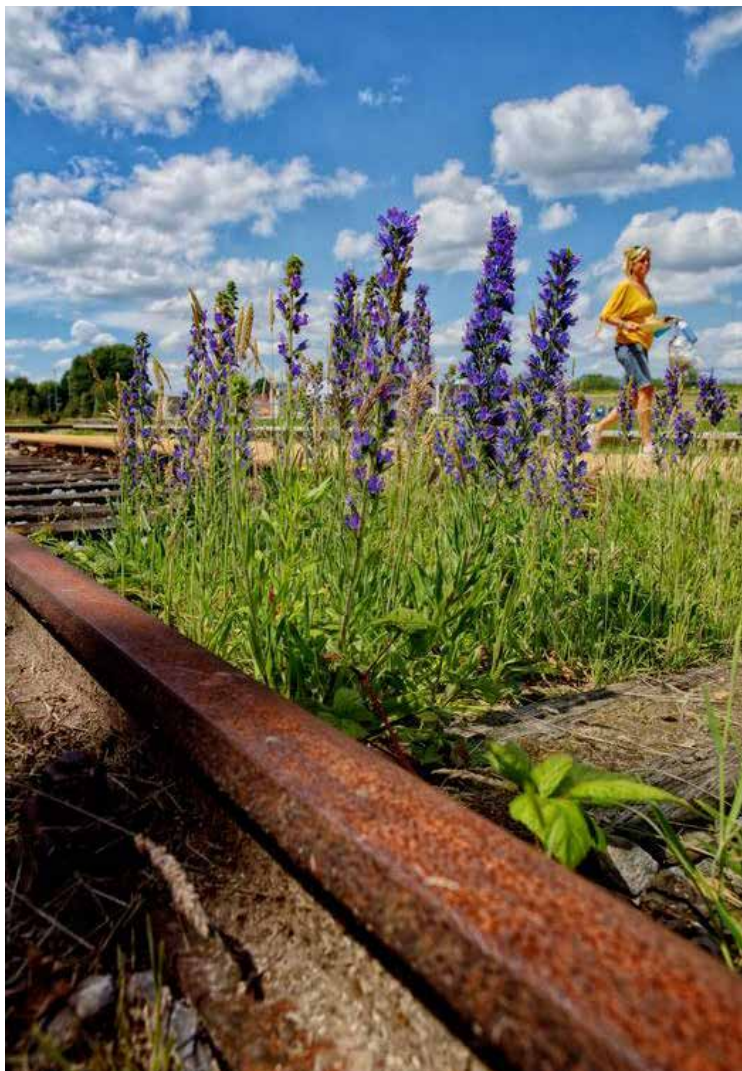
Wat is vanuit maatschappelijk en ruimtelijk oogpunt de meest wenselijke ontwikkeling van het gebied?

Het document is geen plan of ontwerp, eerder een schets: het verkent ambities en opgaven, geeft voorzichtig richting aan de mogelijkheden en potenties die wij voor het gebied zien. Het is geen eindvisie of blauwdruk, maar juist een startdocument om het gesprek over de ontwikkeling van Spoordok samen te beginnen.



HAVENKWARTIER DEVENTER: RUIJTE OMTE PIONIEREN MET EEN KARAKTERVOL GEBIED, WAARIN INDUSTRIEEL ERFGOED, CREATIEVE ONDERNEMERS, KUNST EN CULTUUR, HO-RECA, BOUWEN EN WONEN ZIJN GECOMBINEERD.





**SPOORPARK
TILBURG: BUR-
GERINITIATIEF
GEZAMENLIJK
ONTWIKKELD
EN AANGELEGD.**



FASE 1: INSPIRATIE & VERKENNING

Om het proces gezamenlijk vorm te geven is het belangrijk dat we verkennen wie zich 'eigenaar' van het Spoordok voelt. Dat zijn natuurlijk de pandeigenaren en grondbezitters zelf, maar het kunnen ook ondernemers, startende bedrijven, culturele organisaties en creatieve zzp'ers, belangenorganisaties, studenten, gebruikers van het gebied of overheden zijn: partijen die we nodig hebben voor de ontwikkeling van het gebied en die mogelijk al ideeën hebben, of initiatieven willen ontplooiën in het Spoordok. Daarom willen we in de eerste stap een zo breed mogelijke inventarisatie maken: wie voelt zich betrokken bij het gebied, wie wil bijdragen en vormgeven aan de ontwikkeling van het gebied en de uitvoering daarvan? De gemeente zal in deze fase als verbindende schakel ambities inventariseren, ideeën en initiatieven bundelen en 'eigenaren' samenbrengen.

FASE 2: SAMENWERKING & GEBIEDSREGIE

Op basis van het geheel aan betrokken partijen, hun wensen en hun rol in het ontwikkeltraject, kunnen we gezamenlijk het proces verder vormgeven. Belangrijke tweede stap is daarom het creëren van een goede mentaliteit voor de verhouding van private en collectieve belangen. In feite verkennen we de vraag: 'hoe ziet het gebied er in de toekomst uit?' Ook het gemeenschappelijk belang zal zichtbaar worden. In deze fase krijgt de gebiedsregie vorm. Wie wordt de trekker van het proces? Dit kan de gemeente zijn, maar zou ook een eigenaar of een derde partij kunnen zijn. Hier moeten in ieder geval heldere afspraken over worden gemaakt.

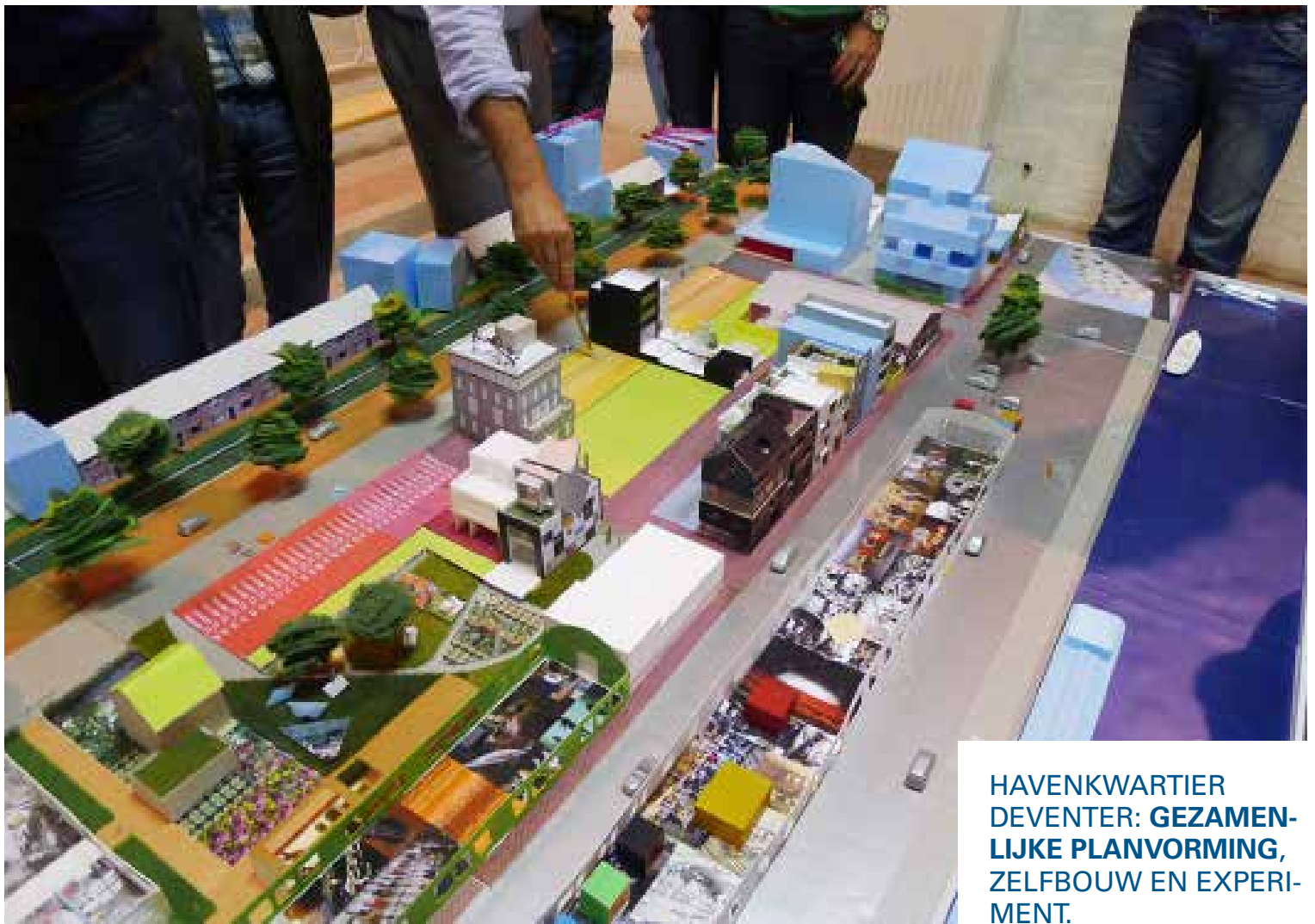
FASE 3: GEBIEDSVISIE EN SPELREGELS

Om de gebiedsontwikkeling richting te geven en uiteindelijk uit te kunnen voeren, werken de 'eigenaren' de gemeenschappelijke ideeën en ambities uit tot een gebiedsvisie. Deze visie moet de kaders en randvoorwaarden scheppen voor de ontwikkeling van Spoordok. Belangrijk is dat er voldoende flexibiliteit in zit, zodat we minimaal 10 jaar vooruit kunnen met deze visie. De visie kan de basis vormen voor gezamenlijk geformuleerde gouden regels of een spelregelkaart: stedenbouwkundige randvoorwaarden waarbinnen initiatiefnemers hun plannen kunnen vormgeven. Dit inspiratiedocument vormt daarvoor een eerste aanzet.

De gebiedsvisie zegt iets over de dichtheid, functiemenging en inrichting van de openbare ruimte. Ook de fasering en bekostiging van de voorzieningen voor het totale gebied worden hier opgenomen. De visie kan ook uitspraken doen over het gebruik van het gebied gedurende het ontwikkeltraject, laten we zeggen de 'incubatietijd' van het Spoordok.

FASE 4: AAN DE SLAG!

Er zal een trekker aangewezen worden die de verschillende (tijdelijke) initiatieven in het gebied met elkaar verbindt en op elkaar afstemt. Ook zal deze trekker het initiatief nemen om ontwikkelingen en activiteiten te initiëren en op gang te helpen.



