

NEW EVERTON

REGENERATING NORTH-LIVERPOOL



CHRIS VAN NIMWEGEN

Titel: New Everton, Regenerating North-Liverpool

Datum: 19 januari 2022

Afstudeerder:

Chris van Nimwegen

T: +31 (0)6 11090417

chrivannimwegen@gmail.com

Afstudeercommissie:

Voorzitter:

Margit Schüster

Mentoren:

Kris Schaasberg en Ruurd Gietema

Externe criticus:

Mark Veldman

Toegevoegde externe criticus:

Laurens Boodt

NEW EVERTON

REGENERATING NORTH-LIVERPOOL

SAMENVATTING

New Everton

Liverpool's wijken Everton en Vauxhall, waar ooit de sloppen en fabrieken van de Industriële Revolutie stonden, behoren nog steeds tot Englands armste wijken. Na oorlogse periodes van grootschalige herstructurering hebben de ziel uit het gebied getrokken en een gebroken weefsel achtergelaten. Fragmenten liggen als eilanden in een zee van laagwaardig groen, braakliggende terreinen en infrastructurale barrières. Suburbane woonbebouwing keert de tot parkways getransformeerde high streets de rug toe. De hoofdstructuur is een niemandsland. Deze open ruimte direct ten noorden van het stadscentrum biedt de kans om de stedelijke vraag naar arbeidsplaatsen en woonmilieus te faciliteren en het noorden een nieuw toekomstperspectief te bieden met een verbindend raamwerk.

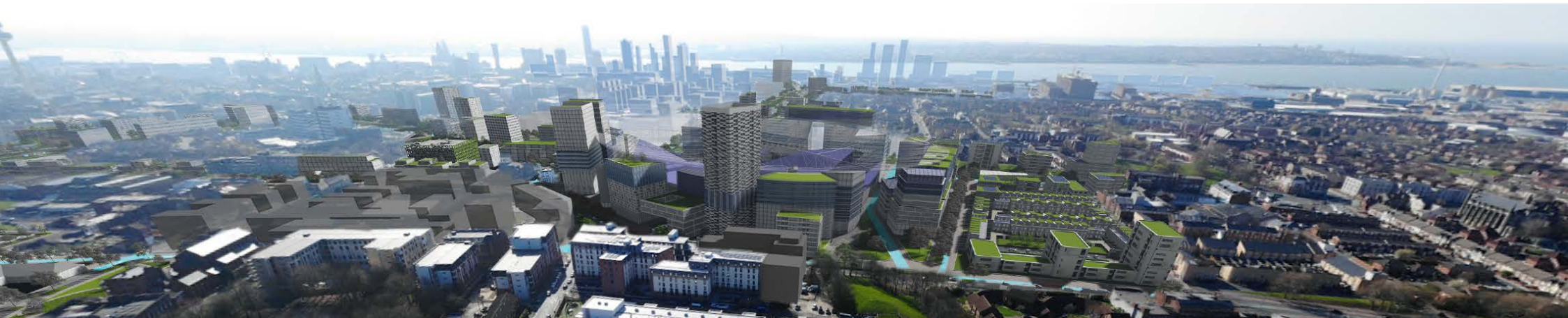
De wens van de ambitieuze Everton Football Club om een nieuw stadion te bouwen, met meer commerciële mogelijkheden en gericht op de groeiende voetbaltoerismemarkt, wordt aangegrepen in een alternatief scenario waarin volksclub Everton FC terugkeert naar de wijk Everton. Dit momentum biedt de unieke kans om het gebied met extern kapitaal een

economische impuls geven. Het nieuwe stadion brengt identiteit, werkgelegenheid, levendigheid, toeristen, een pop up economie en blijvend programma dat zonder de inkomsten van een tweewekelijkse bezoekersstroom niet kan overleven.

Ge-positioneerd in een verkeersknoop geeft de nieuwe bestemming aanleiding om grote barrières op te heffen en oude verbindingen te herstellen. Overkluizing van de open tunnelbak van de Kingsway Tunnel maakt een lineair park mogelijk van heuvel tot de oever van de Mersey. Ander en intensiever gebruik van bestaande routes geeft aanleiding tot downgrading ten behoeve van ruimte voor langzaam verkeer en verblijf. De doorgaande high streets worden versterkt in hun functie als programmatische dragers. De stadionknoop gaat als schakel fungeren tussen stadscentrum aan zuidzijde en de woonwijken aan noord- en noordoostzijde. De ligging op acceptabele loopafstand van bestaande OV-knopen en het stadscentrum (excellent voor voetbalwedstrijden) maakt het karakter van New Everton primair lokaal. Het contrast in dynamiek tussen wedstrijddagen en niet-wedstrijddagen is groot en de tijdelijke transformatie is

zichtbaar in de openbare ruimte en bebouwing.

