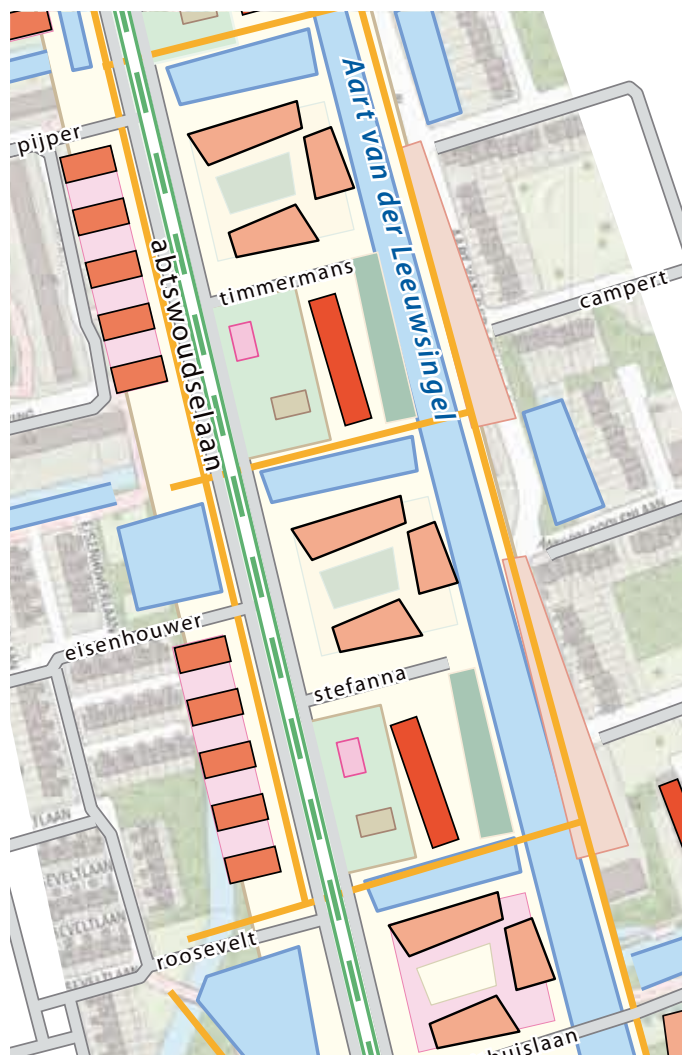


Beatrix (Woon-) Park?

ontwerpverkenningen zone Prinses Beatrixlaan Delft



- Verkeersaspecten
- Groenstructuur
- Waternetwerk
- Thema Woonpark
- Ontwikkelperspectief

25 september 2018



Beatrix (Woon-) Park?

ontwerpverkenningen zone Prinses Beatrixlaan Delft

UDLab project "Livincity 015"
in samenwerking met Volker Wessels Vastgoed

- Verkeersaspecten
- Groenstructuur
- Waternetwerk
- Thema Woonpark
- Ontwikkelperspectief

september 2018

UDLab
UrbanDynamicsLab





2018



1963

Aanleiding

De Prinses Beatrixlaan in Delft is over haar volle lengte, ca 3 km, gedimensioneerd als een stadsautoweg. Met weinig aansluitingen naar de wijken. Al minstens 20 jaar wordt er in gemeentelijke plannen gedacht aan een rol voor het wegtracee die beter past bij de huidige opvattingen over leefbaarheid en de verkeersstructuur op stadsdeelnivo.

Eind 2015 is de A4 opengesteld langs de westrand van Delft. De Beatrixlaan is geen provinciale weg meer, maar overgedragen aan de gemeente. Dat maakt de weg helemaal vrij voor een goede studie naar wenselijke en mogelijke ontwikkelingen in de zone.

Land in Stad

De hier voorliggende studie haakt in op het UDLab structuurvisie voorstel "Livincity 015" waarin wordt onderbouwd dat het centrale segment van de Beatrixlaan, van Westlandseweg tot Martinus Nijhofflaan geheel als autoverbinding kan vervallen, zodoende kan daar een uitbreiding van het Poptapark de ruimte krijgen. Ten noorden van de Westlandseweg, richting Rijswijk, zal een intergemeentelijke autoverbinding nodig blijven. Ten zuiden van de Martinus Nijhofflaan hangt de rol in het autonetwerk samen met de op korte afstand parallel lopende Voorhof- en Buitenhof Dreef.

Hoe dan ook is het wenselijk om voor zuidelijk deel van de Beatrixlaan de voormalige rol van (recreatieve) toegang naar het boerenland prominent te maken.



Biesland



Beatrixlaan Wikipedia

ipsunt ditatus excea codol

Artikel Overleg Lezen Bewerken Geschiedenis

Prinses Beatrixlaan (Delft)

De **Prinses Beatrixlaan** in **Delft** is de naam van de wegverbinding tussen Delft-Zuid en Rijswijk. Deze lokale en interlokale gebiedsontsluitingsweg sluit in het zuiden aan als T-splitsing op de N470. Vanaf de grens met met de gemeente Rijswijk gaat de weg onder dezelfde naam verder richting Den Haag.

De weg werd in de tweede helft van de jaren 60 aangelegd als provinciale weg no. 15. Aanvankelijk heette de weg 'Provincialeweg', maar per 1 januari 2015 is de straatnaam gewijzigd in 'Prinses Beatrixlaan'. De weg wordt tegenwoordig niet meer beheerd door de provincie, en heeft dan ook geen wegnummer meer.

De maximumsnelheid is 70 km/h met uitzondering van de gelijkvloerse kruisingen waar een snelheid van 50 km/h is toegestaan. Dit wordt gehandhaafd door flitspalen. De weg is in Delft voorzien van twee rijbanen met twee rijstroken per richting, gescheiden door een middenberm. De lengte van de weg is zo'n 3,5 kilometer.

Het noordelijke gedeelte tussen Delft en Rijswijk (op het grondgebied van de gemeente Rijswijk) waar de Prinses Beatrixlaan een aansluiting heeft op de autosnelweg A4 was enkelbaans zonder middenberm. In de spitsuren was dit deel een knelpunt mede door de nieuwe woonwijk RijswijkBuiten. Daarom is de weg in 2012-2014 ingericht als gebiedsontsluitingsweg en verbreed naar 2x2 rijstroken met aan beide zijde een vrijliggend tweezijdig brom- en fietspad.

Op de kruising met de Westlandseweg ligt in de middenberm een skatebaan.

Externe link [bewerken]

- [Verbreding Prinses Beatrixlaan-Zuid](#)



fragment UDLab Livincity 015 kaart

- Wandel(r)ing**
binnenstadsring autoluw 30km regime
aaneengesloten Prinsenpark/Plantage
"Westvestibule" als deel van Spoorzone

- Stadsring**
Downgraden Beatrixlaan
Parallelstructuur A13
2 nieuwe bruggen Noord en Zuid tangent

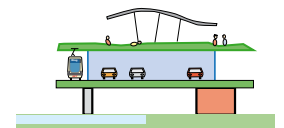
- 2 Regiometrolijnen**
Naaldwijk - Rijswijk - Delft - Airport - Rdam Zuidplein
Scheveningen - DH CS - Delft - Schiedam - Spijkenisse

- Voorzieningen-as**
Reinier de Graaf - IKEA / Delftse Hout
veel aandacht voor "zorg" wonen
scootmobiel-walhall

- Beatrixpark**
Beatrixlaan zuid opheffen
terugkeer boerderijlint Abtswoude
stadslandbouw Buitenhof - Voorhof

- A13 Boardwalk**
UDLab "triple highway formule"
barriere Delftse Hout-Stad opheffen
visitekaartje Delftse infra landbouw

ipsunt ditatus excea codol



A13 boardwalk Delftsehout

6 sleutelprojecten UDLab Livincity 015 project



indicatie bouwmogelijkheden Westlandseweg



Ceintuurbaan A'dam stadswegprofiel ca 15.000 mvt/etm



Beweegruimte !

Op structuurvisie-nivo richt UDLab zich meer op beweging, dan op bebouwing. De stad in haar bewegende delen. En natuurlijk de beweging van de stadsbewoners. Dat vertaalt zich in 6 sleutelprojecten, waarvan "Beatrixpark" er een is. Of daarin plaats is voor de auto valt te bezien. In elk geval moet de zone ruimte geven voor een mooi "ommetje", fitness, natuurbeleving, ontmoeting, voor alle leeftijden.

Bouwruimte ?

De jaren '60 weg-profielen in Delft West zijn extreem ruim. Daarin zou op zichzelf al ruimte zijn te vinden voor eventuele bebouwing. Het huidige karakter van de wegen is echter nog bepaald geen aantrekkelijk woonmilieu. Door gebrekkig o.v. is het autoverkeer te talrijk. Het grote aantal verkeerslicht-geregelde kruispunten vergroot daarbij onnodig de geluid- en fijnstofhinder met minstens een factor 2.

Verkeersruimte

Een normale auto-verkeersintensiteit voor een stadsdeel-verbindingsweg is ca 15.000 mvt.

Een plaatje van de Ceintuurbaan in Amsterdam Oud-Zuid, nabij het Sarphatipark, laat zien dat zo'n aantal goed is te combineren met een levendige aanliggende stedelijke bebouwing. Met ruimte voor bomen, fiets, tram, winkeltrottoirs.....

Veldwerk

Wandelen, kijken, mensen aanspreken

In de periode maart-augustus 2018 is in het kader van deze ontwerpverkenning contact gelegd met een brede mix van direct bij het plangebied betrokken bewoners, instellingen en bedrijven. Op het kaartbeeld zoveel mogelijk gelocaliseerd.

De compleet gescheiden werelden van Buitenhof en Voorhof werd duidelijk. Evenals een sterk negatief sentiment naar "de gemeente".

Dat stond echter niet in de weg aan een positieve attitude naar dit UDLab initiatiefproject. Veel suggesties werden gedaan, enkele daarvan:

- zorg dat de vele ouderen hier een fijne wandeling kunnen maken
- geef de jongeren ruimte en plekken waar ze zelf iets mee kunnen en mogen
- inderdaad zou een tram naar Kijkduin logisch en geweldig zijn
- een zwembad in het vergrote Poptapark!
- meer plekken om te klussen, zelf een bedrijfje te voeren, daarboven mag dan best gewoond worden
- waarom hoor ik als bedrijf altijd pas van de gemeente als het te laat is. Er moet veel meer worden samengewerkt tijdens de planvorming, bedrijven en instellingen hebben ook altijd plannen en veranderingen, maar die moet je wel van elkaar weten om daar samen iets beters van te maken!