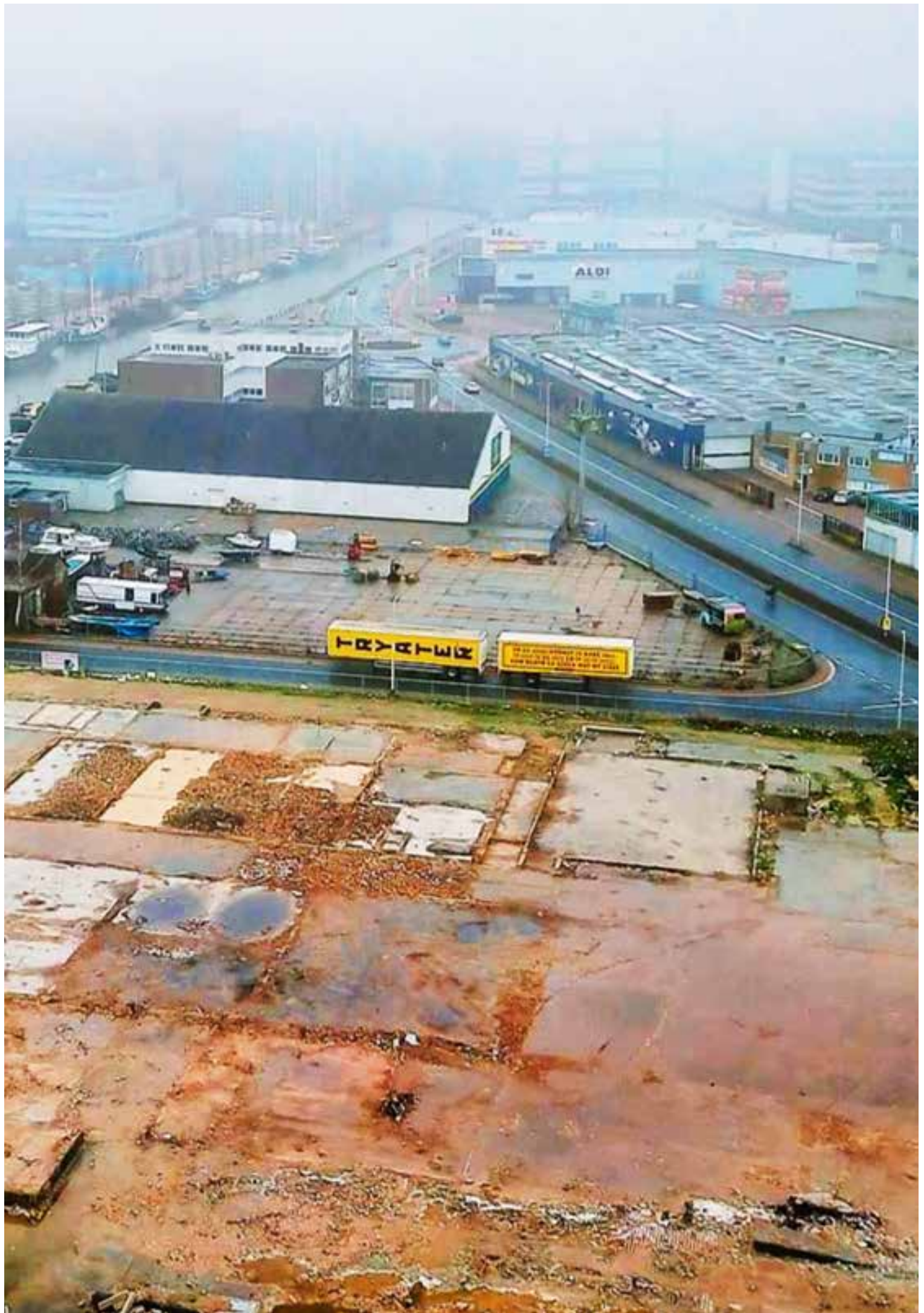
HAVENKWARTIER
DEVENTER: **GEZAMEN-
LIJKE PLANVORMING,**
ZELFBOUW EN EXPERI-
MENT.





TIJDELIJKE BOUWWERKEN VOOR DE **MANIFESTATIE OF VIERING** VAN GEBIEDSONTWIKKELING: THE STAIRS TO KRITERION IN ROTTERDAM, MVRDV.





DEEL 1.

**HISTORISCH
OVERZICHT**

Wie de ontwikkeling van het Spoordok door de tijd heen bekijkt, ontdekt een aantal typisch twintigste-eeuwse ruimtelijke tendensen. Conform de principes van de modernistische stedenbouw is het gebied als een functionele 'enclave' gegroeid, ingesloten door het spoor aan de zuidzijde en de Harlingervaart aan de noordzijde, geflankeerd door de vroege, planmatig aangelegde woonwijken Huizum West en het Vossepark. Hoewel de geschiedenis van Leeuwarden terug gaat tot de Romeinse tijd, is een groot deel van de stad betrekkelijk jong, maximaal een jaar of honderd oud. Tot ver in de negentiende eeuw ontwikkelde Leeuwarden zich immers binnen de zo kenmerkende stervormige stadsgracht, de bolwerken die in de zeventiende eeuw op basis van de voor die tijd relevante verdedigingsprincipes was aangelegd.





1850



1870



1890



1910



1930





Maar al voordat de verdedigingswerken werden ontmanteld, was er langs de belangrijkste water- en uitvalswegen al bebouwing in linten ontstaan, langs de Potmarge en de Schrans bijvoorbeeld, ten oosten van het Spoordok. Ook in de richting van Huizum ontstond bebouwing, omdat het dorp met de kwekerijen aan de oevers een verzorgende taak voor de stad had. De gunstige ligging van de Schrans speelde hierin een rol. De Schrans volgde de lijn van de oude Middelseedijk, een scheiding tussen het oude en nieuwe land die ook na het dichtslippen van de Middelsee een hoge en droge verbinding bleef. Het Spoordok ligt dus aan de rand van wat voorheen de Middelsee was, vlak onder de plek waar de Dokkumer Ee, het Vliet en de Potmarge de zee in stroomden. Deze waterwegen en de terpen waar ze omheen stroomden, bepalen nog steeds in belangrijke mate de plattegrond van het centrum van Leeuwarden.

STROOMVERSNELLING

Toch zien we van deze geschiedenis in de zone van het Spoordok zelf weinig terug, vooral als gevolg van de stroomversnelling waarin de stedelijke ontwikkeling vanaf ongeveer 1900 terecht kwam. Met de ontmanteling van de vestingwerken verloor de stad het karakter van een compacte, ruimtelijke eenheid en kreeg ze een totaal nieuw aangezicht. De zuidzijde van de binnenstad werd aanzienlijk uitgebreid met de aanleg van de Willemskade in 1868. Ook werd de sprong over de voormalige stadsgrachten gewaagd, met de eerste grote uitbreidingswijken in de tweede helft van de negentiende eeuw. Het Nieuwe Kanaal werd in 1895 voltooid en via de zuider stadsgracht met de Harlingervaart verbonden. Al in 1863 kwam de spoorverbinding met Harlingen gereed, waarna ten zuiden de Hollanderwijk als één van de eerste arbeidersbuurten ontstond.

Leeuwarden kreeg vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw een grote maatschappelijke centrumfunctie voor de regio. De aanleg van spoor, station, kanalen en straatwegen paste in de tijdsgeest. De verbinding van de stad met de regio en met belangrijke infrastructuur in Nederland werd verbeterd, een ontwikkeling die het gebied van het Spoordok nadrukkelijk typeert. Het spoor en de Harlingervaart geven letterlijk vorm aan het gebied, maar bepalen ook in grote mate de ontoegankelijkheid ervan. Het is veelzeggend dat een gebied dusdanig dichtbij de binnenstad, omgeven door de grote moderne

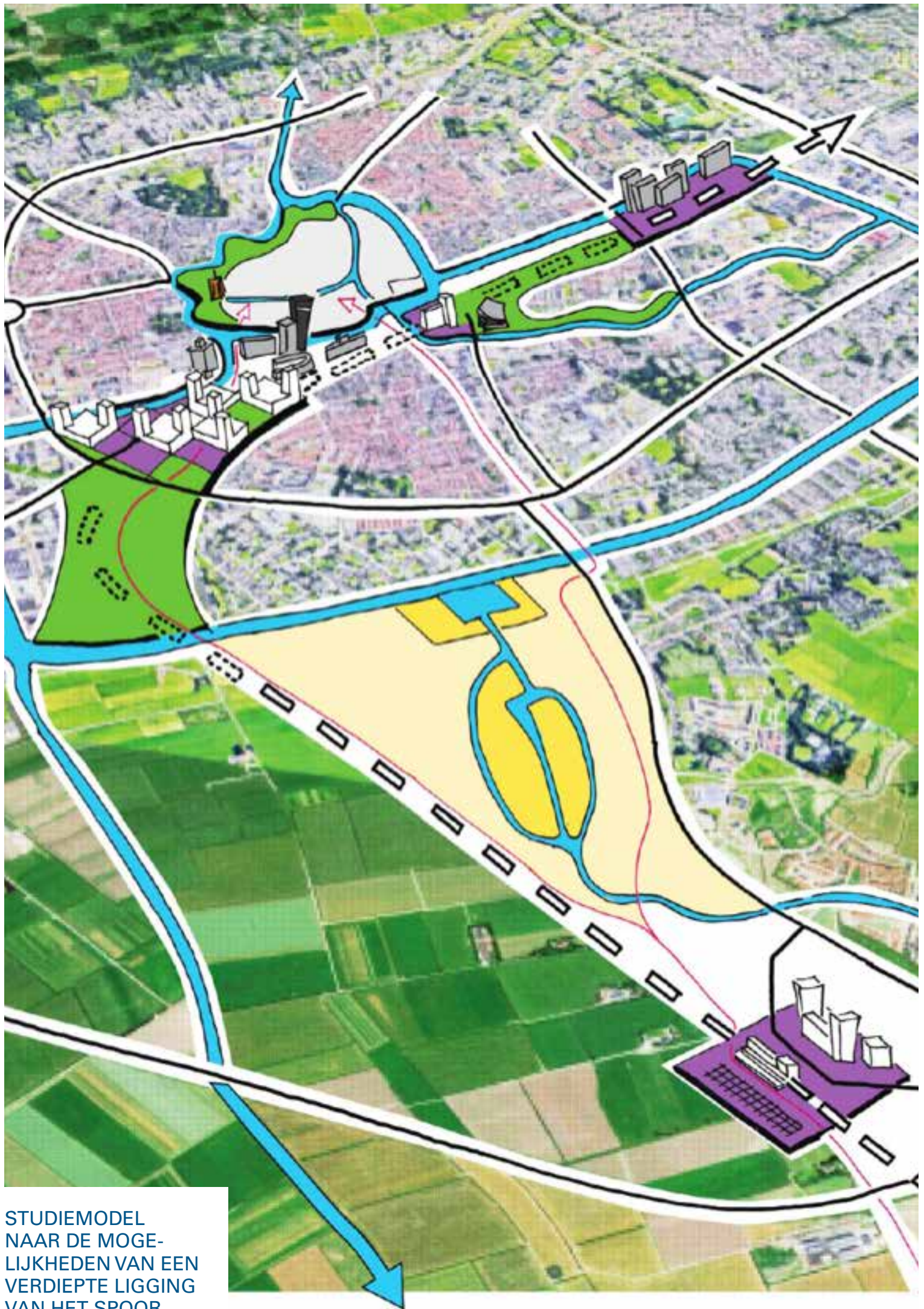
verbindingen van de twintigste eeuw, toch vooral door barrières wordt bepaald en als een 'eiland' in de stad ligt. Lange tijd fungeerde de Harlingervaart weliswaar als belangrijke verbinding waarlangs aan het water en aan het spoor gerelateerde bedrijvigheid ontstond. Maar zodra de Harlingerstraatweg en het gemotoriseerde verkeer aan betekenis wonnen, verloor de vaart haar verbindende kracht. De aanleg van de rondweg bekrachtigde deze ontwikkeling, een autostructuur die de zone doorkruist.

RUIMTELIJKE CONTEXT

De eerste ring met woonwijken rondom de binnenstad ontwikkelde zich onafhankelijk van het Spoordok en ten westen van het gebied groeide uiteindelijk een bedrijventerrein: goed ontsloten over water en weg, maar moeizaam verbonden met de rest van de stad. Ook het sportpark dat als buffer naast de naoorlogse wijk Nylân is gelegd, versterkte deze onafhankelijke ruimtelijke ontwikkeling. Een laatste ruimtelijke ontwikkeling die de zone kenmerkt, is de haast onnederlandse, grootstedelijke kantorenstrook die vanaf de Sophialaan langs de Willemskade en Tesselschadestraat tot stand kwam, ten noorden van Harlingervaart. Hieruit spreekt de herwaardering van de dynamiek van het stedelijk leven, een inspiratiebron op basis waarvan ontwerpers hoogbouw, maar bijvoorbeeld ook de principes van het gesloten bouwblok weer ontdekten. De stedelijke 'massa' van deze kantoorstrook geeft wellicht een idee van de mogelijkheden en potenties van het Spoordok.

Wat bebouwing betreft wordt het Spoordok gekenmerkt door een typisch infrastructureel en bedrijfsmatig karakter: op de kantoren van Rijkswaterstaat en Vitens na vooral bedrijfshallen en loodsen. Er is een Jumbo, een Aldi, er is bebouwing van Arriva, NS, Prorail en Achmea. Er ligt spoor, heel veel spoor, er zijn grote parkeerterreinen. In het kader van het zogenaamde 'BO MIRT' heeft de gemeente samen met de provincie studies verricht naar een mogelijke verdieping van het spoor vanuit Zwolle, onder het Van Harinxmakanaal door. Ook bestaat bij de gemeente de wens om het spoor naar Groningen tot aan de ringweg te verdiepen, om daarmee vijf gelijkvloerse kruisingen op te heffen. Als een verdiepte ligging van de sporen vanuit het zuiden en oosten wordt voortgezet in het Spoordok, ontstaan er op de middellange termijn extra ontwikkelingsmogelijkheden. Het Spoordok is misschien wel het best bewaarde

geheim van Leeuwarden. Het gebied is behoorlijk onbekend, de meeste Leeuwarders hebben er niets te zoeken. Maar de ligging is goed, grotendeels binnen de eerste ring, dus de mogelijkheden voor herontwikkeling zijn aantrekkelijk. Kunnen we voorwaarden creëren, waarmee het Spoordok tot een levendig onderdeel van de ruimtelijke structuur van Leeuwarden maken?