Het ontwerp van het stadion is geënt op de functie als katalysator voor stedelijke ontwikkeling. Geïnspireerd door Chicago's Wrigley Field Rooftops wordt voorgesteld het stadionprogramma op te splitsen tot een functionele kern met daaromheen ontwikkelbare kavels die zicht op het veld bieden. Stadion en wijk smelten samen. De creativiteit van ondernemers, ontwikkelaars en architecten wordt geprikkeld om programma op hoogte te maken. Woningen, kantoren, clubs en collegezalen die op wedstrijddagen transformeren tot skyboxen en tribunes bieden samen met meer permanente constructies een spectaculair dakenlandschap. Een percentage van de kaartverkoop dient te worden afgedragen aan het stadion. Het gefragmenteerde stadion kan gefaseerd en vraag gestuurd in omvang groeien of krimpen en biedt plaats aan een flexibel en divers aanbod aan programma en arrangementen. Hiermee vinden de behoeften van internationale voetbaltoeristen, lokale fans, bewoners en ondernemers hun vertaling in een unieke stadionwijk waarin de lokale volksclubcultuur wordt gevierd en die een impuls geeft aan North Liverpool.



INHOUDSOPGAVE

| | | | |
|----------------------------------|-----------|-------------------------|------------|
| 1. Inleiding | 6 | 5. Masterplan | 58 |
| | | 5.1 Uitgangspunten | 60 |
| 2. Analyse | 12 | 5.2 Plankaart | 62 |
| 2.1 Historie Liverpool | 14 | 5.3 Programma | 64 |
| 2.2 Huidige situatie | 20 | 5.4 Bebouwing | 66 |
| 2.3 Analyse huidige situatie | 22 | 5.5 Buitenruimte | 67 |
| 2.4 Eilanden | 24 | 5.6 Bereikbaarheid | 68 |
| 2.5 Open ruimte | 26 | 5.7 Ontwikkelstrategie | 70 |
| 2.6 Ontwikkelingen | 28 | | |
| 2.7 Conclusie | 30 | 6. Deelgebieden | 73 |
| | | 6.1 Kingsway Park | 75 |
| 3. Visie | 32 | 6.2 Soho Square | 81 |
| 3.1 Doelstellingen & strategieën | 34 | 6.3 The Parkway | 85 |
| 3.2 Ruimtelijke scenario's | 38 | 6.4 St Martin's | 91 |
| 3.3 Visie North-Liverpool | 40 | 6.5 St-Anne's | 95 |
| 3.4 Uitwerkingsgebied | 42 | 6.6 New Everton Stadium | 101 |
| | | 6.7 Omgeving | 111 |
| 4. Concept | 44 | 7. Reflectie | 113 |
| 4.1 Positionering | 46 | | |
| 4.2 Huidige stadion | 50 | | |
| 4.3 Ambitie club | 52 | | |
| 4.4 Concept | 54 | | |