- 09mrt2018 90min W
- 21mrt2018 180min W
- 20apr2018 180min W+H
- 06jul 2018 90min W+H
- gesprek/contact met "actor"



Capaciteitsraming mbv twee referentieverkavelingen

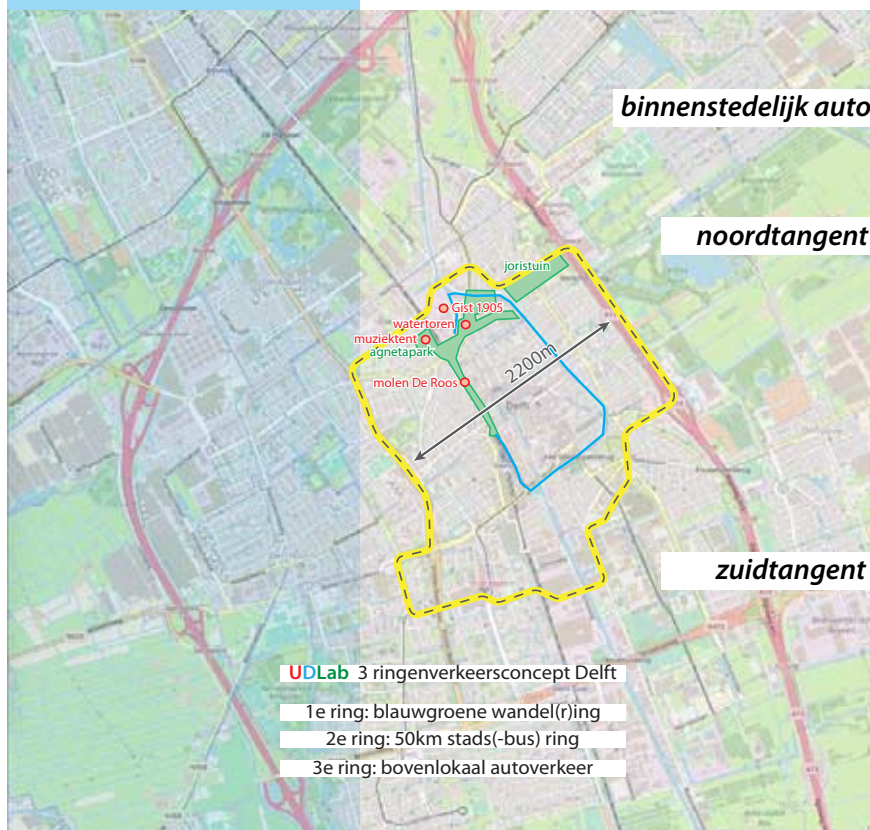
6x Engelse Schans modules
(=UDLab visie Spoorzone Zuid)
6x180 = 1060 appartementen

4x Kraakeelhof = 2000 studenten

Een eerste verkenning ging uit van het geheel laten vervallen van de autoverkeersfunctie ten zuiden van de Westlandseweg.

Wanneer de gewonnen ruimte dan zou worden benut voor een groter Poptapark en ruimte voor stads-landbouw dan zou daarbij wel passen om viermaal een hofbebouwing toe te voegen. In de tekening is als voorbeeld de Kraakeelhof viermaal ingemonteerd. Het gaat dan samen om 2000 woon-eenheden.

Een tweede referentieverkaveling is ontleend aan een recente UDLab studie voor Spoorzone Zuid, waar modules zijn ontworpen met alzijdige bouwblokjes, met op de eerste 2 lagen mixed-use. Wanneer die worden toegepast precies in de baan tussen beide bermsloten van de huidige Prinses Beatrixlaan zijn ca 1100 appartementen te realiseren. De verdwenen verkeersfunctie maakt dat Voorhof en Buitenhof heel natuurlijk op elkaar aansluiten, en de ruimte tussen de bestaande buurten en de nieuwe bouwstrook versterkt het parkwijkkarakter.



Stadsverdeling

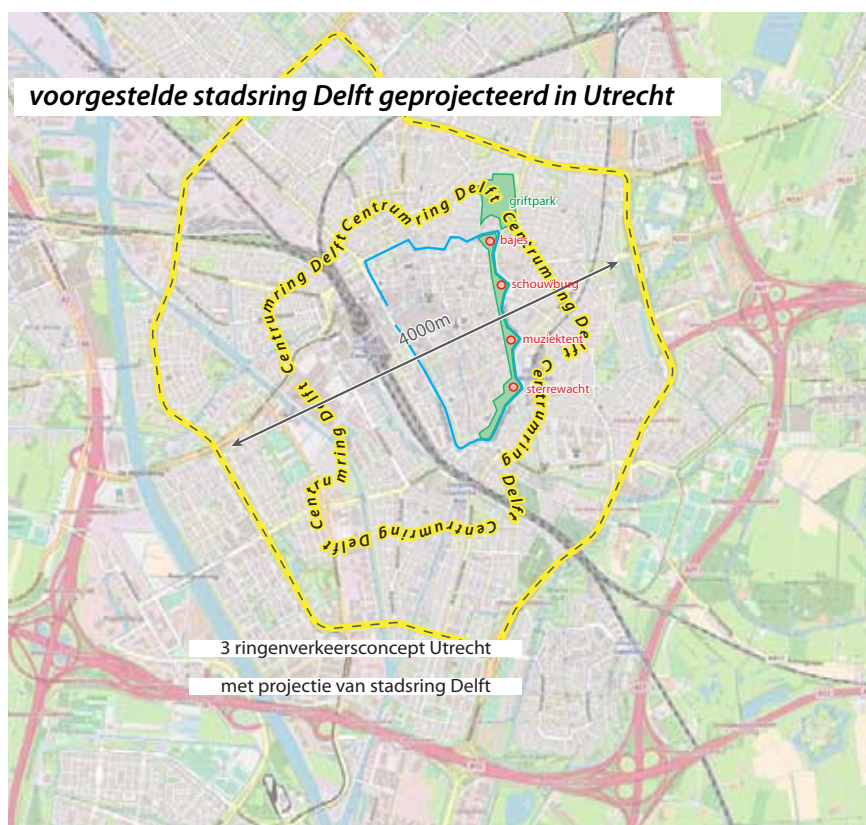
In plaats van de snelle noord-zuid stads-autowegfunctie die de Beatrixlaan nu heeft zou zij een impuls kunnen geven aan een verdelende stads-ring, die in Delft geheel ontbreekt.

Delft heeft al decennialang geen verkeerscirculatieplan meer opgesteld. Het verkeersmodel waarmee gedacht, gerekend en ontworpen wordt gaat nog altijd uit van een noord-zuid "as", die met kunst en vliegwerk nu door de vernieuwde Spoorzone wordt gevoerd.

Haaks daarop nog altijd de oost-west as vanaf de A13 bij Ikea, slingerend via TU Noord, Bastiaanpoort, Zuidwal, Westlandseweg en Reinier de Graafweg naar de A4. Veel beter zou het zijn om een stadsring met een samenhangende vormgeving te introduceren.

Het doorgaande verkeer smooit dan niet meer de binnenstad. In plaats daarvan is de stadsring een kralen-snoer voor de diverse wijken en hoogfrequent o.v.

In de montagetekening hiernaast is de ring die UDLab voorstelt voor Delft gemonteerd in een vergelijking met Utrecht, waar al een stadsring goed functioneert met een nog ruimere diameter.



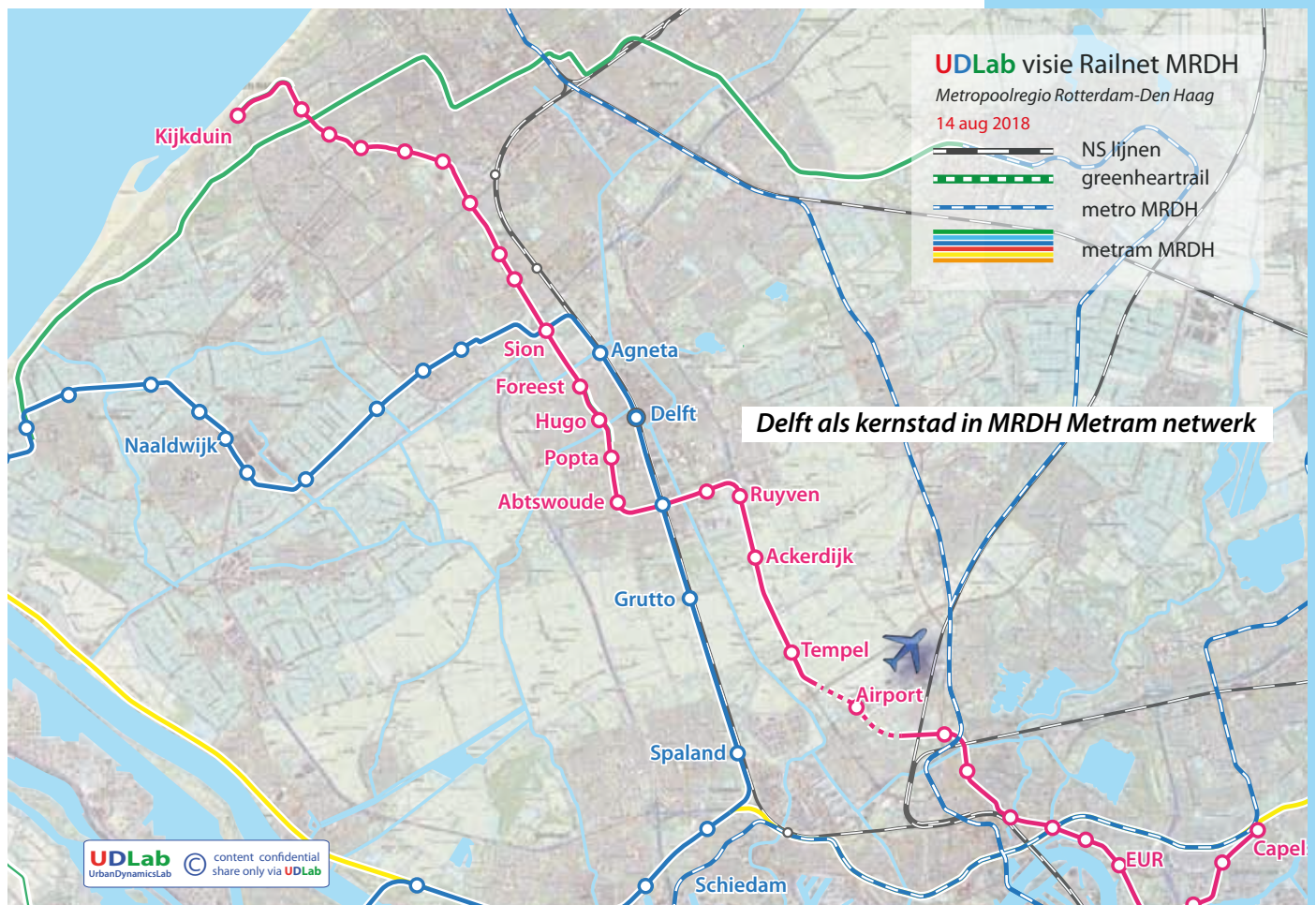
Met ca 3 mln inwoners is de MRDH groot genoeg voor wat elders buiten NL leidt tot een stadsregionaal lightrailnetwerk. Als planologisch concept, mede gebaseerd op recente inzichten over mobiliteitswensen (herkomst, bestemming, verplaatsingsmotief) stelt UDLab Delft voor als knooppunt voor twee stadsregionale "METRAM" lijnen.