STUDIEMODEL
NAAR DE MOGE-
LIJKHEDEN VAN EEN
VERDIEPTE LIGGING
VAN HET SPOOR



DEEL 2.

**MANIFEST
*EEN STEDELIJK
MILIEU VOOR
DEZE TIJD***

Spoordok als schakel

Wat is ons perspectief op de toekomst van het Spoordok? Hoe zien we de ontwikkeling van het gebied voor ons? Gezien het huidige gebruik en de uitstraling van de zone is het niet eenvoudig om ons een voorstelling te maken van de 'stad van morgen'. Andersom biedt de 'onbepaaldheid' van het gebied ook weer ruimte: een nog weinig vormgegeven stedelijk gebied creëert mogelijkheden om actuele ruimtelijke en maatschappelijke thema's letterlijk op de kaart te zetten, te onderzoeken, bestuderen, ermee te experimenteren. Een aantal voorwaarden voor een veelzijdige stedelijke ontwikkeling van de locatie is in elk geval goed. Hoewel de plek nog onontgonnen is, ligt het gebied gunstig ten opzichte van de binnenstad. Misschien wordt het Spoordok een prachtige schakel tussen het hart van de stad en de zuidwestelijke ontwikkeling van Leeuwarden?



MOGELIJK HERGE-
BRUIK VAN IN ON-
BRUIK GERAAKTE
SPOORWEGTRACÉS:
VOORMALIG SPOOR IN
UTRECHT & HIGH LINE
PARK IN NEWYORK





HITTEKAART VAN HET SPOORDOKGEBIED



DE 'SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS' (DUURZAME ONTWIKKELINGSDOELEN) VAN DE VERENIGDE NATIES



FUNCTIEMENGING EN RUIMTELIJKE GELAAGDHEID

Willen we het Spoordok als een overtuigende schakel in de stedelijke structuur van Leeuwarden vormgeven, dan zullen we de ambitie moeten hebben om een stadsdeel te maken met de eigenschappen van een centrum-stedelijk milieu: een gebied waarin we uiteenlopende sociale verbanden en activiteiten kunnen aantreffen, waarin verschillende functies een plek hebben en waarin de stedelijke ruimte diversiteit in programma en gebruik mogelijk maakt - van wonen, werken en voorzieningen, tot dienstverlening, cultuur en recreatie. Een gebied aanvullend op het centrum, dat het centrum versterkt. Het streven is kortom om een stadsstructuur te maken die ruimtelijk en functioneel gelaagd is, intensief, met een uitgebreid complex van stedelijk programma, dat gedurende het ontwikkeltraject op basis van verschillende tijdelijke dan wel permanente initiatieven kan groeien.

Het is een aantrekkelijk uitgangspunt voor Spoordok om ruimtes, functies en gebruik overtuigend met elkaar te verweven, zodat een stadsdeel ontstaat dat zowel impulsen geeft als ontleend aan het stedelijk leven van Leeuwarden, waar het goed leven is, plek is voor iedereen en waar de omgevingskwaliteit hoog is. In de afgelopen decennia heeft de stad deze hoogwaardige stedelijke dynamiek structureel 'gevoed', met grote publieke projecten die het lokale belang ontstijgen, als ook met manifestaties die dergelijke opgaven onderzoekt, zoals *Kloppend Hart. Bouwen aan de binnenstad van Leeuwarden*. De publicatie *Ruimte voor Karakter*, uitgegeven ter gelegenheid van *Leeuwarden Fryslân 2018 (Culturele Hoofdstad van Europa)*, laat het onomstotelijk zien: de compacte kwaliteit van Leeuwarden is verder versterkt en gestimuleerd: er is geïnvesteerd in cultureel programma, nieuwe binnenstedelijke woonvormen en de openbare ruimte is op cruciale plekken opnieuw ingericht, wat de toegankelijkheid en verblijfskwaliteit van de stad heeft verrijkt. Op steenworp-afstand van het hart van de stad ligt er voor het Spoordok een divers en veelzijdige ontwikkeling in het verschiet.

Het is waar, uiteenlopende technologische ontwikkelingen op het gebied van communicatie en mobiliteit hebben de spreiding van mensen en functies mogelijk gemaakt. Maar toch blijkt keer op keer dat de compactheid, gelaagdheid en fysieke nabijheid van stedelijke centra met een omgekeerde evenredigheid

aan populariteit blijven winnen. Het clusteren van functies in stedelijke 'interactie-milieus' bepaalt nog altijd de aantrekkingskracht van steden. Spoordok biedt gunstige condities voor een gemengd, stedelijk interactiemilieu, als basis voor een waaier van verschillende functies, met het verbinden en uitwisselen van arbeid, voorzieningen, onderwijs, producten, kennis en cultuur als gevolg. Kunnen we ons een stedelijk milieu voorstellen dat de verdichting en continuïteit van het stedelijk weefsel tot de grondbeginselen van de ruimtelijke ontwikkeling neemt? Kunnen we de kennisstructuur en innovatiekracht van Leeuwarden inzetten om een stedelijk milieu van deze tijd te creëren, zodat ook hier de stad onze campus wordt?

MOBILITEIT

Ook de nabijheid van het station levert een belangrijke bijdrage aan een potentieel succesvolle stedelijke ontwikkeling. De locatie ligt ingeklemd tussen water, weg, spoor en station, kenmerken die we in positieve zin moeten kunnen aanwenden. Zoals veel twintigste-eeuwse stedelijke ontwikkeling heeft de grootschalige infrastructuur hier echter niet alleen een verbindende, maar op stedelijk niveau juist ook een zekere belemmerende werking gekend. Ruimtelijk vormt het Spoordok wellicht nu nog een barrière, maar de (her)ontwikkeling van het gebied creëert de mogelijkheid om de scheidende werking van spoor, water en weg op te heffen, stadsdelen te verbinden en de ruimtelijke als ook functionele continuïteit van de stedelijke structuur te versterken. In feite kunnen we hier rondom een groot vervoersknooppunt bouwen, waardoor geen extra verkeer nodig is en wonen, werken en recreëren dichtbij elkaar kunnen worden gebracht. Kunnen we met het Spoordok de ruimtelijke samenhang van Leeuwarden versterken, zodat niet alleen de verbinding van de stad met de regio en de rest van Nederland is gewaarborgd, maar ook de interne mobiliteitsstructuur wordt verbeterd?

Mobiliteit en infrastructuur hebben de twintigste-eeuwse stadsontwikkeling getekend, ons ruimtegebruik en forensgedrag grondig gewijzigd. Het aanzicht van het stedelijk landschap is er fundamenteel door gewijzigd. En eigenlijk bepaalt nog steeds het gemotoriseerde verkeer voor een belangrijk deel onze dagelijkse mobiliteit. Toch lijkt binnen het perspectief op een duurzame stedelijke ontwikkeling de piek in het autogebruik inmiddels bereikt: kunnen we

ons een omslag van het mobiliteitssysteem voorstellen, één waarin het aantal vervoersbewegingen op de fiets toeneemt, het autobezit afneemt, auto-delen groeit, het aantal OV-bewegingen hoogwaardiger en frequenter is en het autoverkeer zorgvuldig wordt afgestemd op het openbaar vervoer (P+R)? Kunnen we het Spoordok inzetten voor een nieuwe 'groene' verkeersstrategie, passend bij de duurzame ambities van deze tijd?

DUURZAME AMBITIES

Wanneer we nieuwe vormen van mobiliteit als een bijdrage aan een duurzame stedelijke ontwikkeling zien, zullen we ook op andere schaalniveaus onze duurzame ambities moeten formuleren. Het Spoordok zou een proeftuin kunnen zijn voor duurzame principes, niet alleen voor een nieuwe groene mobiliteit, maar ook voor de biodiversiteit in de stad, waterinfiltratie en hitteopvang, groene gevels, daktuinen, stadslandbouw, opgetilde maaivelden als parken en de energietransitie. Hoewel er op landelijk, Europees en wereldniveau nog volop wordt gediscussieerd over klimaatzaken en -afspraken, twijfelt eigenlijk niemand meer aan de relevantie van duurzame principes als basis voor de stedelijke ontwikkeling. In een stad als Leeuwarden, waar grote maatschappelijke opgaven als water en voedsel van oudsher met de stadsontwikkeling verbonden zijn, is dat geen opmerkelijke tendens. We hebben de 'Sustainable Development Goals' (duurzame ontwikkelingsdoelen) van de Verenigde Naties omarmd: de biosfeer is de basis, dan komt de maatschappij, dan pas de economie. Kunnen we de opgaven voor een duurzame stedelijke ontwikkeling daadwerkelijk tot startpunt maken van ruimtelijke, economische en infrastructurele opgaven? Kunnen we het perspectief op duurzaamheid voor het Spoordok doen uitstijgen boven een verzameling losse opgaven met deel oplossingen?

Een duurzame stedelijke ontwikkeling laat zich niet beperken tot ingrepen of aanpassingen op het niveau van individuele bouwwerken of transformaties. Natuurlijk blijven deze ingrepen een noodzakelijk onderdeel van het duurzaam maken van onze bebouwingsvoorraad. Maar de omslag naar een echt duurzaam stedelijke ontwikkeling *verandert* onze levens, grijpt in op ons ruimtegebruik en -gedrag, beïnvloedt onze kijk op stadsontwikkeling, maar bovenal: werpt ons terug naar een tijd waarin de stad zich compact en volgens een zekere continuïteit ontwikkelde.

Misschien biedt de ontwikkeling van het Spoordok mogelijkheden voor een nieuwe relatie tussen stad en platteland, voor het integreren van de typische kwaliteiten van het buitengebied binnen de grenzen van de stad, zodat een leefomgeving ontstaat die uitnodigt tot ontmoeting, ontspanning en beweging? Kunnen we de stad ontwerpen met een 'biodiverse' bril op? Of zoals landschapsarchitect Maïke van Stiphout het onlangs zo mooi in de Volkskrant verwoordde: 'Het idee is dat je de stad beziet door de ogen van een zwaluw, een mus of een mos', legt ze uit. 'Waar willen zij neerstrijken voor voedsel en beschutting?' Een hoge mate van biodiversiteit verbetert de levenskwaliteit van de stad; een uiteenlopend palet van planten, insecten en dieren absorbeert geluid en water, zuivert de lucht en grond en houdt de stad koel. Kunnen we bebouwing en natuur dusdanig integreren dat de zone en de bebouwing niet alleen voor mensen een prettige verblijfplaats wordt?

Voor de generatie ontwerpers die nu wordt opgeleid, zullen dit thema's zijn die als vanzelfsprekend bij het ontwerpwerk horen. Zij verkennen het metabolisme van de stad, gebruiken ecologische voetafdrukken als ontwerp kader, doen onderzoek naar energiestromen en watergebruik. Ze zien de stad kortom, zoals eerder even in de jaren zestig, als een levend wezen, waarop we zuinig moeten zijn. De vraag, 'wat geeft een ontwikkeling terug aan de stad, of terug aan de natuur?' zal steeds normaler worden. Duurzaam bouwen, circulaire economie of regeneratief ontwerpen; wat geeft een ontwikkeling terug aan de natuur en de wereld? Niet alleen het energieneutraal bouwen of het toepassen van duurzame en hernieuwbare materialen staat centraal, ook moet de ontwikkeling een positief effect hebben op de natuurlijke omgeving en ecosystemen. We hoeven niet zozeer 'terug naar de natuur', maar uiteindelijk moeten we inzien dat er zonder natuur geen leven op aarde mogelijk is: natuurlijke kringlopen geven ons immers de zuurstof die we nodig hebben om te ademen, geven ons het water om te drinken en het voedsel om te eten. We zullen kortom terug moeten naar een systeem waarbij onze invloed op de aarde in evenwicht is met wat de aarde ons levert. Kunnen we het Spoordok zien als een laboratorium voor de meest actuele duurzame principes?

Het Spoordok: samengevat manifest

Willen we het Spoordok als een levendig en structureel onderdeel van de stad beschouwen, dan moeten we afscheid nemen van de functionalistische principes van de moderne stedenbouw, waarbij functies en systemen uit elkaar werden getrokken en naast elkaar zijn gelegd. Het is tijd om de programma's en ruimtes weer integraal met elkaar te verbinden en te vervlechten, in zoverre dat een duurzame en ruimtelijk hoogwaardige stedelijke ontwikkeling ontstaat.