IRISH SEA

HARBOUR

BOOTLE

KIRKDALE

EVERTON PARK

STANLEY DOCK

VAUXHALL

SCOTLAND ROAD

JOHN MOORE
UNIVERSITY

CENTRAL
LIBRARY

WORLD MUSEUM

QUEENSWAY TUNNEL ENTRANCE

ST JOHN'S GARDEN

BUSINESS DISTRICT

MARRIOTT HOTEL

BUS STATION



ANFIELD STADIUM

EVERTON WATER TOWER

WELLINGTON COLUMN

ST GEORGE'S HALL

1. INLEIDING

LIME ST THEATRE

NORTHWESTERN HOTEL

ST GEORGE'S PLATEAU

KNOWLEDGE DISTRICT

LIME ST STATION

ROYAL COURT THEATRE

ST JOHN'S SHOPPING CENTRE

1.1 INLEIDING

Stad van contrasten

Liverpool is een stad met grote contrasten, zo zag ik tijdens mijn bezoek aan de voetbalwedstrijd Everton FC - Arsenal FC. Vanuit de taxi, die mij van Liverpool's stadscentrum naar Goodison Park Stadium in het noordoosten van de stad reed, verbaasde ik mij over het zichtbare contrast tussen het glorieuze St.-George's Quarter en het verval en armoede in de wijken slechts honderd meter ten noorden daarvan. Verdieping in de stadsgeschiedenis toonde mij een intrigerend en inspirerend verhaal over de "rise, fall & renaissance" van deze stad. Een verhaal, dat vergelijkbaar is met dat van voormalige industriesteden zoals Manchester, Leeds, Glasgow en Detroit. Een verhaal, waaraan ik met dit project een volgend hoofdstuk toevoeg.

Liverpool's monumentale neoklassieke forum St-George's Quarter, sinds 2004 Unesco Werelderfgoed, is het pronkstuk van de ambitieuze elite in de Victoriaanse glorie tijd. Het is de stad's culturele



Liverpool's neoklassieke forum St-George's Quarter.

cluster en stationsplein. Op het plein wordt gedemonstreerd, gevierd en herdacht. Buiten deze momenten ligt het er tegenwoordig echter verlaten bij. De onvoltooide binnenstadsring met flyovers en knooppunten snijdt door het gebied ten noorden van het plein waar, eveneens onvoltooide, grootschalige herstructureringsplannen met tegenstrijdige ontwerpvoorstellen, niet het antwoord bleken op de sociaal-economische problematiek. De combinatie van beiden heeft een gebied bestaande uit fragmenten opgeleverd. Er wordt gezegd dat de gemeente meer schade heeft toegebracht aan de stad dan de bommen in de Tweede Wereldoorlog.

Grootschalig ruimtelijk plannen vanuit de overheid heeft daarom een slechte reputatie in Liverpool. Toch is dat wat er moet gebeuren.



Verval in Noord-Liverpool

"The coolest place to live"

In 2021 is Liverpool een aantrekkelijke stad met goede universiteiten, goedkope woningen, prachtige stadsparken en een rijk aanbod aan pubs en cultuur van internationale allure. De stad is aantrekkelijk voor toeristen vanwege het vele Unesco Werelderfgoed, de voetbalclubs en natuurlijk de Beatles. De focus van de economie is succesvol verlegd van industrie naar toerisme en kennis. De voor jonge mensen aantrekkelijke voormalige industriegebieden zijn door Times Magazine uitgeroepen tot hipste plek om te wonen in het VK.

THE TIMES

20 coolest places to live in Britain

Day two of our series on the best places to live in the UK. Today, Laura Whateley on the trendiest property hotspots