De lijn Kijkduin-Airport-EUR-Capelse brug volgt de Prinses Beatrixlaan over de gehele lengte. Zo worden de kwaliteiten die de stadsregio te bieden heeft optimaal ontsloten vanuit de zone die centraal staat in deze ontwerpverkenning. Doelgroepen die Delft graag aan de stad bindt, of binnen haalt zullen dat herkennen.

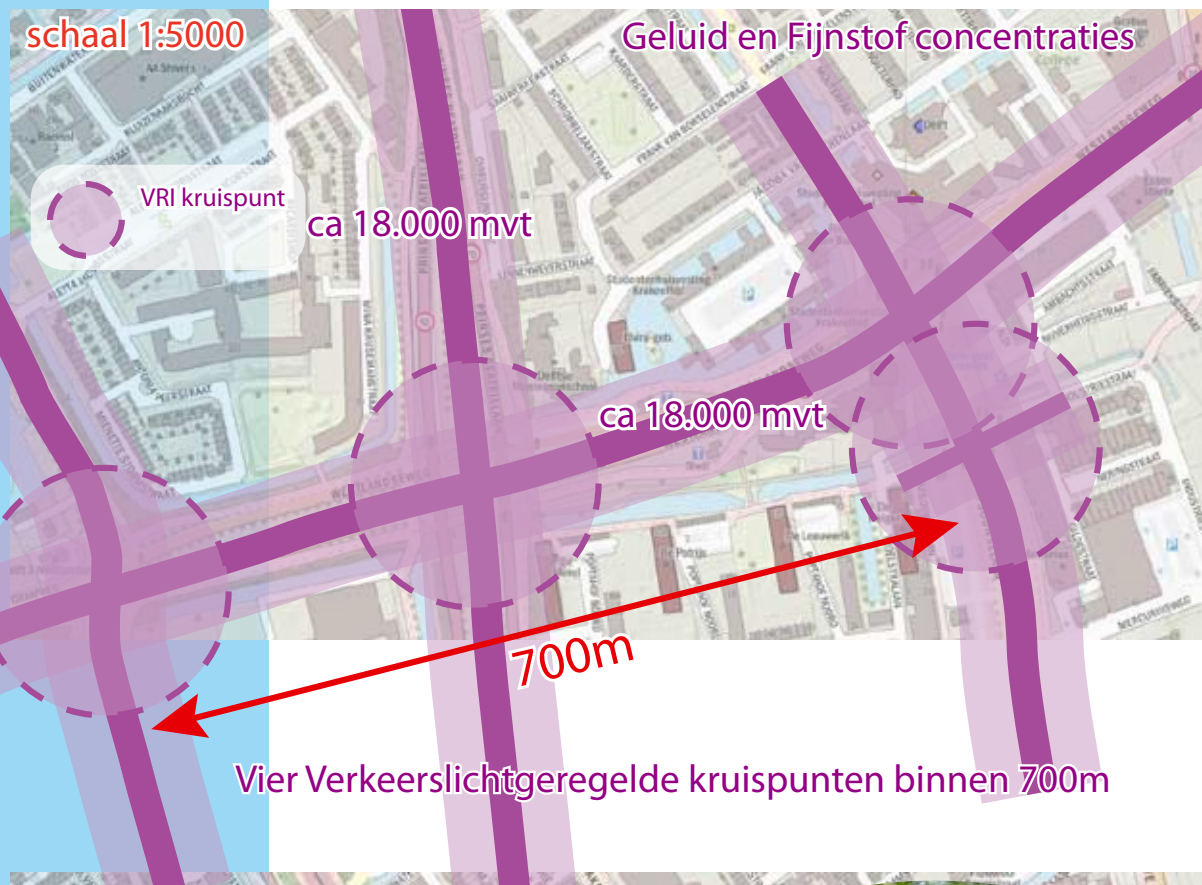


Metram NS/HTM Gouda - Leiden

Stadsregionale Metram



Transilien Metram Paris



verkeersafwikkeling met rotondes halveert geluid en fijnstof



kruispunt Beatrixlaan - Westlandseweg

maat tussen rooilijnen: 120m



Bree - Strevelsweg Rdam Zuid



maat tussen rooilijnen: 33m



Montessori-kruispunt

De kruising met de Westlandseweg, bij de Montessorischool, is het raakpunt van de Beatrixlaan met het onderliggende Delftse wegennet. Pas 1400 meter zuidwaarts, is weer een kruising, bij de Kruithuisweg. Een provinciale kortsluiting tussen A4 en A13, en verderop A12 bij Zoetermeer. Niet vreemd dus dat op deze weg veel te hard wordt gereden. Jaarlijks levert dat de staat 5mln euro op aan verkeersboetes, maar dat weegt niet op tegen de schade voor Delft.

De Beatrixlaan moet meer een verdeelweg worden, met meer aansluitingen naar het lokale wegennet, en een vormgeving die voor de stad in meerdere opzichten "gezond" is.

De tekeningen op pag 8 laten zien dat op een afstand van 700meter maar liefst vier verkeerslichtgeregelde kruispunten zijn. Met enorme verhoging van lawaai en fijnstof als gevolg. En veel wachtende fietsers en voetgangers om dat op te snuiven. De groenlicht-periodes voor l.v. zijn veelal minder dan 10 seconden! Een grote verbetering zou zijn om de kruispunten als rotondes in te richten. Opstelstroken kunnen vervallen, en de middenbermen worden wandelpro-menades.

stedelijk wegprofiel

Een maat van 30-40 meter is voldoende voor een stadsboulevard, met ook ruimte voor een tram en vrije fietspaden. De plaatjes van de Ceintuurbaan in A'dam lieten dat zien.

Hiernaast iets soortgelijks op Rotterdam Zuid. Als stadsvernieuwingsproject werd daar midden jaren '90 een combinatie gebouwd van een LOM school, sportzaal, bedrijfsruimtes en woningen met uitzicht over het naastliggende tuindorp Vreewijk. Enigzins vergelijkbaar met de overgang Voorhof-Buitenhof.

Tien jaar geleden werd de tram in het profiel ge-introduceerd, voor een lijn van Schiebroek, via Erasmusbrug naar de Vinex uitbreiding bij Barendrecht. Op tijd bedacht, en gefinancierd als onderdelen van een samenhangende planvorming.

Toename verkeersintensiteit

ipsunt ditatus excea codol

Toelichting

In het kader van het toevoegen van 15.000 woningen in Delft, conform Agenda Delft 2040, heeft de gemeente in 2017 de te verwachten verkeersintensiteit geactualiseerd,

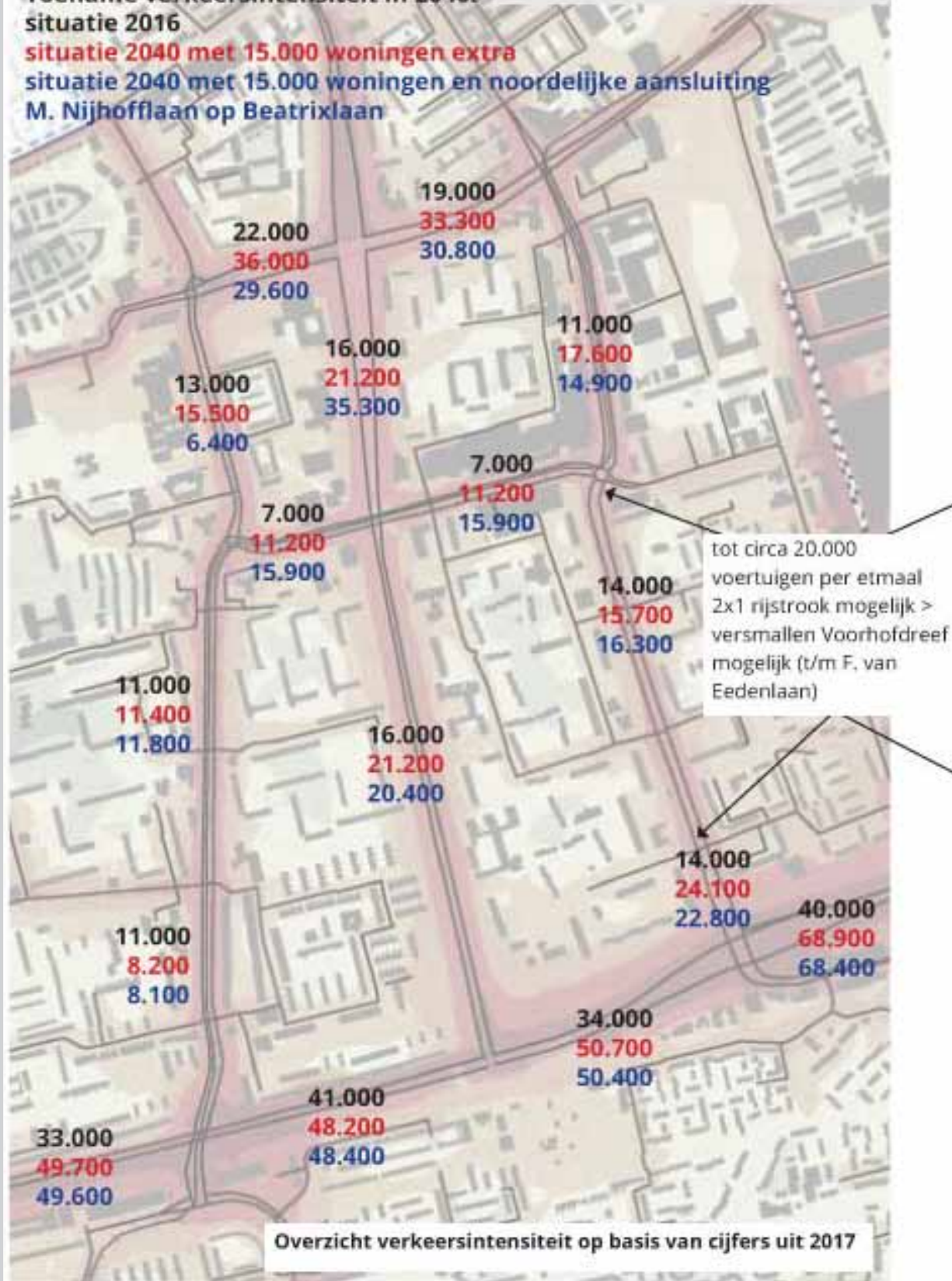
Toename verkeersintensiteit in 2040:

situatie 2016

situatie 2040 met 15.000 woningen extra

situatie 2040 met 15.000 woningen en noordelijke aansluiting

M. Nijhofflaan op Beatrixlaan



gemeentelijk Verkeers "beleid"

Gemeente Delft lijkt nog geen problemen te zien met betrekking tot de Beatrixlaan.