FUNCTIEMENGING EN RUIMTELIJKE GELAAGDHEID

- Het Spoordok moet compact zijn, veelzijdig, ruimtelijk gelaagd, functioneel gemengd, op stedelijk niveau dynamisch, aanvullend op het centrum en daarmee het stadshart versterkend.
- Het Spoordok maakt de verwevenheid van ruimtes en functies mogelijk, ruimtegebruik dat meervoudig is.
- Het Spoordok maakt gebruik van bestaande bebouwing en stimuleert hergebruik en tijdelijk gebruik.

MOBILITEIT

- Het Spoordok versterkt de ruimtelijke samenhang van Leeuwarden, verbindt omliggende

stadsdelen, ontsluit het centrum vanuit de zuidwestzijde van de stad.

- De ontwikkeling van het Spoordok stimuleert een groene, duurzame verkeersstrategie, bevordert een omslag in ons mobiliteitssysteem, richt zich op de fiets, auto-delen, hoogwaardig openbaar vervoer en de afstemming van autoverkeer op OV knooppunten (P+R).

DUURZAME AMBITIES

- Het Spoordok wordt een proeftuin voor duurzame ontwikkeling, biodiversiteit, waterinfiltratie en hitteopvang, groene gevels, daktuinen en energietransitie.
- In het Spoordok stijgt duurzame ontwikkeling uit boven de optelsom van losse opgaven met deeloplossingen.
- Het Spoordok verbindt stad en platteland, integreert bebouwing en natuur, sluit aan op de sterke groenblauwe structuur die Leeuwarden heeft.
- Het Spoordok geeft iets terug aan stad en natuur.



DEEL 3.

**OPGAVEN,
AMBITIES &
REFERENTIES**

Het manifest van een stedelijk milieu voor deze tijd mondt uit in vijf opgaven die we voor de ontwikkeling van het Spoordok van belang achten:

1. Een duurzame toekomst
2. Nieuwe vormen van mobiliteit
3. Functiemenging en meervoudig ruimtegebruik
4. Nieuwe gebouwwormen en bouwtypen
5. Nieuwe functies voor oude gebouwen

Deze opgaven zijn nog niet concreet, ze vormen geen concrete ontwerp-opgaven. Eerder zijn het ruimtelijke, sociaal-maatschappelijke en culturele vraagstukken, waarop we met de ontwikkeling van het Spoordok overtuigende antwoorden moeten zien te vinden. In het ontwikkeltraject willen de opgaven graag verder verkennen, verdiepen en onderzoeken op hun toepasbaarheid voor het Spoordok. Hier hebben we ze telkens kort toegelicht, maar vooral van inspirerende voorbeelden voorzien, waarmee het debat over deze opgaven willen voeden.

1. EEN DUURZAME TOEKOMST

De meeste fundamentele opgave waarvoor we staan is ongetwijfeld die van een duurzame stedelijke ontwikkeling. Bebouwing, de gebouwde omgeving, de ruimtelijk ontwikkeling, zou een positieve bijdrage moeten leveren aan duurzaamheid, aan klimaat, natuur, biodiversiteit, hitte- en wateropvang, als ook CO₂-opname. Voor het Spoordok gaan we uit van een hoge dichtheid aan functies en gebruikers, om zuinig en intensief met ruimte te kunnen omgaan. We stimuleren uitgebreide mogelijkheden in ruimtegebruik en we zetten in op een rijk en gevarieerd stedelijk leven. Maar we zullen ook steeds kritischer moeten inzetten op een diverse en rijke openbare ruimte als daadwerkelijke drager van een duurzaam stedelijk leven - en het besef dat intensieve groenaanleg en biodiversiteit daarvan onderdeel zijn.

Op alle schaalniveaus vraagt een duurzame stedelijke ontwikkeling om nieuwe inzichten en toepassingen. Kunnen we het Spoordok gebruiken als onderzoeksgrond voor de opbouw van een nieuwe stedelijke structuur, op basis van de meest actuele voorbeelden en referenties? Kunnen we een hoogwaardige openbare ruimte combineren met het uitgebreide groenblauwe netwerk van Leeuwarden, zodat er ruimte wordt gecreëerd voor waterberging en regulering van de luchtkwaliteit? Kunnen we de kwaliteit van het openbaar groen in en om Spoordok op een dusdanig niveau krijgen, dat er een gezonde openbare ruimte ontstaat die bovendien goed kan reageren op de grillen van het veranderende klimaat?

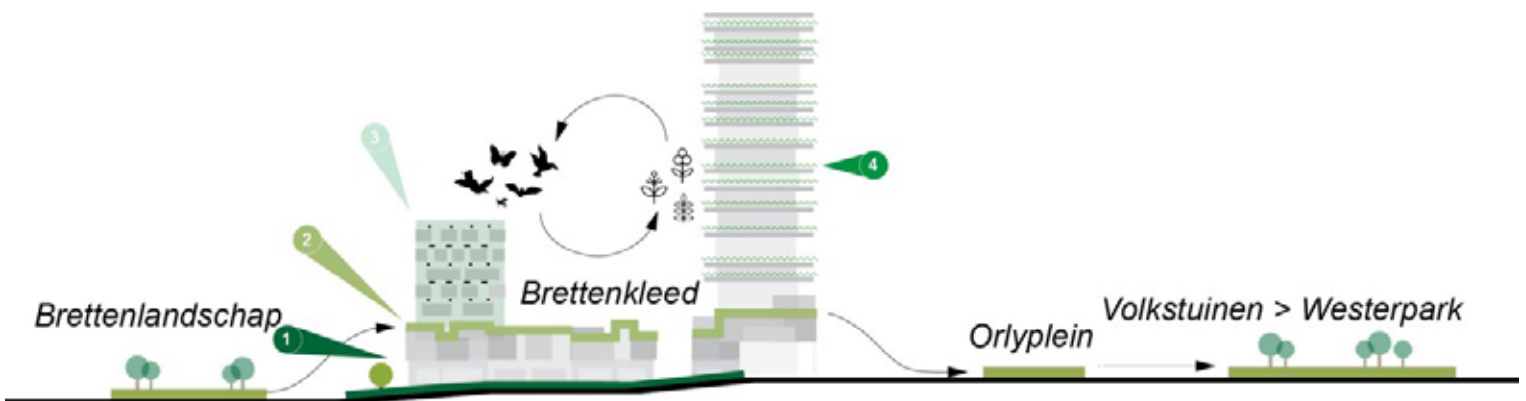
De omslag naar een duurzame stedelijke ontwikkeling kunnen we nauwelijks als een bijproduct of restant van ruimtelijke en economische ontwikkeling zien, dat maakt de implementatie ervan ook zo complex. Stedelijke en duurzame ontwikkeling zouden onlosmakelijk met elkaar verbonden moeten zijn, ontwikkelingen die niet de oorzaak of het gevolg van elkaar zijn, maar die dezelfde procesgang vertegenwoordigen, elkaar versterken, onderdeel zijn van hetzelfde stadssysteem. Van de techniek wordt tegenwoordig weer ouderwets veel verwacht, maar niet

enkel technologische ontwikkeling is uitgangspunt voor een duurzame ontwikkeling. Juist de toepassing ervan, het integreren van duurzame technologie met stedelijke ontwikkelingen en het verbinden van techniek met ons ruimtegebruik, vormt de spil van een succesvolle duurzame stedelijke ontwikkeling - één die bestendig is, ook als het gaat om stadsklimaat, waterinfiltratie en hitteopvang, biodiversiteit, groen. Juist als we deze opgaven integraal benaderen komen aantrekkelijke oplossingen in zicht. Kunnen we ons een stedelijke ontwikkeling voorstellen die duurzame en ruimtelijke opgaven op een geloofwaardige en valide wijze verbindt; een ontwikkeling die inderdaad duurzame, stedelijke ruimtes maakt? Kunnen we stedelijke ontwikkeling integreren met stadslandbouw?

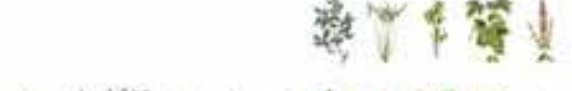
Ook zonder 'letterlijk' duurzame ingrepen kan het Spoordok een bestendige stedelijke ontwikkeling voorzien. Het voorziet in verdichting, gaat spaarzaam met ruimte om, verrijkt het stadsweefsel van Leeuwarden en vermindert vervoersbewegingen. Een compacte stedelijke ontwikkeling levert bijgevolg per definitie een grote bijdrage aan een duurzaam milieu. Het principe van de compacte stad is niet enkel een middel om het omringende landschap te sparen. Het is daarentegen nog meer van belang voor het 'voeden' van de stad zelf, 'het op peil houden van stedelijke voorzieningen en programma's, anders gezegd: het *duurzaam* laten functioneren en bestendig laten ontwikkelen van de stad. Het meest iconische beeld van een compact, groen en landschappelijk bouwen is nog altijd het gestapelde landschap van MVRDV, gerealiseerd voor de wereldtentoonstelling in Hannover in 2000. Nu een kleine twintig jaar later beginnen de principes ervan steeds meer gemeengoed te worden.

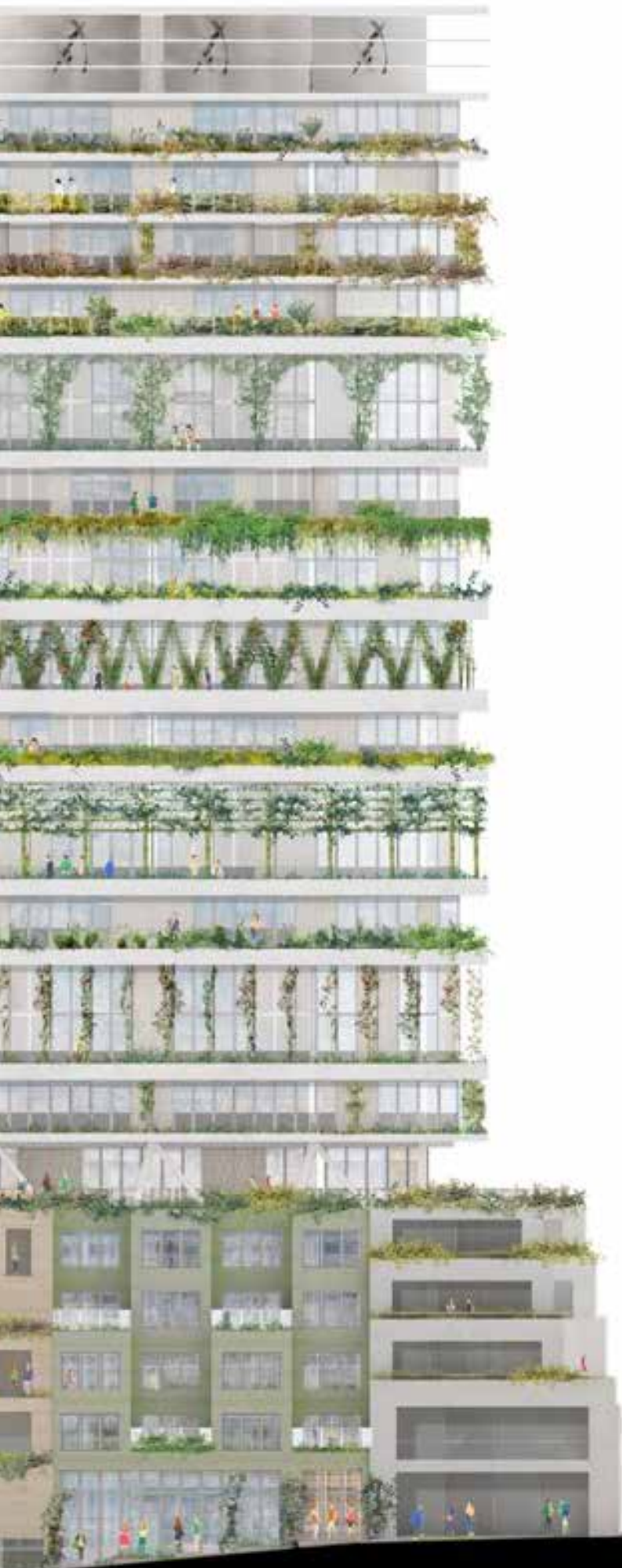


KAVEL N1 & N3, SLOTERDIJK, NL ARCHITECTS (IN SAMENWERKING MET SPACE ENCOUNTERS, STUDIO DONNA VAN MILLIGEN BIELKE, CHRIS COLLARIS ARCHITECTS): **FLORA EN FAUNA ALS INTEGRAAL ONDERDEEL VAN EEN STEDELIJKE ONTWIKKELING. HET OPGETILDE MAAIVELD VERBINDT HET BRETENLANDSCHAP MET DE VOLKSTUINEN VAN HET WESTERPARK**