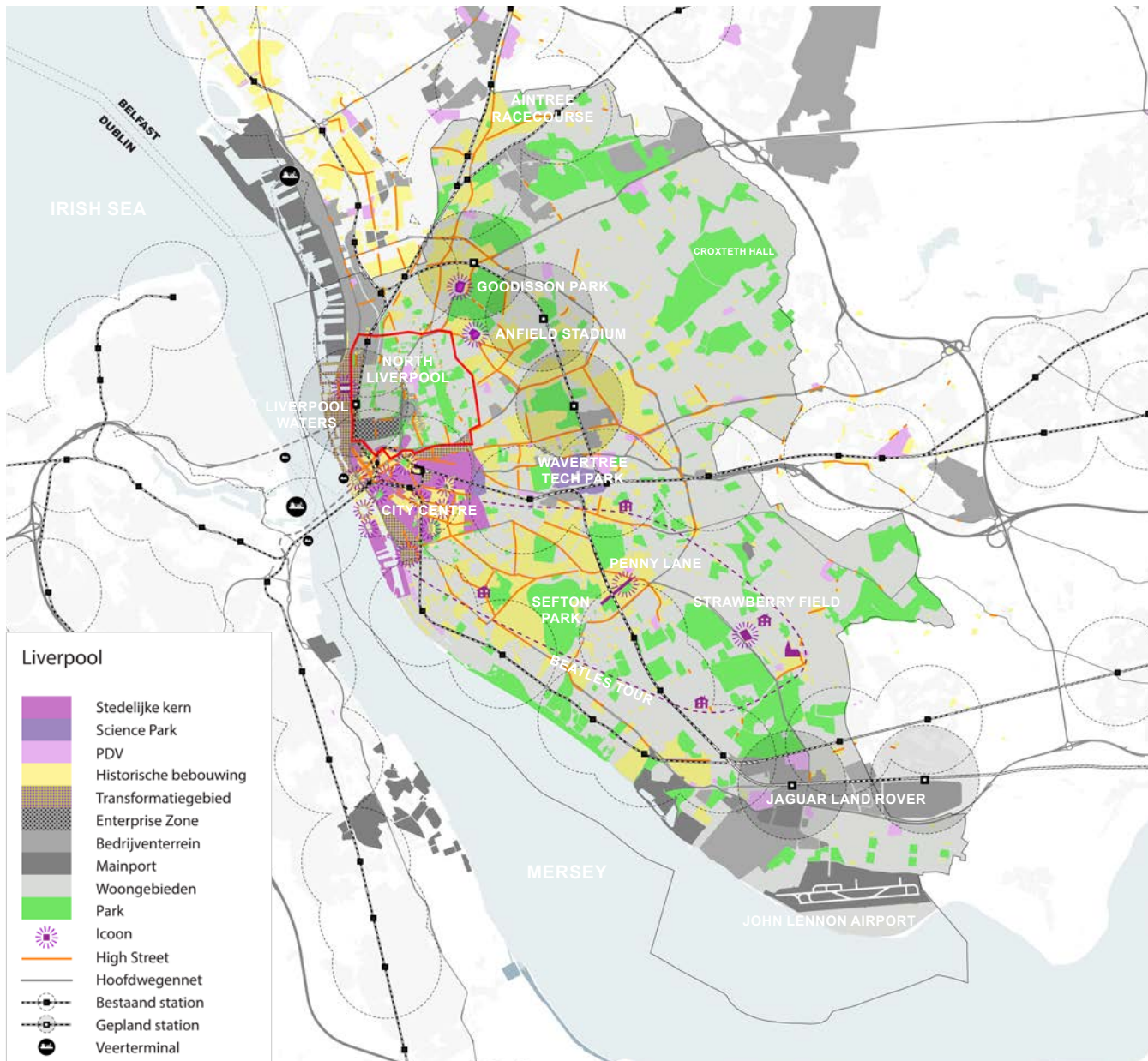
Constellations, a bar and event space in a warehouse in Liverpool's Baltic Triangle

1 Baltic Triangle/North Docks, Liverpool

Liverpool's arts and party scene is thriving, nowhere more so than in the Baltic Triangle where abandoned factories have been repopulated by tech start-ups, burlesque shows and pop-up club nights. A £70 million luxury hotel with a rooftop restaurant and outdoor circuit training terrace is planned. The north docks has an arts space, the Invisible Wind Factory – the council aims to turn ten streets near by into a quarter "for innovators".

House prices

You can buy a studio apartment in the Baltic Triangle for £87,000.



Een groei faciliterend Local Plan

Liverpool is een groeiende stad. De populatie groeit naar verwachting van 470.000 naar 517.000 inwoners in 2033. De gemeentelijke ambitie, vertaald in het Local Plan 2033, is het aantrekken van werkgelegenheid en faciliteren van bevolkingsgroei.

Werken

Ambitie is om 38.000 nieuwe banen te creëren en de transformatie van de stadseconomie van industrieel naar postindustriële voort te zetten. De focus daarbij ligt op de sectoren kennis, cultuur en toerisme inclusief de voetbalclubs, waarvan Everton FC een nieuw stadion wil bouwen. Voor nieuwe bedrijvigheid is een Enterprise Zone gecreëerd. Het St.-George's Quarter moet naast ceremoniële plek ook een plek worden voor toerisme en ontmoeting, het Liverpoolse Trafalgar Square. Hiertoe wordt het plein gerestaureerd.