Richting Rijswijk is recent de autoverkeerscapaciteit vergroot, en richting Westland volgt binnenkort, met de openstelling van de Reinier de Graafweg.

Op pagina 10 toont een pagina uit een gemeentelijk rapport dat zonder gene gerekend wordt op/met een forse toename van het autoverkeer op de Beatrixlaan.

Vooraf op het centrale deel tussen Westlandseweg en Martinus Nijhofflaan. Een verdubbeling van 15.000 naar 30.000 mvt/etmaal!

Op meer en beter o.v. in Delft wordt geen enkel zicht geboden. Het blijft bij voornemens tot een onderzoek voor een h.o.v. verbinding naar Wateringen en/of Naaldwijk.

Wat zeggen getallen over de ervaren verkeersdruk? In absolute aantallen is het autoverkeer op de Beatrixlaan niet alarmerend. En het zou al minder worden als er beter o.v. komt. Maar door de verkeerslichtregeling op de kruispunten is de weg in de beleving van Delftenaren wel erg druk. En bij die kruispunten is dat ook werkelijk zo. 50% van de tijd echter ziet de weg eruit als op een vroege zondagochtend. Ook tijdens de spits.

Menig zondag-ochtend overigens zijn het niet de merels in de bomen die de buurt wekken maar brullende motoren. De weg is een mekka voor straatracers en verwante sportlieden.....

Door de enorme profielbreedte van de weg, ook bij de kruisingen, vergissen veel mensen zich. Zien de eerste dubbele 2 strooks rijbaan aan voor een gewone provinciale weg, die je hier ook zou verwachten, en rijden de dood tegemoet.

sterk wisselend verkeersbeeld door verkeerslichtregeling



tijd tussen de foto's: 60 seconden



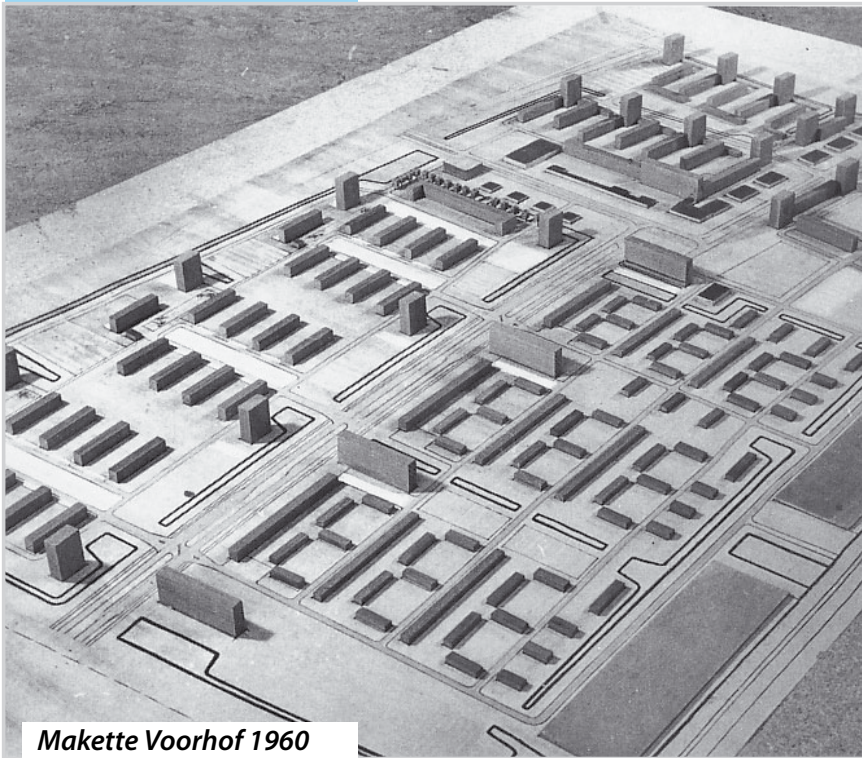
veel zware ongevallen op Prinses Beatrixlaan



▲ De Prinses Beatrixlaan in Delft. © Google Streetview

Bejaarde man (88) komt om bij frontale botsing Delft

Een bejaarde man uit Rijswijk is dinsdagmorgen om het leven gekomen na een frontale botsing in Delft. Op de Prinses Beatrixlaan botste een busje en een auto tegen elkaar op. Dat heeft de politie dinsdag gemeld.



Makette Voorhof 1960

Het ontwerp voor de Voorhof, begin jaren '60 toont een nogal rigide voortzetting van de aanvankelijke behoedzame en subtiele stadsuitbreidingen die de stedenbouwkundige Sam van Embden ontwierp voor de Delfgauwse Wey en de Kuiperwijk. In de eerste fase, De Poptahof, is nog wel veel te herkennen van de "wijkgedachte" die in de jaren '50 leidend werd onder moderne stedenbouwkundigen. Maar het beeld en de beleving van de Voorhof wordt bepaald door een grootschalige verkeersstructuur, en grote flatschijven zonder relatie met omringende ruimte. Afhankelijk van de parkeerdruk is de ruimte bestraat of groen. De hoge flats haaks op de Voorhofdreef zijn een pendant van de het door van Embden ontworpen stramien voor de Lijnbaanflats, maar het bijbehorende voetgangersmilieu ontbreekt geheel.



Parksnippers langs Beatrixlaan





1400 meter non stop van Kruithuisweg naar Westlandseweg

De Beatrixlaan staat als wegstructuur volkomen los van de Voorhof, en de later aangelegde Buitenhof. Levert in feite als rand van beide wijken een 150 meter breed "sperrgebied" van asfalt en dubbele waterlopen, met alleen een luguber verdiept fietstunneltje als verbinding.

Niet vreemd dat de jeugd van de Buitenhof zich wat geïsoleerd voelt. En ouderen voor hun avondwandeling de wijk niet uit durven.

Automobilisten zien op dit deel van de Beatrixlaan helemaal niets van beide wijken, "dankzij" aaneengesloten boom- en bermbeplanting.

Als de dubbele watergang en dichte groenschermen worden weggedacht kunnen de wijken zich openen, presenteren naar deze lange open ruimte, en naar de daarmee verbonden stad. In hoeverre autoverkeer dan acceptabel of zelfs wenselijk is wordt dan een kwestie vanuit een heel nieuw perspectief.

Eenzelfde thema werd door schrijver dezes uitgediept in het project "Woonparken, wonen voorbij de auto".

Destijds als inspiratie voor de Vinex opgave wanneer de auto minder centraal zou worden gesteld.

Kenmerkend in bijna alle daarin onderzochte projecten is de strikte beperking van het autoverkeer en de zorgvuldige inpassing van het geconcentreerd parkeren. Vaak in combinatie met andere voorzieningen en functies die met het collectief en het "thuis komen" te maken hebben. Je wandelt dan eerst een stukje door je eigen woonomgeving in plaats van direct van carport naar zithoek.

Een aantal van die projecten zijn op de vier volgende pagina's weergegeven. Aangevuld met stedelijke uitsneden die kwa oppervlakte verwantschap hebben met de Beatrixzone tussen Voorhof en Buitenhof.

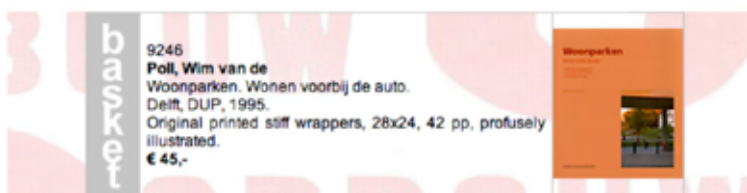
Doel is om grip te krijgen op een concept dat zowel een eigen gebiedskwaliteit heeft alwel iets wezenlijks toevoegt aan de aanliggende buurten.

Woonparkconcepten jaren '90

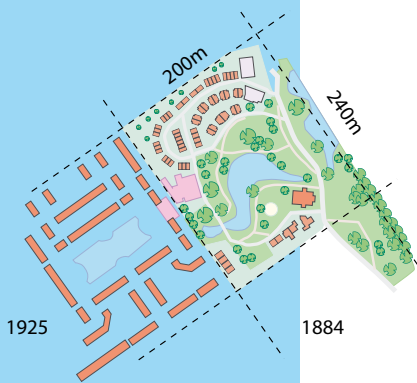
Hoe moet het dan volgens ons wel? Voorbeeldsgewijs kunnen we twee publicaties noemen die we wel integraal, conceptueel en integraal durven noemen - voorbeelden van hoe het moet. Tegelijk zijn het twee publicaties die laten zien hoezeer een veelheid aan detailaanbevelingen op inrichtingsniveau verbonden moet en kan zijn met een breed concept op structuurniveau:

Van de Poll 1995: Woonparken: wonen voorbij de auto

Dit boekje handelt over een 'klein' onderwerp: parkeren-op-afstand. Maar op dat kleine terrein is het **een voorbeeld van perfectie in (onbedoelde) schriftelijke beleidsbeïnvloeding**. Het betoog staat als een huis, van concept en argumentatie tot uitwerkingen, voorbeelden en visualiseringen. Parkeren-op-afstand wordt gebracht als een methode om de overlast van autobezit te beperken en rust en veiligheid in de wijk te brengen en ruimte te maken voor mooie en functionele verkavelingen en openbare ruimtes.

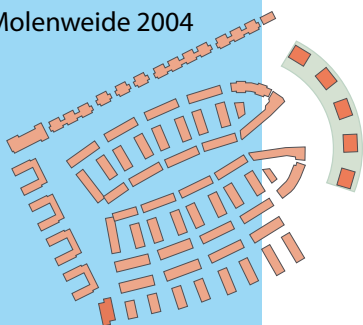


Het is wellicht illustratief dat deze twee publicaties -in onze visie toch wel behorend tot de bestgeschreven zijn door niet verkeerskundigen! Ze hebben (daardoor?) heel nadrukkelijk een doel: zorgen dat de lezer wenst wat zij als 'droom' hebben. Het is beïnvloeding van het 'willen' - en daar blijven de meeste verkeerskundige publicaties ver vandaan. Die geven hoogstens aan 'hoe het moet', ervan uitgaand dat men het al 'wil' of dat het 'nu eenmaal zo moet'. En dat is een essentieel verschil.