Duin (Mount Fuji)

Duin (Indian Summer)

Hakhoutbos (Mount Fuji)

Duin (Indian Summer)

Boerderij (Wisteria sinensis)

Duin

Volkstuin

Boerderij (hop)

Polder

Boerderij (leibomen)

Polder (Sloot)

Boerderij (Rosa sympathie) / Moestuin

Volkstuin

Bretten Kleed (Moeras)

Bretten Kleed

Bretten Kleed

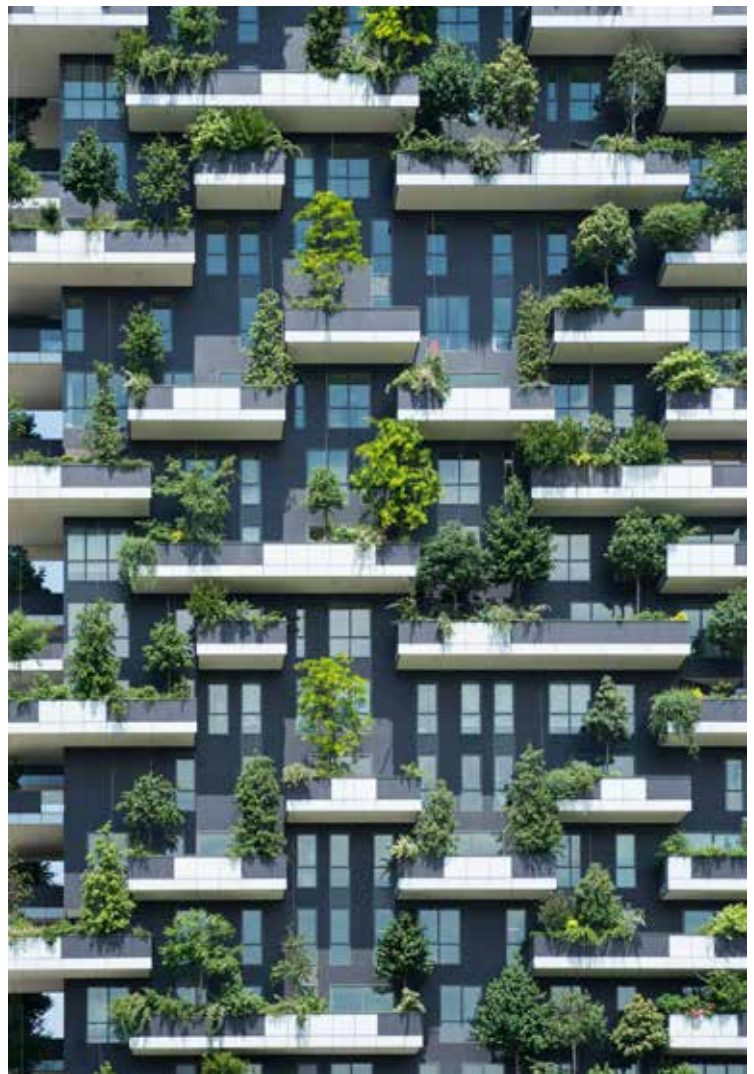
Bretten Kleed

Bretten Kleed

Plint & Veld



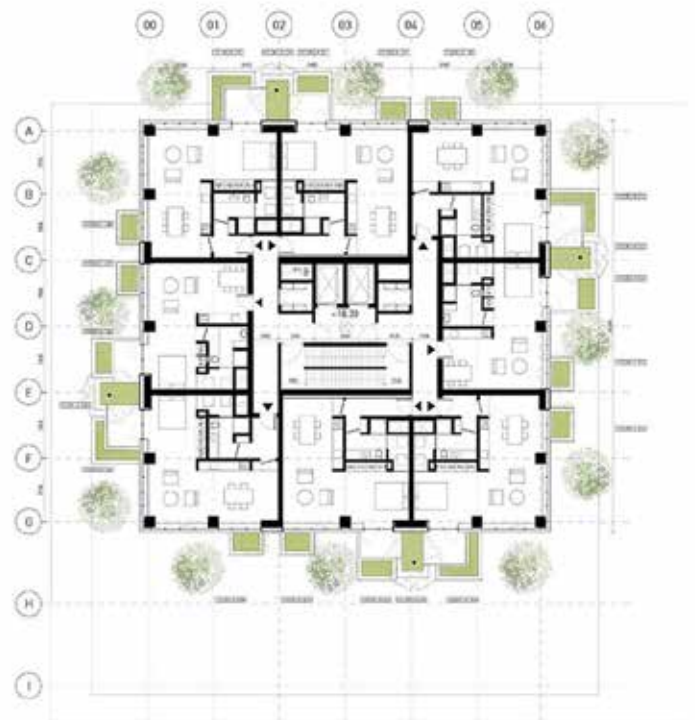
VERTICAAL BOS,
MILAAN, STEFANO
BOERI: GESTAPELDE
NATUUR VAN 800 BO-
MEN IN COMBINATIE
MET WONINGBOUW





Loft apartment

- 1. Entrance | Hallway
- 2. Bathroom
- 3. Kitchen
- 4. Livingroom
- 5. Bedroom
- 6. Technical space

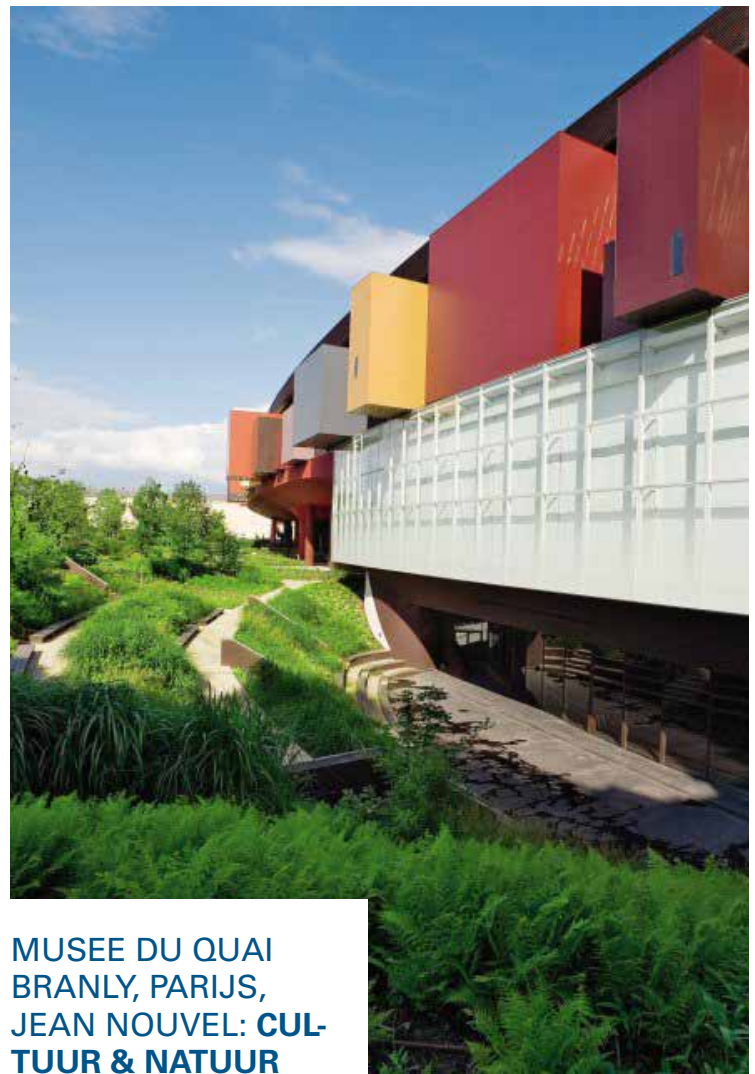


VERTICAAL BOS, EINDHOVEN, STEFANO BOERI: GESTAPELDE NATUUR VAN 125 BOMEN IN COMBINATIE MET SOCIALE WONINGBOUW



VALLEY, AMSTERDAM,
MVRDV: **GEMENGD
PROGRAMMA VAN KAN-
TOREN, WONINGBOUW,
CULTUUR EN HORECA,
VORMGEGEVEN ALS
EEN GROENE VALEI**





MUSEE DU QUAI
BRANLY, PARIJS,
JEAN NOUVEL: **CUL-
TUUR & NATUUR**



DUINHOTEL TIEN-
TORENS, ZOUTE-
LANDE, LOKERSE
ARCHITECTEN: **NATUUR & RECREATIE**



Mobiliteit is natuurlijk een grote opgave in de stedelijke ontwikkeling van de eenentwintigste eeuw. In de omslag naar een duurzame stedelijke ontwikkeling speelt mobiliteit immers een enorme *ruimtelijke* invloed. Welbeschouwd is de grote twintigste-eeuwse infrastructuur, vanuit energieoogpunt weinig duurzaam maar ook in ruimtelijke, economische en infrastructurele zin niet bepaald efficiënt, het voor de hand liggende middelpunt van een duurzame stedelijke omslag. Het moderne verkeer is in feite ruimte-verspillend geweest en heeft ruimtelijk zowel als programmatisch een versturende werking gehad op het functioneren van de stad.

2. NIEUWE VORMEN VAN MOBILITEIT

Onder invloed van het moderne verkeer groeide ook Leeuwarden uit tot een uitgespreide en ruimtelijk opgedeelde stad. Het enorme ruimtebeslag van verkeer en infrastructuur in het moderne Leeuwarden heeft de continuïteit en daarmee ruimtelijke functionaliteit op een aantal plekken doorbroken. Maar langzaam begint deze tendens te keren. Door infrastructuur, waterwegen en spoorwegen slimmer in te passen, kunnen we verschillende stadsweefsels beter op elkaar aansluiten, elkaar laten versterken en opnieuw overtuigende ruimtelijke en functionele relaties met elkaar laten aangaan. De vernieuwing van de zone voor het station is daarvan natuurlijk een treffend voorbeeld. Hoogwaardig openbaar vervoer vormt uiteindelijk de ruggengraat van stedelijke regio's.

De mobiliteitsopgave richt zich op het versterken en 'vergroenen' van zowel autogebruik als het openbaar vervoer, extra ruimte voor voetgangers en fietsers, terwijl het autobezit afneemt. Volgens het huidige perspectief op duurzame ontwikkeling is de piek in het autogebruik bereikt en voorziet een nieuw mobiliteitssysteem in een sterke afname van het aantal auto's. Ook het verdichten van steden leidt tot een afname van auto's, net als de groeiende populariteit van de stadscultuur en het stijgen van de brandstofprijzen. De ontwikkeling van elektrische auto's en hoogwaardig elektrisch openbaar vervoer bepaalt dat we vervoer in de toekomst wellicht als een *dienstverlening* gaan zien, in plaats van als een bezit. Kunnen we ons autogebruik met het principe van auto-delen volledig transformeren? We kunnen het aantal vervoersbewegingen of het aantal autokilometers per persoon constant houden, laten groeien zelfs, terwijl de hoeveelheid auto's met 80% afneemt. Een huishouden heeft nu één auto, vaak zelfs twee auto's voor de deur staan. Kunnen we naar een systeem van auto-delen toe, dat met één auto een veelvoud aan huishoudens bedient?

Het kost ons weinig moeite om voor te stellen wat de logische evolutie van ons vervoerssysteem aan gevolgen heeft voor de ontwikkeling van de stedelijke

ruimte. Niet alleen de wegen zelf worden erdoor met minder auto's bevolkt, ook de milieucontour rondom wegen verplaatst zich, de hoeveelheid parkeergarages neemt af, straatprofielen veranderen - infrastructuurle ruimte komt kortom 'vrij' voor ander gebruik. Kunnen we het Spoordok zien als een testgrond voor de mobiliteitsopgave? De relatie van het centrum met de zone van het Spoordok en de rand van de stad, als ook die van deze zone met het omliggende landschap, is op veel plaatsen vertroebeld. Kunnen we ons een stedelijk milieu voorstellen dat infrastructuur, waterwegen en slecht ontsloten bedrijventerreinstructuren weer tot onderdeel van het stedelijk weefsel maakt? Kunnen we ons een Spoordok voorstellen waarin het verkeer minder dominant is en stedelijke verbindingen daadwerkelijk de relatie tussen de binnenstad, de stadsdelen, de spoorwegzone en het omringende landschap versterken?