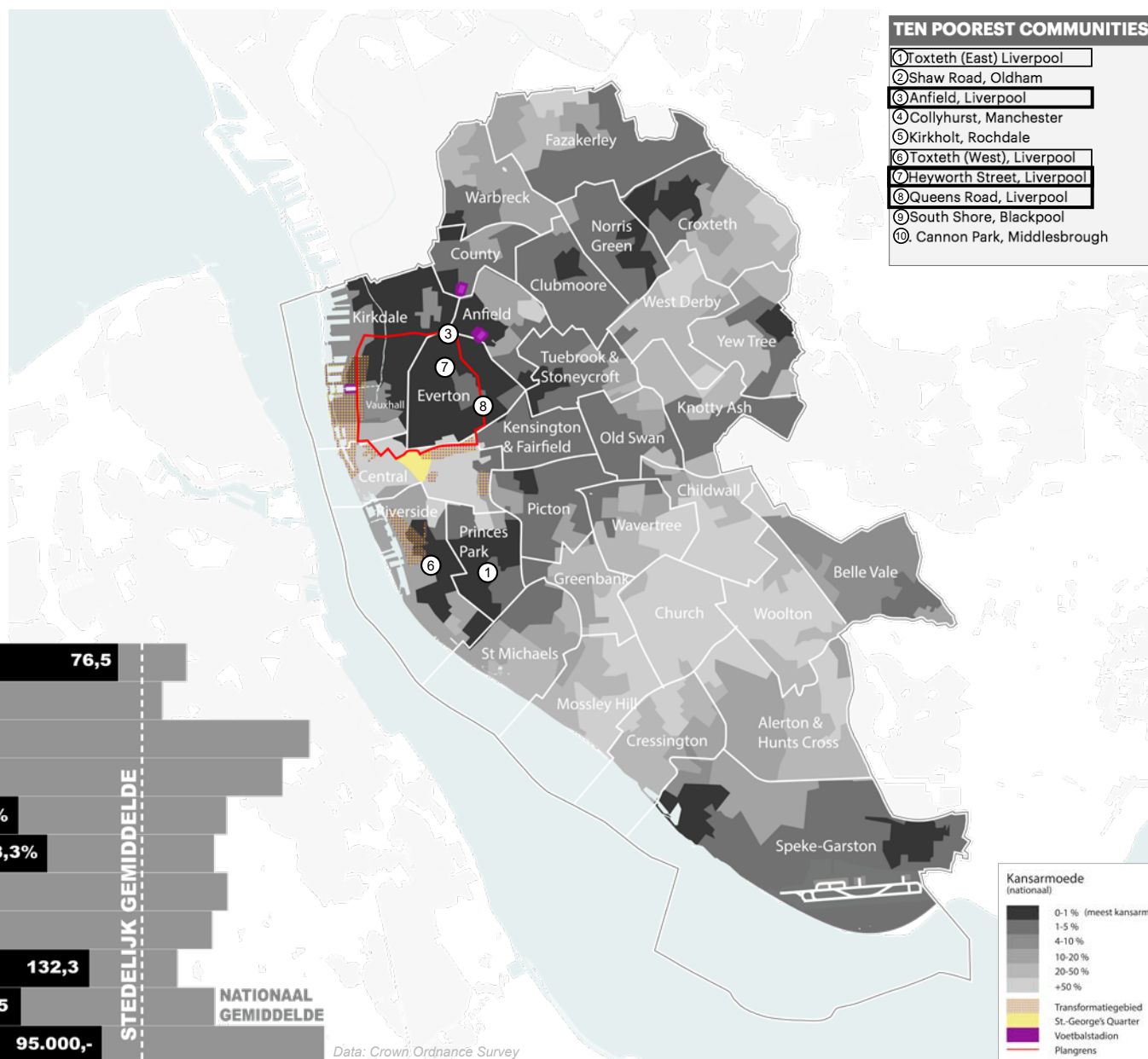
Wonen

Om de groei van de populatie te faciliteren zijn 35.000 nieuwe woningen nodig. Hiertoe is door marktpartijen o.a. een ambitieus masterplan gemaakt voor waterfrontontwikkeling Liverpool Waters met een nieuw treinstation. Binnen de voormalige industriële gebieden vindt momenteel plotsgewijs een 3e golf van sloop-nieuwbouw plaats. Hier wordt de succesformule bestaande uit 7-laagse studentcomplexen in hoog tempo doorgekopieerd. Ongestuurde, recent gerealiseerde en geplande woningbouwprojecten bouwen daarmee echter nog voort op de oude stedelijke opgave. Tot 2013 betrof deze het aantrekken van studenten. Tot 2033 is het vasthouden van deze hoogopgeleide groep met hogere inkomens na studietijd de opgave. Naar verwachting zullen er onvoldoende starters- en eengezinswoningen gebouwd worden. (Local Plan 2013-2033).