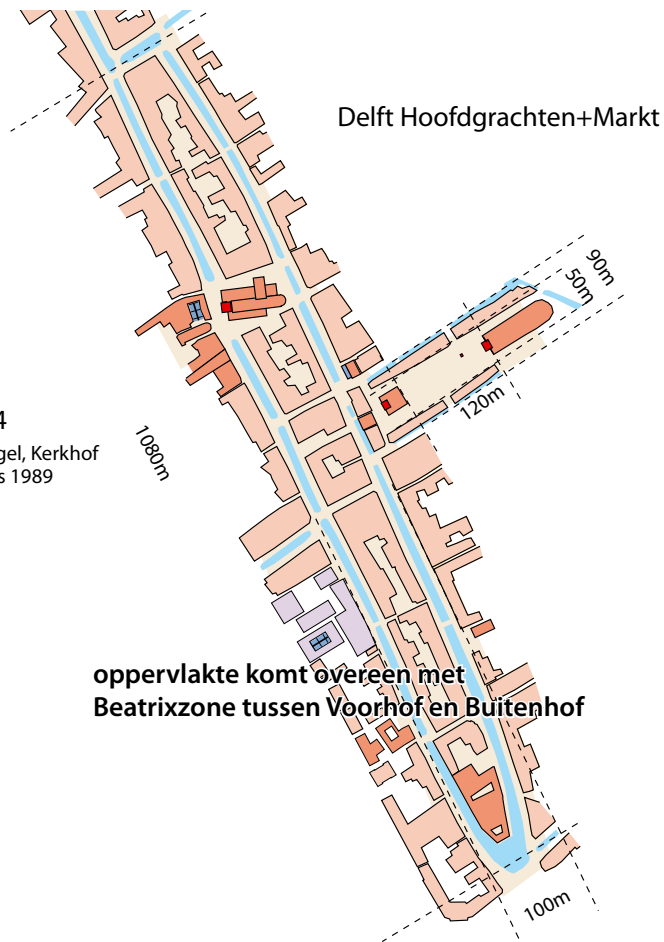


Delft Agnetapark 1884
planconcept Van Marken, Gugel, Kerkhof
Top 100 Rijksmonument sinds 1989

Delft Molenweide 2004



planconcept KOW-S WvdPoll UDLab



oppervlakte komt overeen met
Beatrixzone tussen Voorhof en Buitenhof

Delft Agnetapark, Molenbuurt en parallelgrachten

Delft Westerkwartier en Mekelpark - Kervezee



Tuin van Bakkeren

Plateelplein

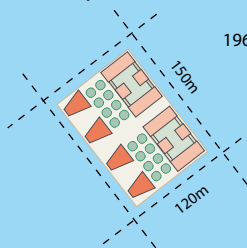
Auroraplein

planconcepten WvdPoll UDLab

Rdam Afrikaanderplein 1992

planconcept dS+V WvdPoll UDLab

196 won op 1,8ha = 108 won/ha



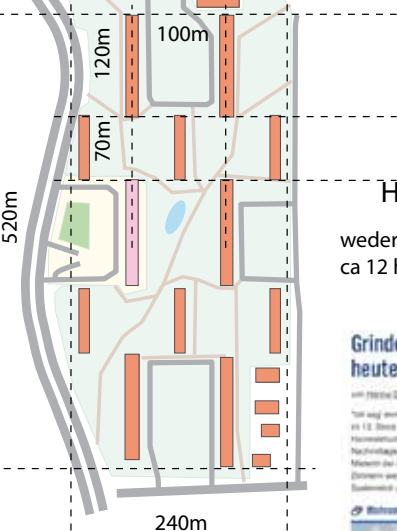
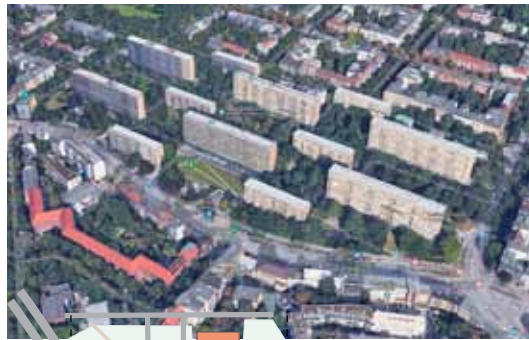
verving twee voormalige gesloten bouwblokken



Studhousing Kervezeestraat

1982 vdPoll UDLab
540 app op 2,4ha = 225 app/ha

Rdam Tweebos Dwars Afrikaanderwijk



Hamburg Grindel

wederopbouwproject 1946
ca 12 ha, 2100 won = 175 won/ha

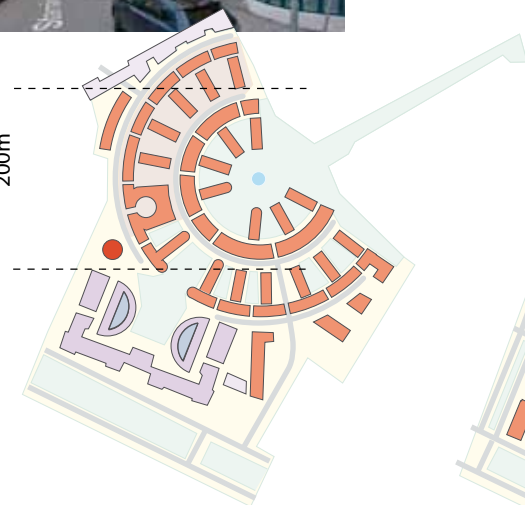


Hamburg Grindel en Hafencity



Hamburg Hafencity

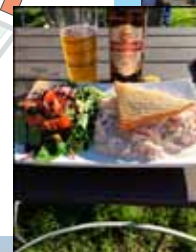
planconcept KCAP Rotterdam



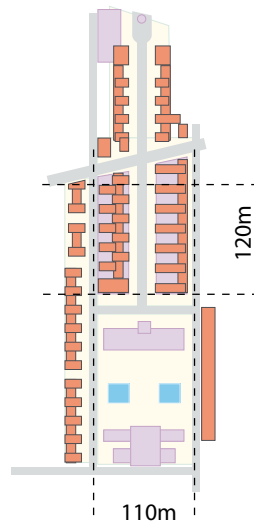
Stockholm Starbacksängen



Stockholm Tessinparken



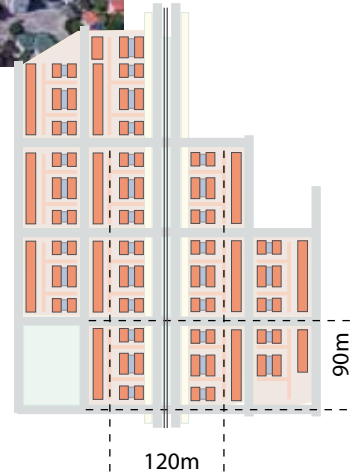
Stockholm Starbacksängen en Tessinparken



Lyon Ville Urbaine
Cité Gratte Ciel



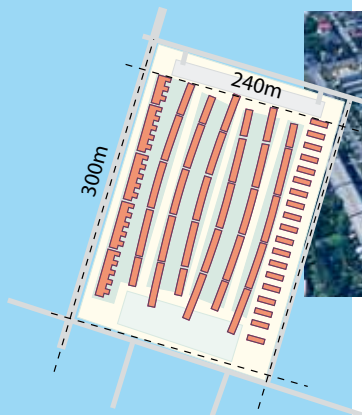
planconcepten Tony Garnier
1920-1935 nu UNESCO world heritage



Lyon
Cité Etats-Unis



Lyon projecten van stadsarchitect (1904-1939) Tony Garnier



Wien Pilotengasse
planconcept Herzog+Meuron



Wien Brünnerstr



Wien Gerasdorfer Strasse



Wien Tamariskengasse
planconcept Roland Rainer



Wenen Siedlungen 1990 - 2010, ca 1200 won per Siedlung



Lyon Quartier des Etats-Unis

In de jaren '20, dus bijna 100 jaar geleden, ontwierp de stadsarchitect van Lyon, Tony Garnier, de Cité des Etats-Unis. Een betoverend weefsel in hoge dichtheid waarin de groenstructuur als een soort schotse-ruit patroon afwisselt met de auto-infra. Heel recent is de centrale parklaan gecombineerd met een stadsregionale lightrail.



In de nabijheid toont ook de Cité Gratte Ciel hoe bouwen in stedelijke dichtheid en een feestelijke groenstructuur elkaar kunnen versterken.

Beide buurten zijn nog immer zeer in trek, en inmiddels UNESCO cultureel erfgoed.

Lyon Quartier des Grattes-Ciel



Starbacksängen, zie ook pag 15, heeft een dubbele ringstructuur, rond een vijver die het startpunt markeert van een groene wandelroute staduitwaarts. De buitenkant van de ring raakt juist aan een drukke stadsboulevard met onder andere het stedelijk conservatorium.

Iets meer oostwaarts ligt een eerder woonpark, Tessinparken, dat zich oriënteert op een intensief gebruikte parkstrook haaks op de eerder genoemde stadsboulevard.

Voor veel bewoners begint en eindigt de dag met een praatje bij een van de kiosken of op een van de vele bankjes in het park.



Stockholm Starbacksängen



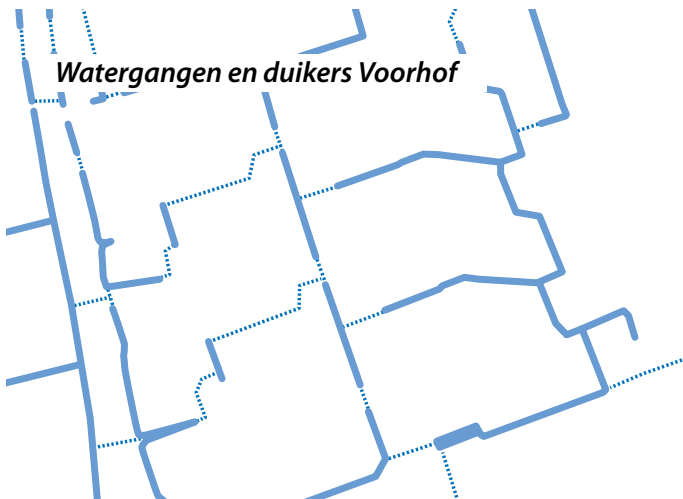
Stramienen+ openbaar groen Buitenhof en Voorhof

De Voorhof heeft geen ervaarbare ruimtelijke structuur. De gelijkvormige hoogbouw van 12-16 woonlagen is nergens verankerd aan de buitenruimte. Dat de flats aan de Beatrixlaan aan het eind staan van de oost-west lanen zie je alleen op de kaart. In het veld ontnemen bomen het zicht. In de oorspronkelijke plantoelichting lezen we dan ook dat hoogopgaande bomen worden gepland om "de wind te breken tussen de hoge gebouwen". Niet dus voor een park-beleving.