Als de mobiliteitsstructuur compacter wordt, blijft er meer ruimte voor een gelaagde en ruimtelijk dynamische ontwikkeling, met voldoende plek voor groen en openbare ruimte. We zouden er bijvoorbeeld naar kunnen streven dat we alle vormen van mobiliteit oplossen op bouwblokniveau, dat we parkeren in of onder de bouwblokken en niet op straat, zoals tegenwoordig nog veel gebeurt. Analooq aan het verkenen van nieuwe vormen van vervoer, zoals elektrisch rijden en deelauto's, zouden we ook alternatieve vormen van parkeren kunnen onderzoeken, wellicht met parkeerliften? Nieuwe vormen van mobiliteit voor het Spoordok zouden zich moeten richten op een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem, op het stimuleren van elektrisch rijden en op een sterk fiet-snetwerk en voetgangersgebied, helder verbonden met de vernieuwde, vriendelijke en zachte openbare ruimte van het stationsgebied, waarmee een sterke relatie met de binnenstad wordt gewaarborgd.



OH BOY BICYCLE HOUSE, MALMÖ (ZWEDEN): **NIEUWE PRIORITEITEN**, APPARTEMENTENGEBOUW EN HOTEL MET FIETSPARKEREN VOOR ELKE DEUR.



**AMICITIA, LEEUWARDEN, JO COENEN:
AUTOPARKEREN ALS
ONDERDEEL VAN
HET BOUWVOLUME,
TUSSEN WINKELS EN
WONIGEN.**



**NIEUWE MOBILITEIT:
VAN BEZIT NAAR GE-
BRUIK**



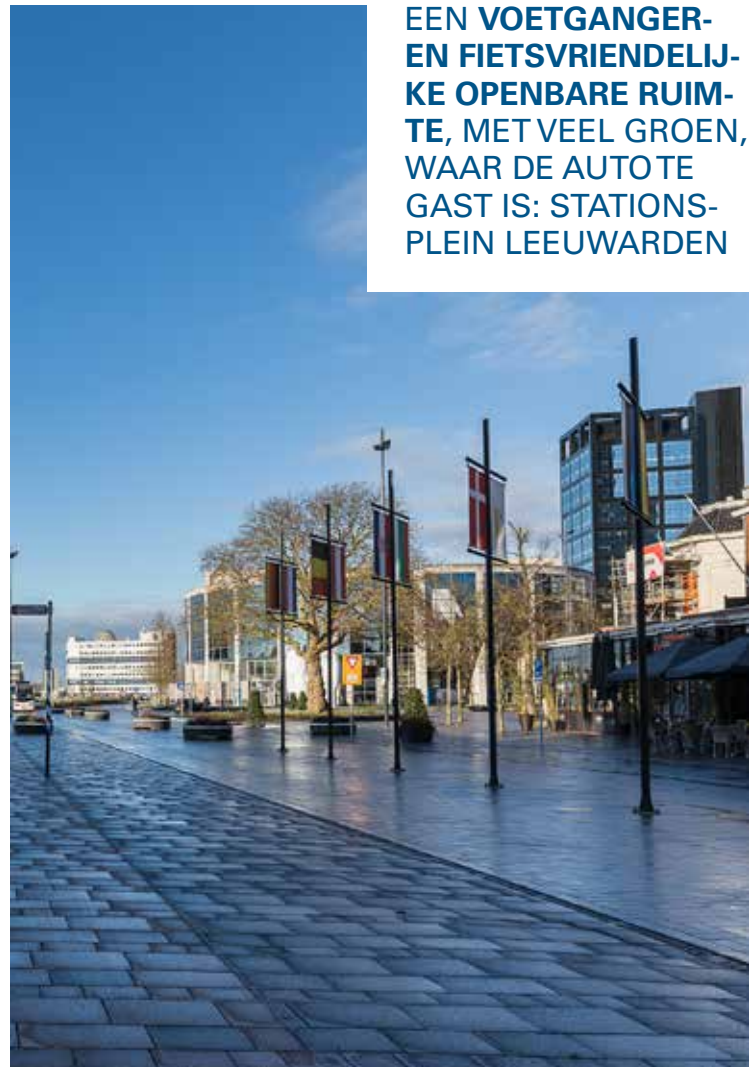


NIEUWE DUURZAME VORMEN VAN STADSDISTRIBUTIE



**DE KATHEDRALEN
VAN HET MODERNE
VERVOER: 'S WERELDS
GROOTSTE FIETSEN-
STALLING IN UTRECHT,
ECTOR HOOGSTAD AR-
CHITECTEN**





**EEN VOETGANGER-
EN FIETSVRIENDELIJ-
KE OPENBARE RUIM-
TE, MET VEEL GROEN,
WAAR DE AUTOTE
GAST IS: STATIONS-
PLEIN LEEUWARDEN**



GROEN, WATER EN
INFRASTRUCTUUR
ALS ÉÉN INTEGRAAL
RUIMTELIJK SYSTEEM



Twee decennia geleden raakte de term 'De Verstrooide Stad' in zwang, om aan te duiden dat de ooit ruimtelijk en sociaal-cultureel samenhangend geordende steden, waren verworpen tot 'brokkelige' geparticulariseerde lappendekens: verstrooid, gefragmenteerd en grenzeloos. Maar een heropleving van het ideaal van de compacte stad diende zich ook al aan. Dat ideaal richtte zich niet per definitie op de principediscussie over rode of groene contouren, of op het tegengaan van *urban sprawl*. Veel meer stond daarbij de oorspronkelijke *programmatische* achtergrond van het idee van de compacte stad centraal: het gaat immers niet enkel om de verkwisting van landschap of groene ruimte, maar juist om het behoud en de versterking van de openbare en stedelijke kwaliteit van de stad. Het Spoordok biedt een treffende context voor deze principes.

3. FUNCTIEMENGING & MEERVOUDIG RUIMTEGEBRUIK

Door de plek in de stad ligt het voor de hand om het Spoordok niet als een suburbane, maar juist als een typisch stedelijke ontwikkellocatie te zien, waarin we een stevige dichtheid en een gelaagd programma kunnen realiseren. Hier moeten we voorkomen dat er te veel ruimte aan te weinig programma 'verloren' gaat. Die constatering is relevant, aangezien de tendens in ons ruimtegebruik lange tijd de omgekeerde is geweest. Ons ruimtegebruik is tenslotte in de afgelopen vijf tot zes decennia exponentieel gegroeid. Door de gewijzigde gezinssamenstelling is de bezettingsgraad van woningen gedaald en daardoor de bezettingsgraad van wijken en buurten. We gebruiken nu per persoon gemiddeld 12 maal meer ruimte dan 50 jaar geleden. Het voorzieningenniveau komt daardoor onder druk te staan en droogt mogelijk op. Met een compacte ontwikkeling van het Spoordok kunnen we dus een grote hoeveelheid ruime voor verdichting maken, massa creëren voor een verscheidenheid aan voorzieningen en daarmee de continuïteit en duurzaamheid in de stadsontwikkeling versterken.

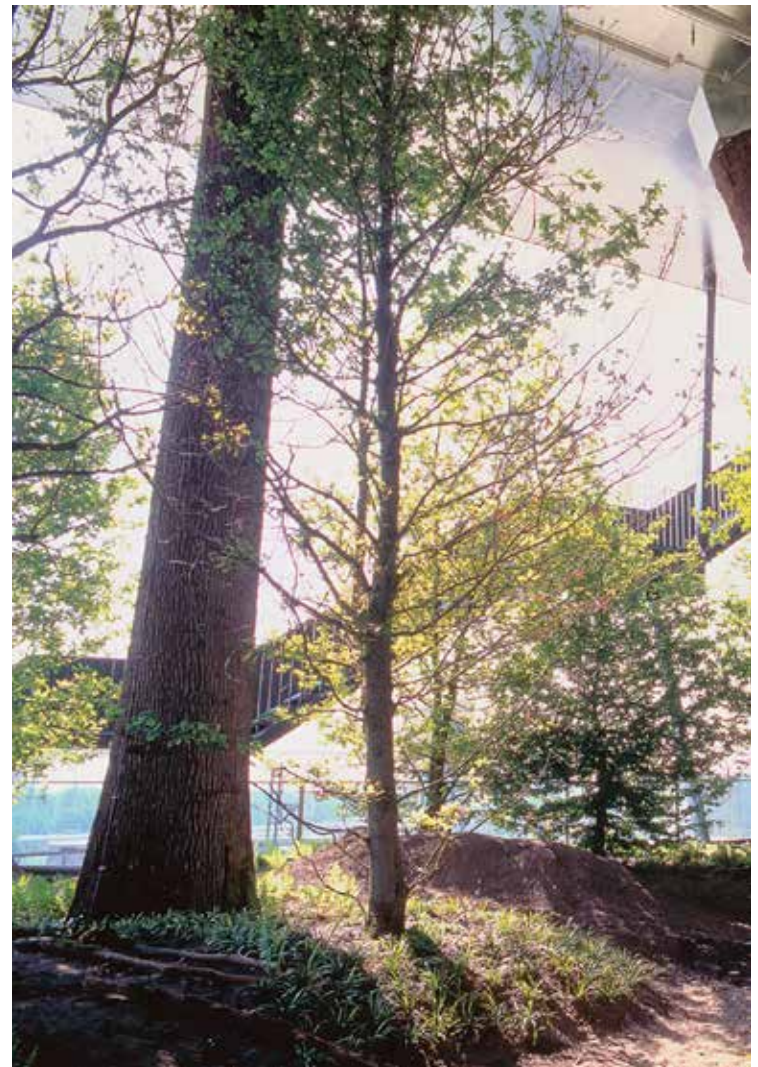
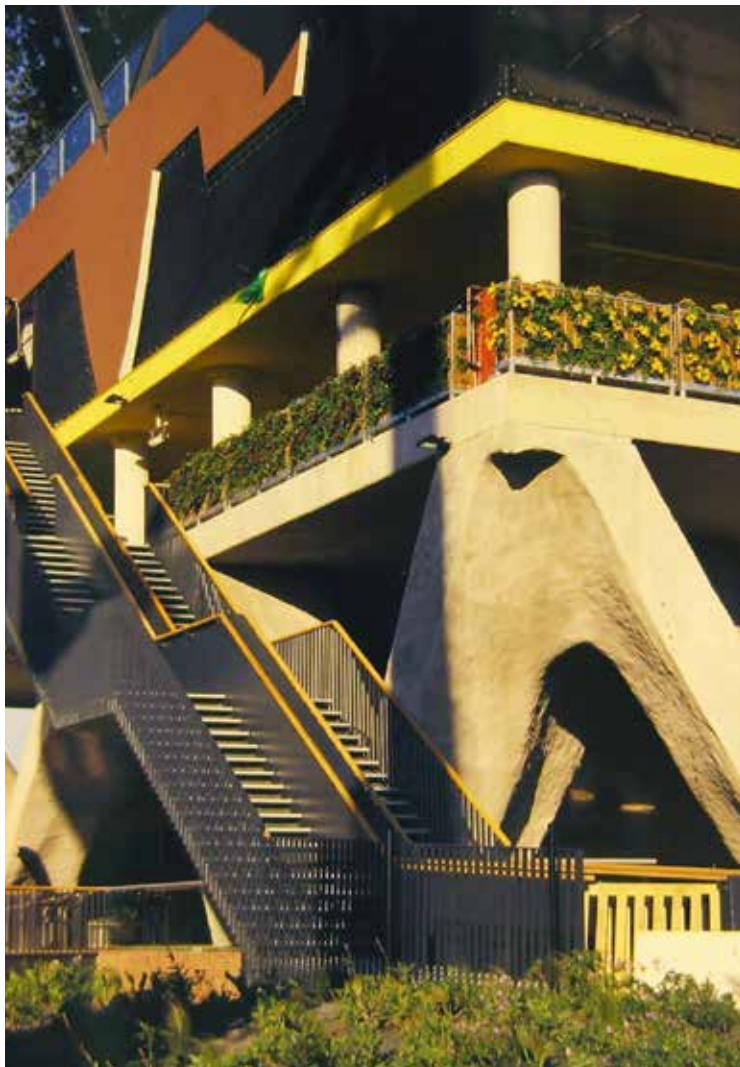
Door compact en meervoudig te bouwen, de gebruikersintensiteit te stimuleren, creëren we ook mogelijkheden voor het samenvoegen en verbinden van functies, als ook voor het versterken van de ruimtelijke kwaliteit. Om de stad levendig, publiek en in balans te houden gaan we uit van een flexibele basisstructuur, waarin functiemenging mogelijk is, verschillende programma's bij elkaar worden gebracht en een gedifferentieerd woonprogramma wordt verbonden met werken, kantoren, voorzienin-

gen, onderwijs en cultuur. Openbaar programma, kantoren en uiteenlopende vormen van woningbouw laten zich goed combineren in stedelijke blokken. Kunnen we gemengde blokken maken waarvan de plint levendig is, een sterke relatie met straat aangaat? Zijn de blokken functioneel gelaagd, zodat ze alzijdig georiënteerd zijn en positief uitstralen naar alle zijden?