North Liverpool profiteert nog niet

De stad komt van ver. In 1995 was Merseyside nog de armste regio van de EU. Ondanks de positieve ontwikkelingen presteert de stad statistisch nog ver onder het landelijk gemiddelde. Maar liefst vijf van de tien armste wijken van Engeland bevinden zich in Liverpool, waarvan drie in North Liverpool. Dit gebied scoort daardoor statistisch ver onder zowel het stads- als landelijk gemiddelde op aspecten als armoede, criminaliteit, opleidingsniveau, werkloosheid en arbeidsongeschiktheid. Het heeft een slecht imago.

Het contrast tussen North Liverpool en St.-George's Quarter's beelden, zuilen, Rembrants en de recenter opgeleverde musea, winkelgebied en woontorens in het aangrenzende stadscentrum is groot en zichtbaar. Maar ook het contrast met de miljoenen die omgaan bij de twee voetbalclubs in het noordoosten is enorm.



| | | |
|--|-----------|--|
| LEVENSVRWACHTING (IN JAREN) | 76,5 | |
| GEBIED IN VK'S 10% MEEST KANSARME WIJKEN (%) | 88% | |
| GEMIDDELD INKOMEN PER HUISHOUDEN (£) | £17.597,- | |
| KINDERARMOEDE (%) | 48,7% | |
| WERKELOOSHEID (%) | 23,1% | |
| ARBEIDSONGESCHIKTHEID (%) | 18,3% | |
| POPULATIE ZONDER DIPLOMA (%) | 47,3% | |
| POPULATIE MET LAAG OPLEIDINGSNIVEAU (%) | 11,4% | |
| MISDAAD (PER 1000 PERS.) | 132,3 | |
| ASOCIAAL GEDRAG (PER 1000 PERS.) | 59,5 | |
| GEMIDDELDE WONINGPRIJS (£) | 95.000,- | |

STEDELIJK GEMIDDELDE

NATIONAAL GEMIDDELDE

Opgave

De opgave is North Liverpool een nieuw toekomstperspectief bieden. Met als doel het gebied te revitaliseren. Opvatting hierbij is dat, ten opzichte van het Local Plan 2033, in ruimtelijke zin groter denken, ingrijpen en sturen noodzakelijk is.

De visie versterkt het gebied ruimtelijk en qua identiteit door het ruimtelijk en programmatisch te verbinden met het opgeleefde stadscentrum, de waterfrontontwikkeling met nieuwe treinstation en de voetbalclubs. Een visie die met aantrekkelijke woonmilieus, de in het Local Plan onopgeloste, stedelijke vraag naar met name starters- en eengezinswoningen, voor een deel ten goede laat komen aan North Liverpool.

Het product is een visie voor het plangebied met een concreter masterplan voor een uitwerkingsgebied. Dit masterplan bevat een voorbeelduitwerking. Het toont de potentie van het gebied en is inspirerend en richtinggevend bij gefaseerde ontwikkeling van het gebied.

Afbakening

Het plangebied omvat het grensvlak van de wijken Vauxhall en Everton in North Liverpool, gescheiden door Scotland Road. Het beslaat grofweg het gebied tussen stadscentrum, waterfrontontwikkeling en de voetbalstadions. Het project focust zich daarmee op het gebied direct ten noorden van het St.-George's Quarter en niet op het monumentale kwartier zelf.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 Analyse bevat de analyse van het gebied in haar context en gaat dieper in op de opgave. In hoofdstuk 3 Visie wordt deze analyse omgezet in doelstellingen en strategieën. Op basis hiervan zijn ruimtelijke scenario's gemaakt, welke zijn gescoord en samen tot een gebiedsvisie en een uitwerkingsgebied hebben geleid. Hoofdstuk 4 Concept duikt dieper in het concept voor de katalysator van het primair gekozen scenario. In hoofdstuk 5 Masterplan wordt dit concept toegepast in de uitwerking van de visie voor het uitwerkingsgebied. Hoofdstuk 6 Deelgebieden verdiept zich verder in het uitwerkingsgebied en toont concreter wat het voorgestelde opgeleverd in het straatbeeld en wat er veranderd. Tot slot wordt in Hoofdstuk 7 Reflectie gereflecteerd op dit project en de rol als stedenbouwkundige.





STADSCENTRUM

STADSCENTRUM

EVERTON



VAUXHALL

PLANGEBIED

2. ANALYSE

ANFIELD

2.1 HISTORIE

“The rise, fall & renaissance of a world class city”

Liverpool is in 1207 gesticht aan de monding van de Mersey in de Ierse Zee, nabij het op de heuvel gelegen Everton. Destijds bestond de stad uit de 7 Streets, 3 parallel aan, en 4 leidend tot de rivier.