Slechts een techisch stramien valt te ontdekken met een maaswijdte van 230x60m.

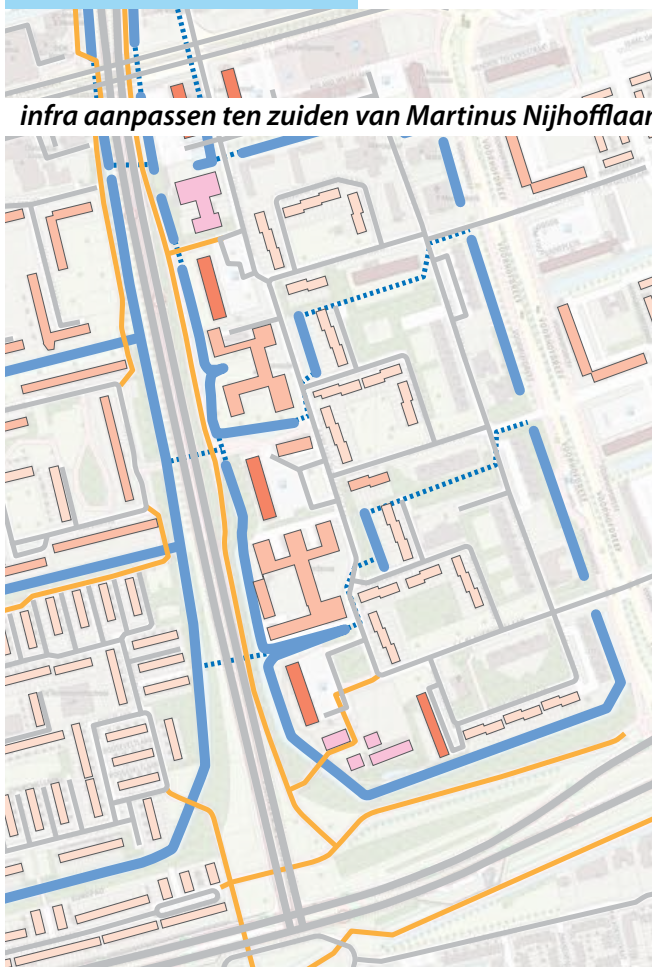
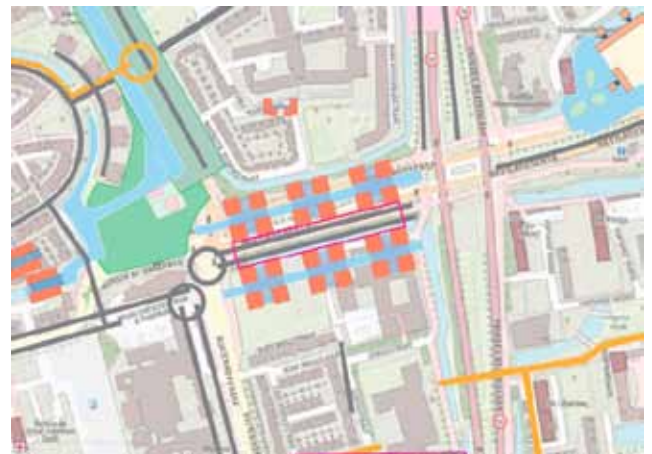
Water speelt evenmin een rol in de ruimtelijke beleving. Louter rechte watergangen, die vaak onderbroken worden door duikers.

In de Buitenhof legt de waterstructuur wel een basis voor de ruimtelijke beleving van de wijk. De oost-west singel structuur wordt echter in de centrale verkeers-as, de Buitenhof-dreef, geheel ontkend.

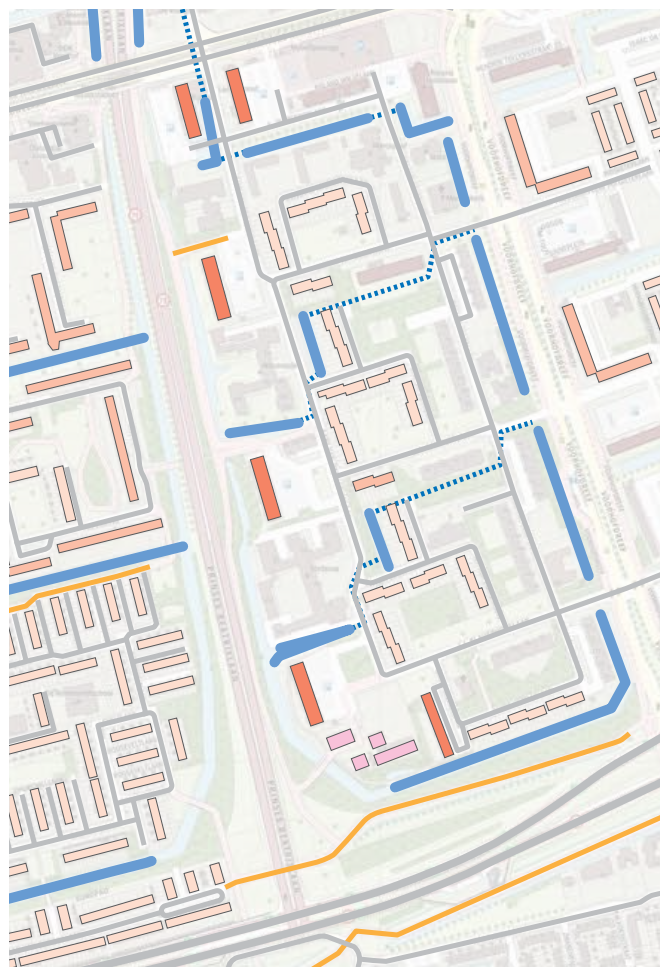




verkenningen rondom kruising met Westlandseweg



infra aanpassen ten zuiden van Martinus Nijhofflaan



auto-fiets-water hoofdinfra allemaal in 1zone ?

infra wegdenken en optimale structuur bedenken

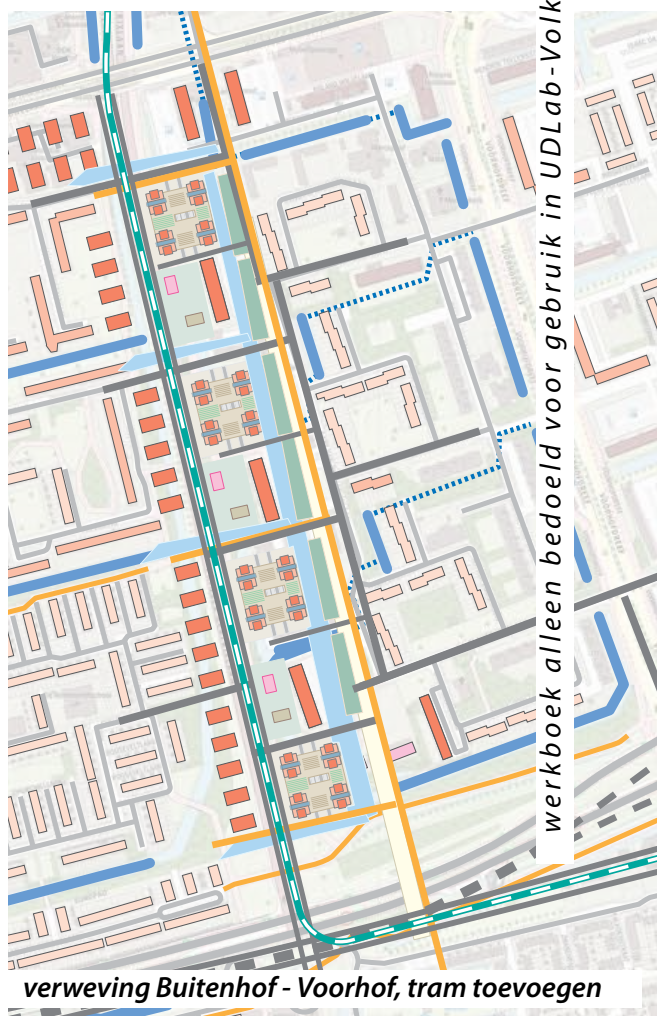
De afbeeldingen links tonen verkenningen rond het kruispunt Beatrixlaan-Westlandseweg. Als er meer gewerkt wordt met stedelijke verkeersprofielen, al of niet afgewisseld met delen waar het park-karakter versterkt wordt ontstaan interessante mogelijkheden, waarin ook verdichting mogelijk is langs deze voorzieningen-as vanaf IKEA en Zuidpoort tot het Reinier de Graaf ziekenhuis.

Het is dan van groot belang om de ruimtewensen van alle bedrijven en instelling in deze zone nader te inventariseren en bij de planvorming te betrekken. Temeer omdat in de gemeentelijke "Kanskaartennota Buitenhof 2017" zowel de woningen ten noorden van de Reinier de Graafweg, als wel die ten zuiden van de Verdilaan als "herontwikkeling" worden aange-merkt.