Met functiemenging en meervoudige ruimtegebruik bouwen we aan een veelzijdige en gelaagde stad, een typisch stedelijke dichtheid, waarin sociale, maatschappelijke en culturele functies goed gedijen. We intensiveren het grondgebruik en creëren een zekere ruimtelijke en programmatische massa, zodat we voor stedelijke functies die bij fysieke gebaat zijn, een groot bereik realiseren. Kunnen we ons een Spoordok voorstellen met een uitgebreid samenstel van functies, complementair aan de stedelijke dynamiek van Leeuwarden?

Door Covid-19 zijn nieuwe inzichten ontstaan in het werken en werkvormen, en dus ook in ruimtegebruik. Hoe kunnen we hier op inspelen?

**GESTAPELDE LAND-
SCHAPPEN, EXPOSITIE-
RUIMTES EN WONING-
BOUWEXPERIMENT:
TWEDE KLASSIEKERS
VAN TWEE DECCENIA
GELEDEN: DE EXPO
2000 IN HANNOVER
VAN MVRDV EN DE
GROENE STAD OP DE
FLORIADEN VAN 2002,
VAN DP6.**

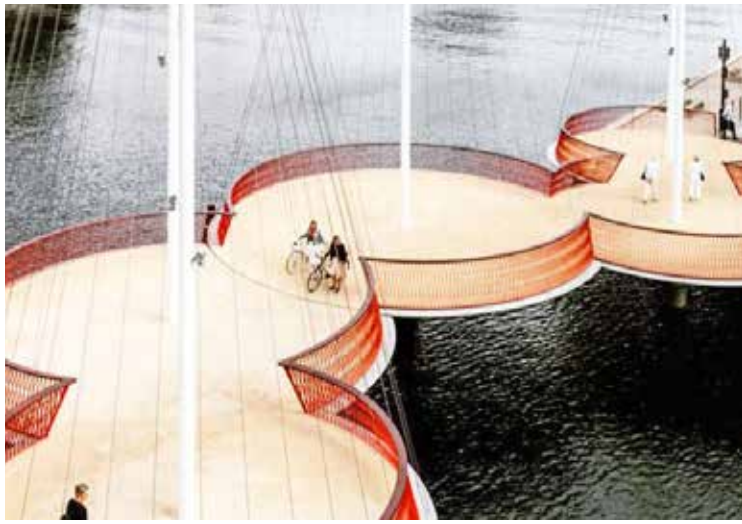












VEELZIJDIG STEDELIJK MILIEU, MET DIVERSITEIT IN HET GEBRUIK VAN DE OPENBARE RUIMTE, FLEXIBELE BEBOUWING VOOR VERSCHILLENDE FUNCTIES EN EEN DYNAMISCHE RELATIE MET HET STRAATLEVEN EN WATER: PLANNEN VOOR DE STADSHAVENS, GRONINGEN, KCAP ARCHITECTS & PLANNERS.



Hoe kunnen we binnen de ambities van duurzaamheid, nieuwe vormen van mobiliteit en de menging van stedelijk programma op zoek naar nieuwe typen bouwwerken en samenlevingsvormen? De behoefte aan een compact, gemengd stedelijk milieu vloeit voort uit de uitdagingen en condities van de specifieke context van het Spoordok en de maatschappelijke en ruimtelijke opgaven van nu. Het Spoordok biedt de ruimte om nieuwe stedenbouwkundige concepten, (woon)typologieën en alternatieve programma's te onderzoeken.

4. NIEUWE GEBOUWVORMEN & GEBOUWTYPEN

Een intensief en meervoudig ruimtegebruik, als ook het realiseren van een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit zullen voor het Spoordok belangrijke doelstellingen moeten zijn. Bouwblokken zullen niet te omvangrijk moeten zijn, zodat de stedelijke structuur doorwaadbaar en flexibel blijft, er verschillende programma's in gehuisvest kunnen worden. Ook zullen we de ambities voor een biodiverse flora en fauna moeten integreren met de architectuur, in de vorm van terrasvormige bouwblokken, een tweede maaiveld als tuin of park, als ook het combineren van gevels en groen.

Omdat we streven naar een ruimtelijk en functioneel dynamisch stadsdeel, moeten we op zoek de ontwikkeling van nieuwe stedelijke typologieën voor ruimte en gebruik, met een verschillende maat en schaalbeleving als vertrekpunt voor nieuwe ruimtelijke scenario's. De opgave leent zich voor een fijnmazige structuur als basis, met slanke gebouwen, zodat het programma in maat en schaal verschillende vormen kan aannemen, afhankelijk van de aard en het belang ervan. Een diversiteit in bouwvormen en gebouwhoogtes biedt mogelijkheden voor een verscheidenheid aan gebruiksvormen, net als een gevarieerde morfologische structuur, met straten en plein van verschillende lengtes en breedtes.

Om de stad divers en voor iedereen toegankelijk te houden is investeren in nieuwe woningtypen en

gebouwvormen noodzakelijk. Kunnen we nieuwe stedelijke woningtypen en woonmilieus maken, passend bij de bevolkingsopbouw van Leeuwarden en nauw verbonden met andere stedelijke functies en voorzieningen? Kunnen we inspirerende alternatieven bieden voor de bestaande stedelijke milieus, complementair aan wat er in Leeuwarden is?

Voor het Spoordok zijn we op zoek naar nieuwe gebouw-ensembles, gelaagde, typische stedelijke bebouwing met een grote functionele en typologische rijkdom. Als onderdeel hiervan kunnen we woningbouwtypologieën onderzoeken, die in bestaande wijken weinig of niet voorkomen, creëren we dus een alternatief en gevarieerd woningaanbod voor de stad als geheel. We kunnen bijvoorbeeld denken aan het samenvoegen van winkels, een sporthal en woningbouw; aan de verknoping van een bibliotheek, een parkeergarage en ouderenwoningen; aan appartementen die gekoppeld worden aan zwembad en fitness-centrum, aan woningen gecombineerd met zorg. Uiteindelijk kunnen we daarmee een nieuw stedelijke milieu maken voor deze tijd. De essentie van deze zoektocht ligt niet in de extremiteit van vorm of aanpak, maar in het genereren van een andere manier van denken over (de mogelijkheden van de) stad en de wijze waarop we stadsdelen ontwikkelen. Kunnen we de potentie van het gebied inzetten voor een uitdagende combinatie van nieuwe bouwvormen en functies?



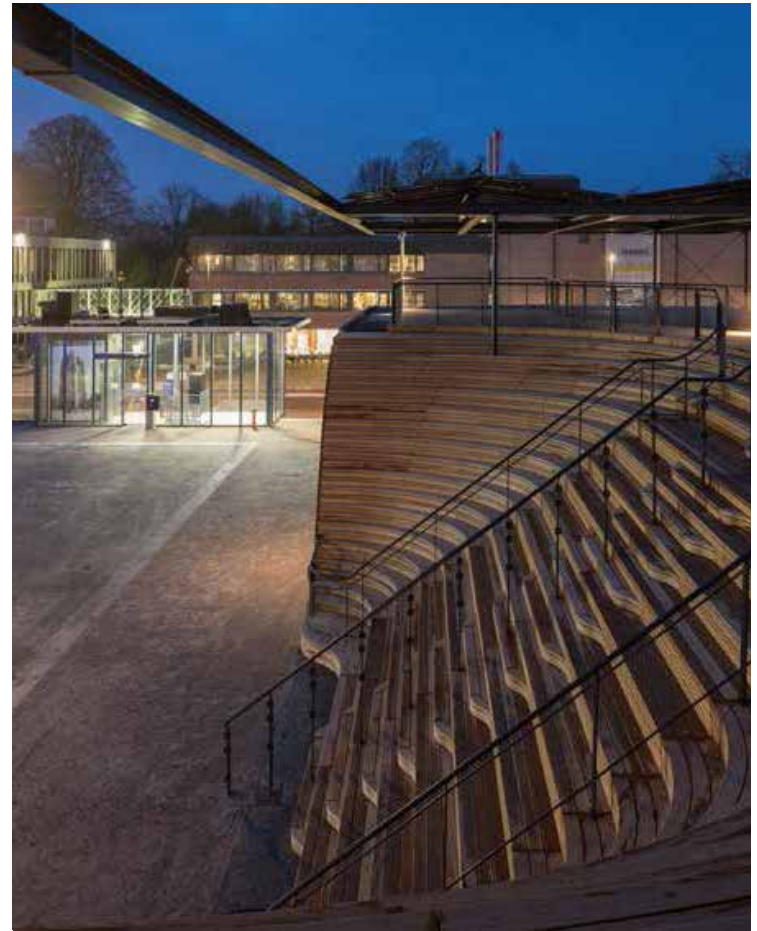
NIEUWE GEBOUWVORMEN, MET NIEUWE RELATIES TUSSEN **WONING, STRAAT EN LANDSCHAP**: 8 HOUSE IN KOPENHAGEN, BIG



NIEUWE GEBOUW-
TY-
PEN VOOR NIEUWE
FUNCTIES: DE WATER-
CAMPUS ALS LABO-
RATORIUM VOOR DE
ONTWIKKELING VAN
KENNIS EN EXPERTISE
OMTRENT WATER, TWA
ARCHITECTEN

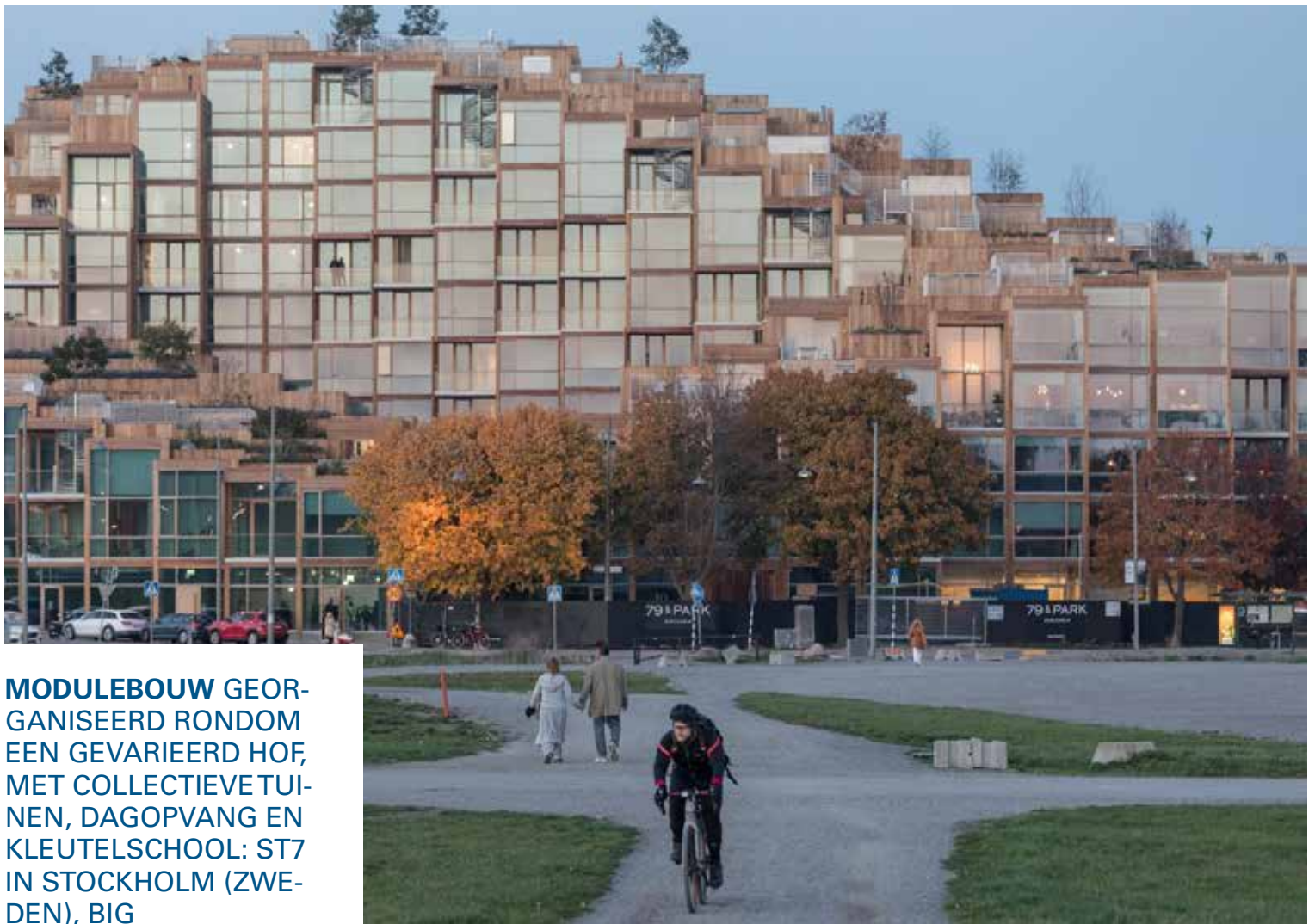


BIJZONDER GEBOUW: **EXPOSITIERUIMTE EN PLEINTRIBUNE INEEN!** TAALMUSEUM OBE, LEEUWARDEN, POWERHOUSE COMPANY



GESTAPELDE WONINGBOUW IN TERRASVORMIGE BLOKKEN, MET GROENE BUITENRUIMTES, BOVENOP EEN 'PARKEERBERG': BJERGET IN KOPENHAGEN, BIG