Als dé havenstad van The British Empire en de vroege en late Industriële Revolutie, had het een marktaandeel in de wereldhandel van maar liefst 40%. De haven was de drijvende factor achter innovaties zoals het 1e droogdok en de 1e spoorlijn ter wereld, en immigratie. De multiculturele wereldstad groeide qua rijkdom, omvang en status.

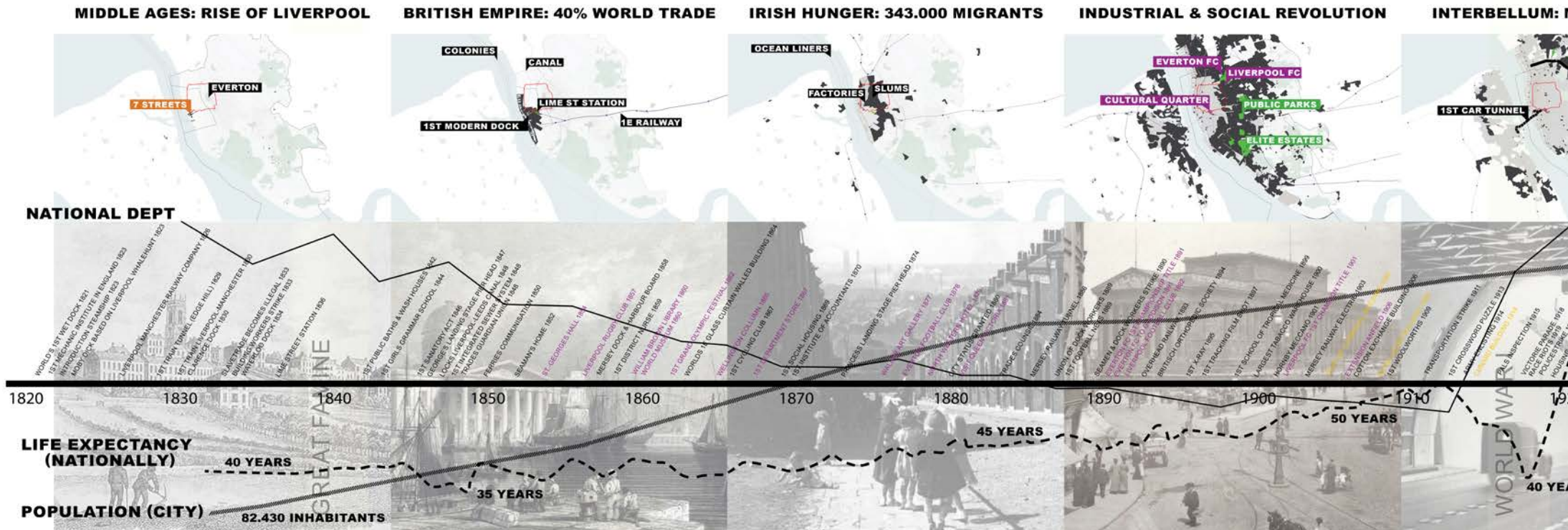
Ten tijde van The Great Irish Hunger overwelden 343.000 Ierse vluchtelingen de stad. Zij belandden in sloppenwijken, nabij de haven en tussen de fabrieken, in omstandigheden zo slecht dat de levensverwachting gemiddeld 17 jaar was. Het imago van de stad veranderde negatief.

Bewust van het effect van het stadsimago op het eigen imago investeerde de ambitieuze nieuwe elite in publieke voorzieningen zoals musea, theaters, badhuizen, scholen, een kathedraal, parken en sportclubs, waaronder de beroemde voetbalclubs.

Omliggende dorpen zoals Everton werden opgeslokt door 'Het Nieuwe Rome' met het neoklassieke St-George's Quarter als cultureel Forum.

In de jaren '30 bereikte de stad haar hoogste inwonersaantal. Anticiperend op de komst van de auto en daarmee suburbanisatie, werden s'werelds 1e ringweg en 1e riviertunnel geopend.