Het gebied kent bovendien nog aardig wat onbebouwde stukken. Al met al een goede uitgangssituatie voor een samenhangende ontwikkeling. Wie



China inspiratie, Hutong..... Li-Long.....streetfood....tai-chi



verweving Buitenhof - Voorhof, tram toevoegen

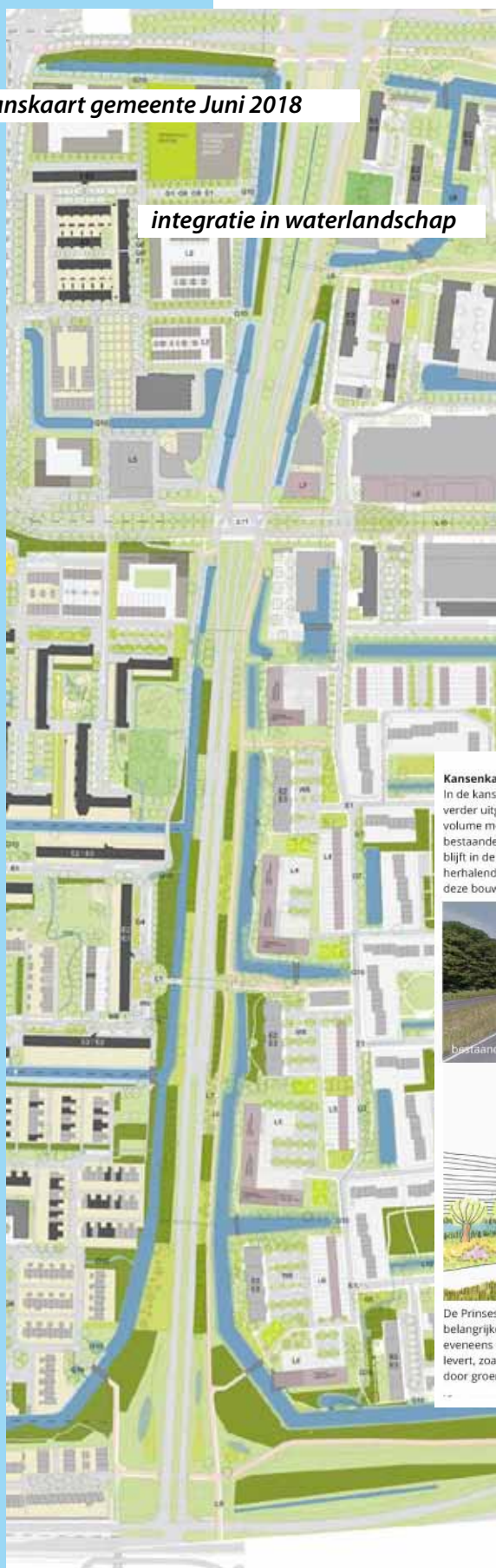
Beatrix + Aart van der Leeuw

De afbeelding hierboven laat zien hoe even gespeeld is met de gedachte van een Hutong-achtige ontwikkeling in een parksfeer die mogelijk zou zijn bij geheel verdwijnen van de autoverkeersfunctie van de Beatrixlaan. Een soort bastions van geborgenheid.

Overwegingen in samenhang met terugdringen van het autoverkeer op Buitenhofdreef en Voorhofdreef leiden echter tot de keuze om juist in de Beatrixzone wel autoverkeer een voorname plek te geven, maar dan als een soort High-Street voor Buiten- en Voorhof samen. Een straat waar "het" gebeurt, en waarvan het leuk is om even naartoe te wandelen. Uiteraard wordt die ook bediend door een tramlijn. De parallelle Aart van der Leeuwlaan wordt een volwaardig Singelpark dat de waterstructuur van Buiten- en Voorhof verbindt. Deze structuur versterkt ook de vroegere sfeer van Abtswoude als boerenweg. Dat pleit om ook de confrontatie met de Kruithuisweg als onderdeel van dit concept aan te pakken.

kanskaart gemeente Juni 2018

integratie in waterlandschap



Na de eerder genoemde nota "Kanskaarten Buitenhof" presenteerde de gemeente onlangs, juist voor de eerste zitting van de gemeenteraad in nieuwe samenstelling, haar nota "Kanskaarten Voorhof".

De door de gemeente verbeelde kanskaarten dragen niet bij aan verminderde barrièrewerking van de Beatrixlaan. Dat zal niet verbazen, want werd ook niet door de gemeente als ambitie vermeld.

De "Kanskaarten" zijn een inventarisatie van wat bekend is aan problemen en verlangens, en een voorzichtige aanzet voor planontwikkeling samen met mogelijke geïnteresseerde partijen en belanghebbenden.

Dat lijkt een geschikt moment voor een gesprek met "de gemeente", om de inzichten te delen vanuit de in deze verkenningen genoemde "LivinCity 015" thema's en gebiedsoverstijgende invalshoeken, verbeeld in het UDLab-basisplan, rechts afgebeeld.

Kansenkaart

In de kanskaart is model 2 uit de bezonningsstudie verder uitgewerkt. Door de herhaling van het L-vormige volume met het hoogste deel dwars op de richting van de bestaande hoogbouw ontstaat een dynamisch beeld en blijft in de stedenbouwkundige opzet het principe van zich herhalende stempels, wat zo kenmerkend is voor wijken uit deze bouwperiode, in stand.



bestaande situatie Prinses Beatrixlaan

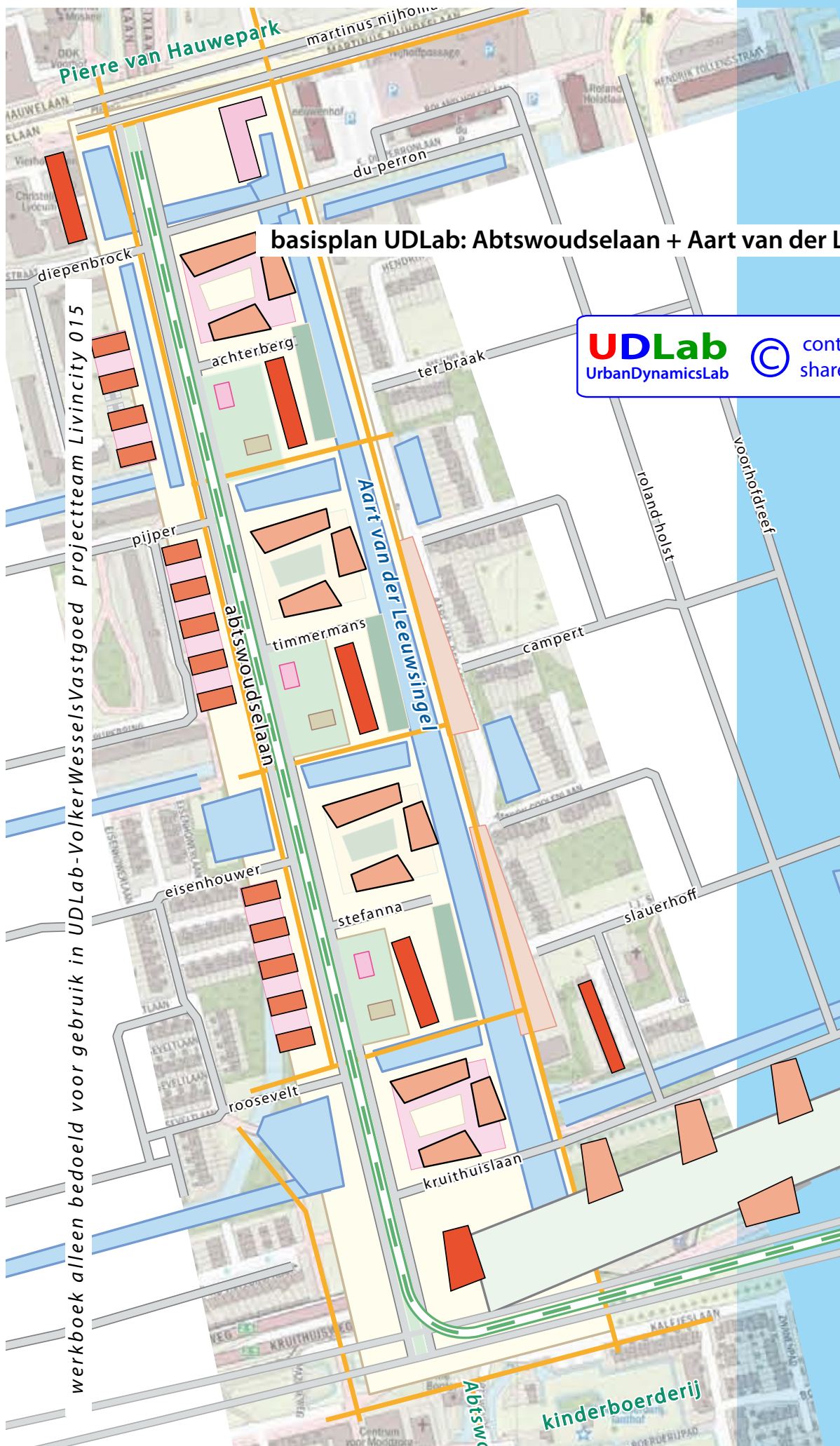


Impressie hoogbouw aan Prinses Beatrixlaan



De Prinses Beatrixlaan blijft in de kanskaarten een belangrijke verbinding voor groen, water en verkeer en blijft eveneens de ecosysteemdiensten leveren die zij nu ook levert, zoals afvang van fijnstof, dempen van geluid, koeling door groen en vasthouden van regenwater.

In de kanskaart is wel een andere inrichting voorgesteld voor de Beatrixlaan: een parkachtiger inrichting met afwisselende beplanting en open en gesloten delen. Hierdoor kan de biodiversiteit vergroten, ontstaat meer zicht op de achterliggende bebouwing en wordt de fietsverbinding richting het 'buitengebied' zoals het Abtswoudesepark en het Abtswoude Bos aantrekkelijker.



basisplan UDLab: Abtswoudselaan + Aart van der Leeuwsingel

UDLab
UrbanDynamicsLab

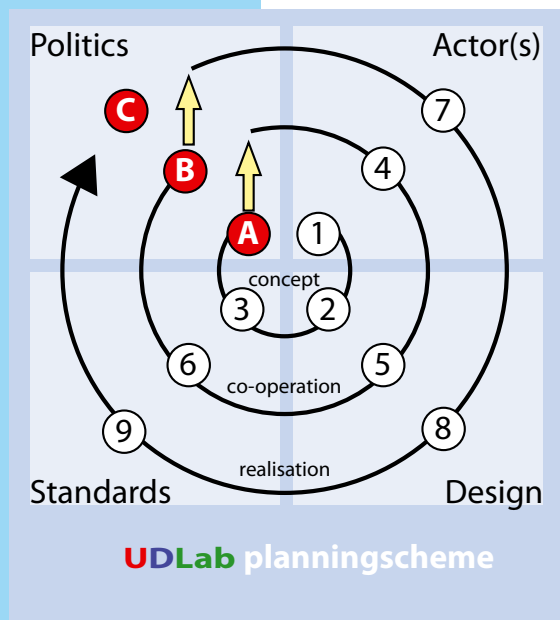


content confidential
share only via **UDLab**

werkboek alleen bedoeld voor gebruik in UDLab-VolkerWesselsVastgoed projectteam Livincity 015

kinderboerderij

Ontwikkelperspectief



De hier gepresenteerde ontwerpverkenningen maken duidelijk dat voor de Beatrixlaan-zone de ambities veel hoger kunnen en moeten zijn dan alleen het beperken van de nadelige effecten van het nu nog dominante autoverkeer.

Bij een goede planontwikkeling kan de zone een vitaliserende werking hebben voor heel Delft met een uitstraling op stadsregionivo. Dat vraagt om een duidelijk planontwikkelingstraject waarin diverse "actoren" hun plaats hebben, en als zodanig herkennen.