MODULEBOUW GEORGANISEERD RONDOM EEN GEVARIEERD HOF, MET COLLECTIEVE TUIJNEN, DAGOPVANG EN KLEUTELSCHOOL: ST7 IN STOCKHOLM (ZWEDEN), BIG



Gebouwen, complexen of ensembles lenen zich bijna altijd voor een tweede leven. Hoewel de bebouwing in het Spoordok door het bedrijfsmatige karakter nauwelijks historische of affectieve waarde heeft, biedt deze door de maat en schaal voldoende ruimte als testgrond voor experiment: start ups, particuliere initiatieven of tijdelijke ontwikkelingen kunnen, gedurende het gehele ontwikkeltraject, de locatie alvast nieuw leven inblazen.

5. NIEUWE FUNCTIES VOOR OUDE GEBOUWEN

We kunnen de bestaande bebouwing als plek zien voor nieuwe programmatische ontwikkelingen, initiatieven waarvoor nog geen nieuwe bouwmassa is vereist, die leven naar de plek trekken en de bestaande bebouwing daarvoor nog vruchtbaar gebruiken. Het Spoordok zou een inspirerende omgeving kunnen worden voor jonge bedrijvigheid, of voor creatieve organisaties die goed gedijen bij onontgonnen terrein. Wellicht dat het Spoordok ruimte biedt aan tijdelijke functies, of tijdelijk plek biedt aan functies die uiteindelijk in de ontwikkeling van de zone worden opgenomen?

Het principe van een in tijd gelaagde ontwikkeling heeft altijd bijgedragen aan de diversiteit en veelzijdigheid van stedelijke milieus. In die zin is ook elk historisch weefsel doordrenkt van 'tijdelijkheid', vaak niet zichtbaar in de bouwmassa, maar wel in de kleine ingrepen die ervoor zorgen dat bebouwing altijd een zeker mate van autonomie behoudt en als stedelijke structuur bestendig is, steeds nieuwe functies huisvest en de capaciteit bezit om het stedelijk leven telkens weer opnieuw vorm te geven.

Het functioneren van een gebied heeft met andere woorden baat bij de aanwezigheid van bestaande bebouwing; bebouwing die misschien niet direct de hoofdprijs oplevert, maar wel nieuwe ontwikkeling kan stimuleren. Gebouwen staan vaak snel ingrijpende transformaties toe, kunnen nieuwe functies in zich opnemen en betuigen daarmee in feite, in ruimtelijke zowel als functionele zin, dat ze een duurzaam onderdeel van de stedelijke structuur zijn. Het is dus doelmatig om te kijken naar wat er is, voordat we direct bezig gaan met wat we er voor in de plaats krijgen. Wat zijn de mogelijkheden en kwaliteiten van de bestaande gebouwencomplexen in de zone? Kunnen deze bijdragen aan de ontwikkeling van het gebied, of aan het proces naar ontwikkeling toe, aan het ontwerp- en ontwikkeltraject, zonder dat dit de vernieuwing van het Spoordok in de weg staat?

HERONTWIKKELING
BLOKHUISPOORT
(LEEUWARDEN): VAN
STRAFGEVANGENIS TOT
CULTUREEL CENTRUM,
TENTOONSTELLINGS-
RUIMTE, BIBLIOTHEEK,
BEDRIJFSRUIMTE EN
HOTEL

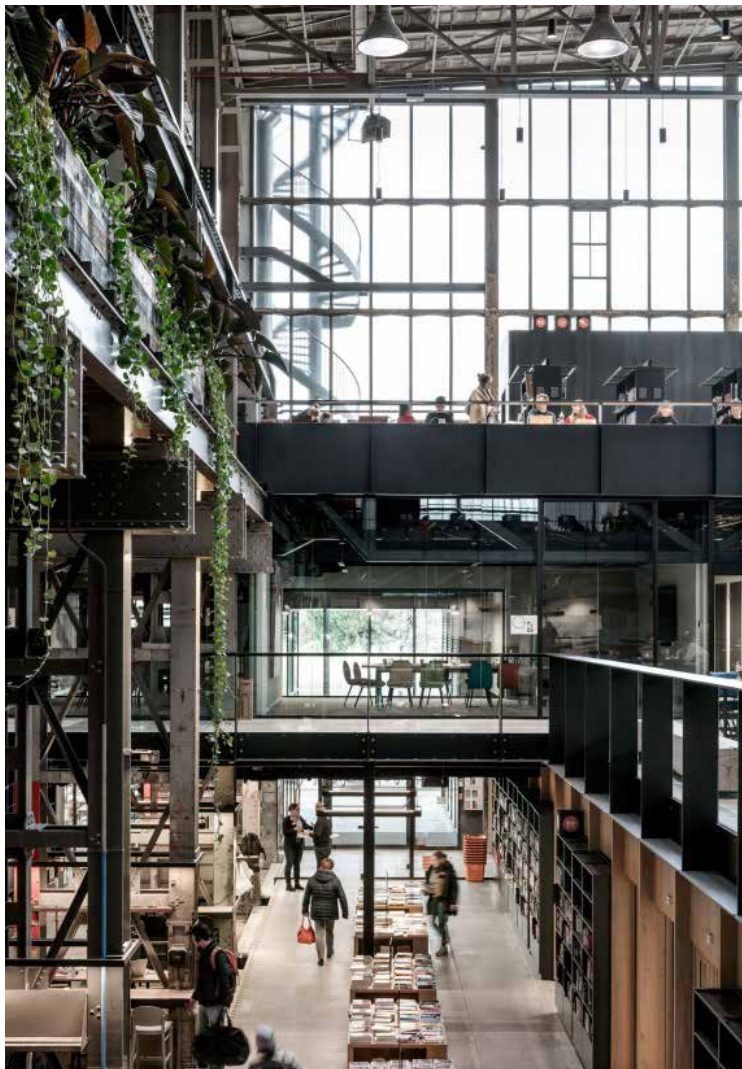
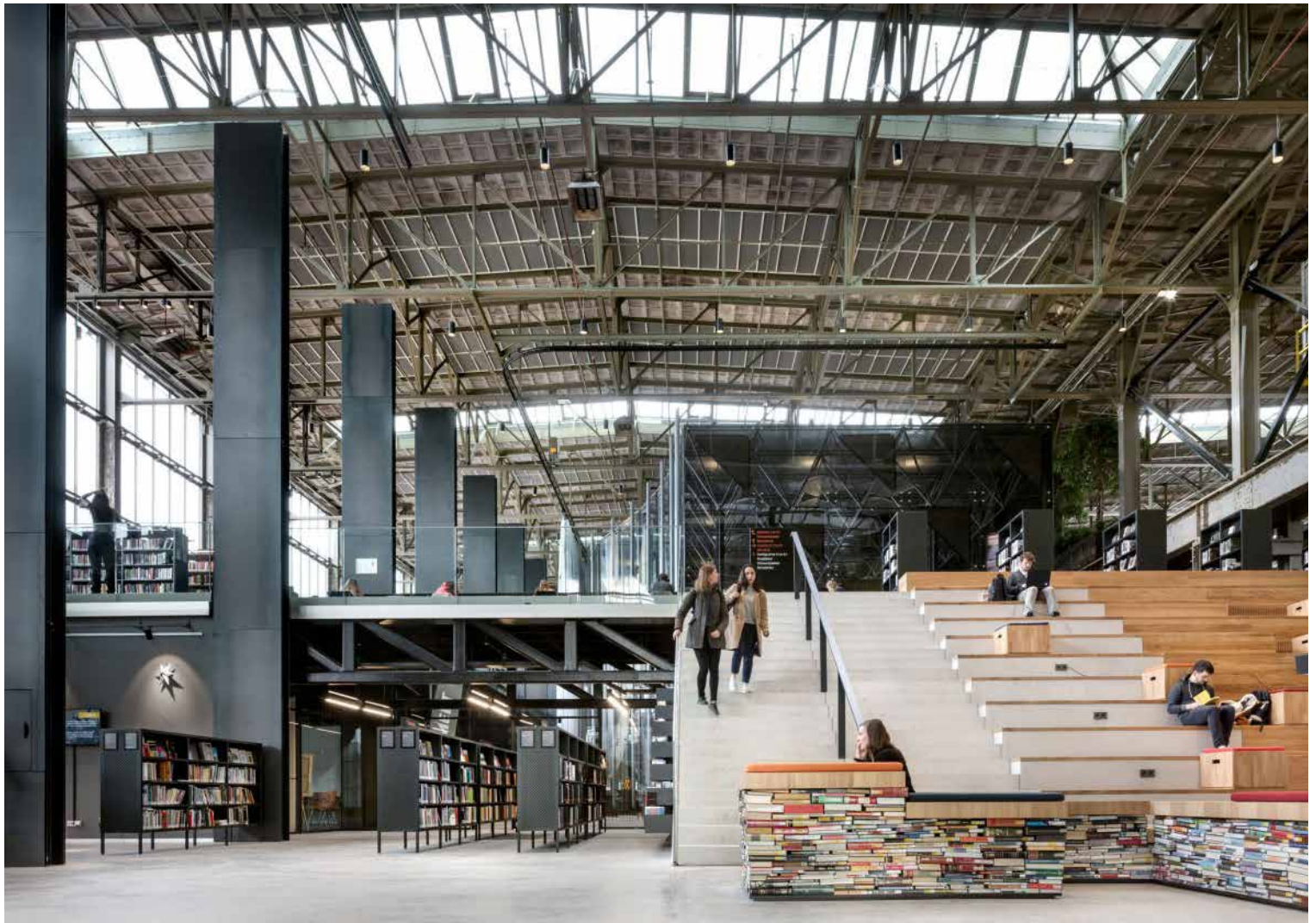






DE LOCHAL (TILBURG):
OUDE LOCOMOTIEFHAL
GETRANSFORMEERD TOT
BIBLIOTHEEK, BEDRIJFS-
RUIMTES, ATELIERS VOOR
KUNSTEDUCATIE, CONFE-
RENTIERUIMTES EN EEN
STADSHAL VOOR EVENE-
MENTEN.





**BIJZONDERE MIX VAN
CULTURELE FUNCTIES,
IN KARAKTERISTIEK
OUD GEBOUW: NEUS-
HOORN, DP6 ARCHITEC-
TEN**





HET INDUSTRIËLE VERLEDEN ALS **INSPIRATIE** VOOR DE TOEKOMST: PAKHUIS HARTELUST, J.O.N.G. ARCHITECTEN

Colofon

SAMENSTELLING, TEKST, EINDREDACTIE & VORMGEVING

Gemeente Leeuwarden in samenwerking met
De Deur in Huis

UITGAVE

Gemeente Leeuwarden

Het Inspiratiedocument Spoordok is een uitgave van de gemeente Leeuwarden, bedoeld voor intern gebruik en opgezet als een gespreksdocument voor de samenwerking met alle betrokkenen in en aan het Spoordok. Het document is niet bedoeld voor publicatie.