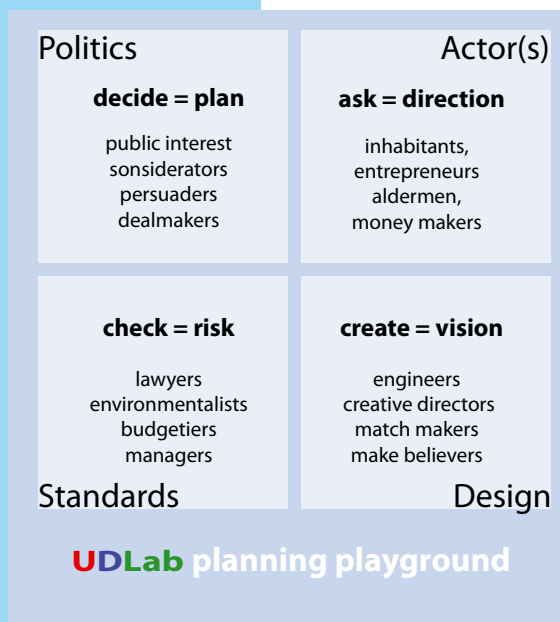
UDLab heeft op basis van ervaringen met soortgelijke gebieden, en inspelend op de tendens dat "overheden" steeds minder zelf de regie willen en kunnen voeren een planningsproces gevisualiseerd als drie concentrische cirkels. Die elk grofweg staan voor periodes van een jaar.

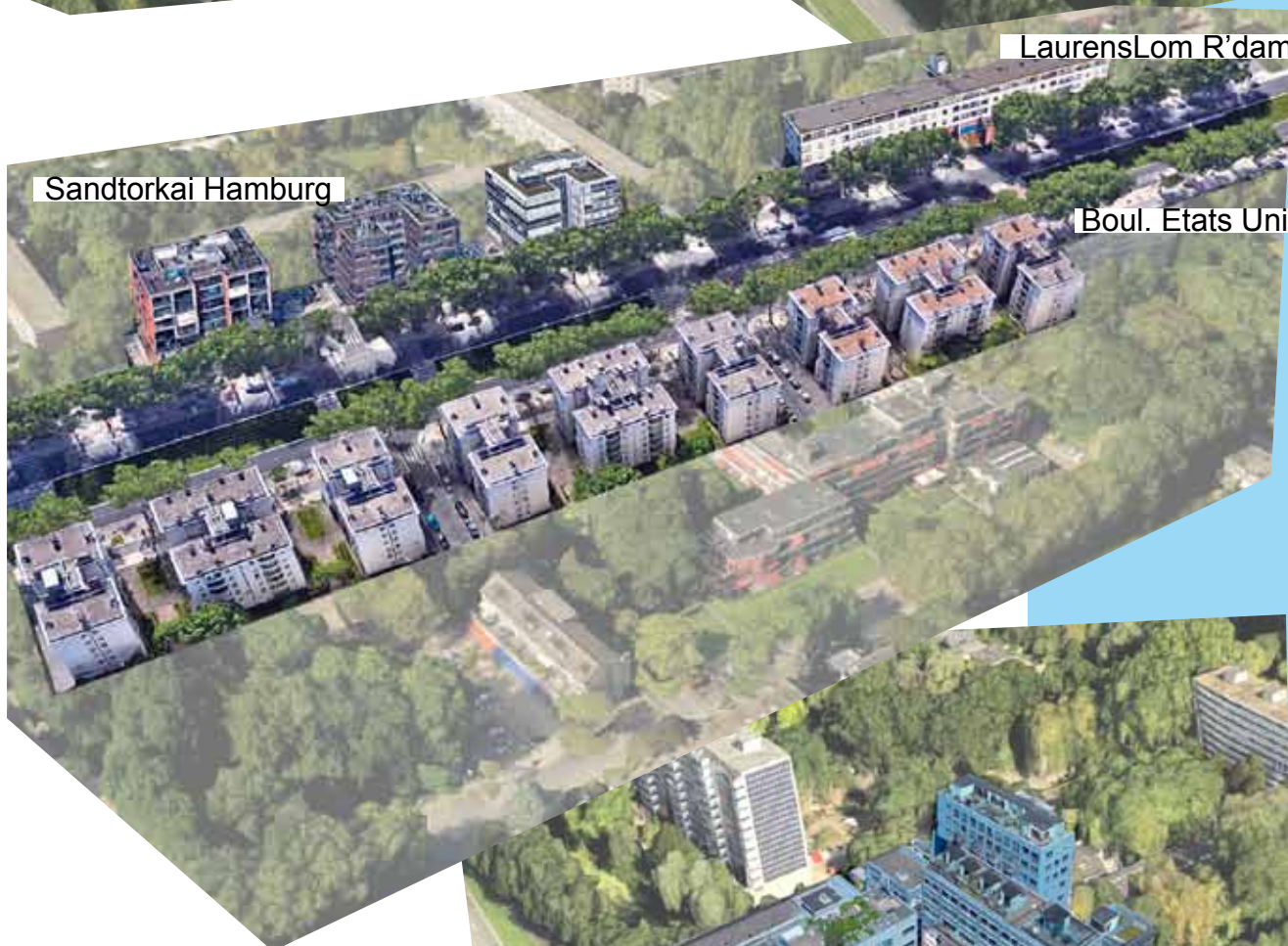
Kenmerk is dat in de eerste cirkel, de fase van conceptontwikkeling, al gesproken wordt met andere partijen met een actief belang in het gebied, waarvan valt aan te nemen dat die verderop in het proces een inbreng kunnen en willen leveren. Dat is grotendeels in deze verkenning ook gebeurd. Op basis daarvan tekent zich nu het basisplan af.

Dan breekt het moment aan, in het schema de rode A, van een serieus contact met de gemeente, voor een check op ambtelijk en politiek vlak. Dit met het oog op een samenwerkingsovereenkomst voor het ingaan van een tweede ronde.

De gemeente opteert weliswaar in toenemende mate voor een rol op de achtergrond, maar heeft toch nog altijd wettelijke verplichtingen en bevoegdheden die onmisbaar zijn voor een goed planvormingstraject.

Met het basisplan als inzet moet het mogelijk zijn om te komen tot een synthese van de ontwikkelkracht van de initiatiefnemende marktpartij en de belangen van de gemeente, met het oog op een ontwikkeling die ruimte biedt aan goede mix van functies in een proces met meer inhakende partijen.





Boul. Etats Unis Lyon

Montages referentieprojecten





referentiebeelden parklaanpromenade Abtswoudselaan



Wonen en werken gecombineerd





woon-werk torens aan Martinus Nijhofflaan en Kruithuisweg



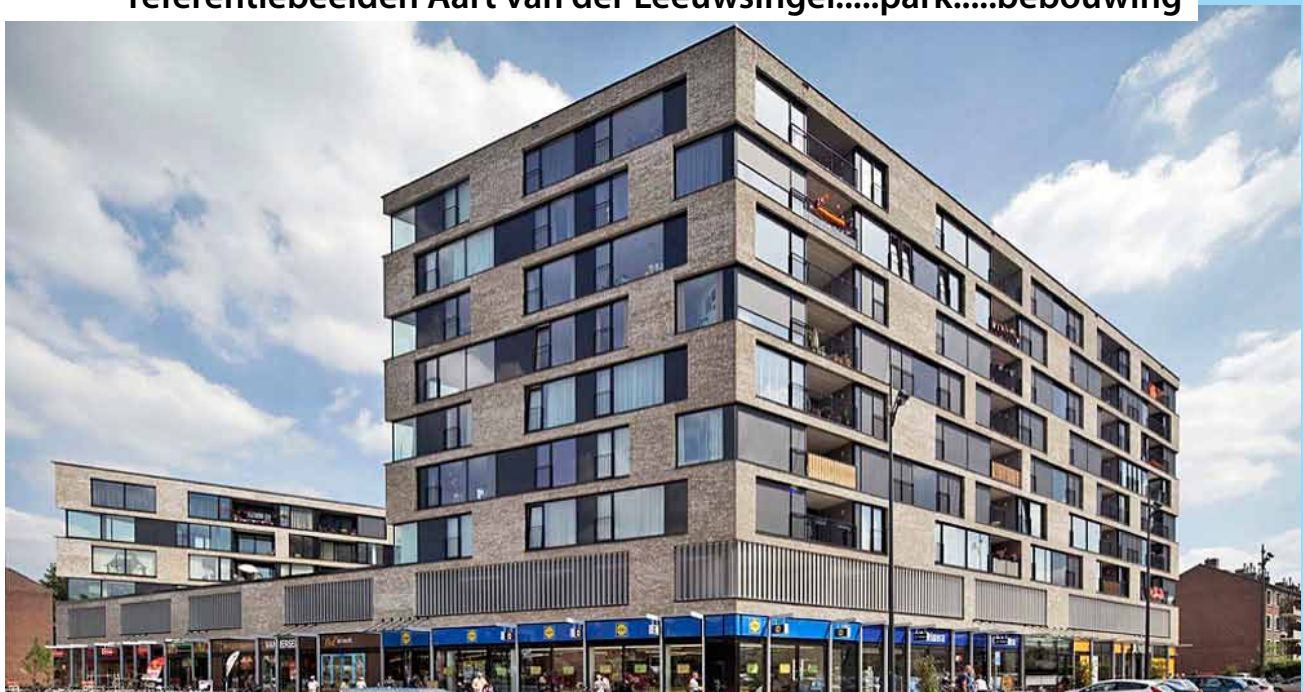


referentiebeelden Aart van der Leeuwsingel.....park.....bebouwing





referentiebeelden Aart van der Leeuwsingel.....park.....bebouwing





TANK

ARCHITECTURE
flowers plantation

INTERIOR DESIGN

yoga garden

babylon gardens

pv panels

playground

roof terrace

greenhouses

sports field

living room

private balconies

cafe / restaurant

film terrace

seasonal garden

living room

dining room

club

swimming pool

event platform

laundry room

bike storage

café / bar

single youngster

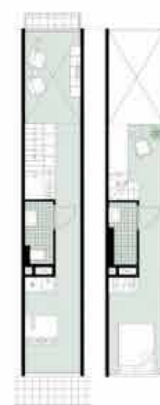
seniors

young family

family +

couple of professionals

friends





Waar vind je ons? Begeleid zelfstandig wonen Deventer - Spikvoorde

Begeleid zelfstandig wonen Deventer - Spikvoorde

Middenin een levendige woonwijk

Woonlocatie Spikvoorde

M.C. Escherweg 2-46

7425 RJ Deventer

T. 0570 50 25 09

E. spikvoorde@interaktcontour.nl

Voor mensen met hersenletsel (NAH)

Woonlocatie Spikvoorde is bestemd voor mensen met hersenletsel, een lichamelijke beperking of een (chronische) spierziekte.