Kantelpunt in de stadsgeschiedenis is de 2de wereldoorlog. Bombardementen resulteerden in een vernietigde haven. De Britse oorlogsschuld



maakte herstel en de benodigde upgrade naar containerhaven onmogelijk. De haven ging failliet, fabrieken sloten, waardoor duizenden ongeschoolde of laagopgeleide werknemers werkeloos raakten. Het wereldwijde succes van de voetbalclubs en The Beatles verbleemden de teloorgang van de stad.

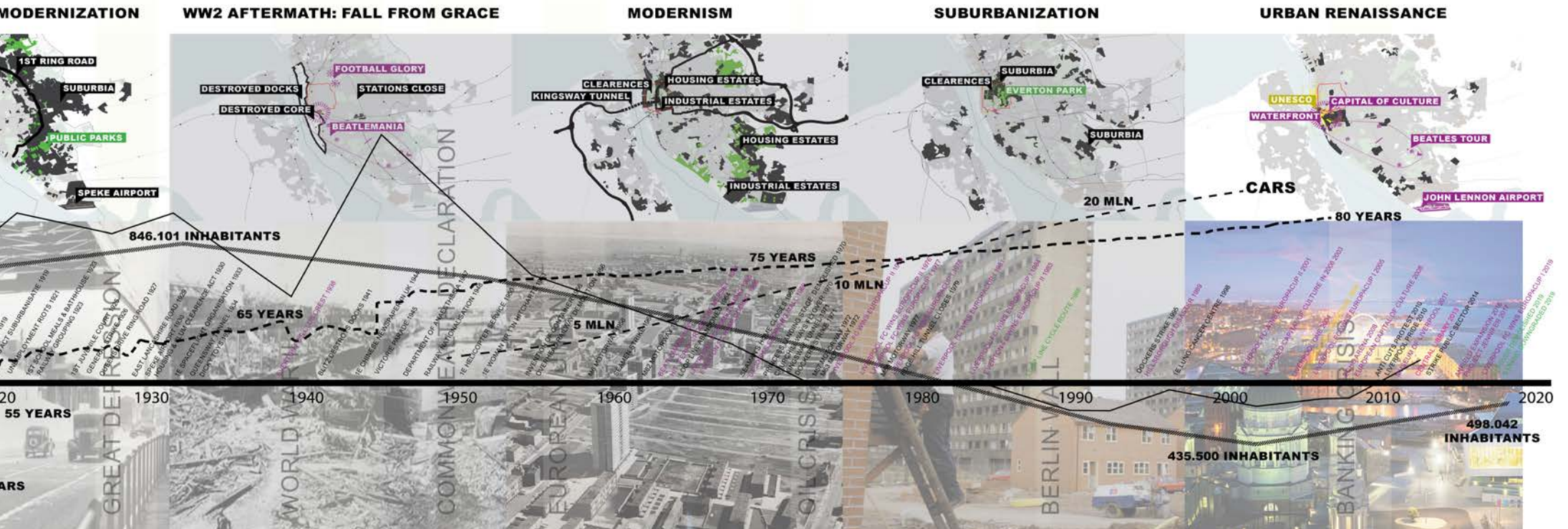
Halverwege de jaren '60 besloot de gemeente om de sloppenwijken op grote schaal te verdunnen t.b.v. licht, lucht en ruimte. Maar liefst 160.000 bewoners van hechte gemeenschappen werden ontheemd en verspreid over experimentele moderne woonwijken

herhuisvest aan de rand van de stad. Modernisering bracht autosnelwegen, de Kingsway Tunnel en doorgaande parkways die tot parkeergarages diep in het moderne centrum reikten. Het mocht echter niet baten. Vervangend laagwaardig werk ging al snel verloren aan lage lonen landen.

Eind jaren '80 deed de aanhoudende armoede en criminaliteit de gemeente Liverpool opnieuw ingrijpen. De flats en strokenbouw werden op grote schaal vervangen door suburbane woningbouw. Ook dit mocht niet baten. De populatie daalde verder en in de

jaren '90 was Merseyside de armste regio in de EU.

Begin jaren 2000 werd Liverpool met steun van de Europese Unie benoemd tot Europese Culturele Hoofdstad, Unesco Werelderfgoed en zusterstad van Shanghai. Dit momentum is optimaal benut met miljarden aan investeringen in John Lennon Airport en met name het stadscentrum t.a.v. cultuur, toerisme, leisure, onderwijs, studentenhuisvesting en openbare ruimte. Hierdoor groeide de economie tijdens de Kredietcrisis met 11% en toerisme met 60%. Deze groei zet zich verder voort.



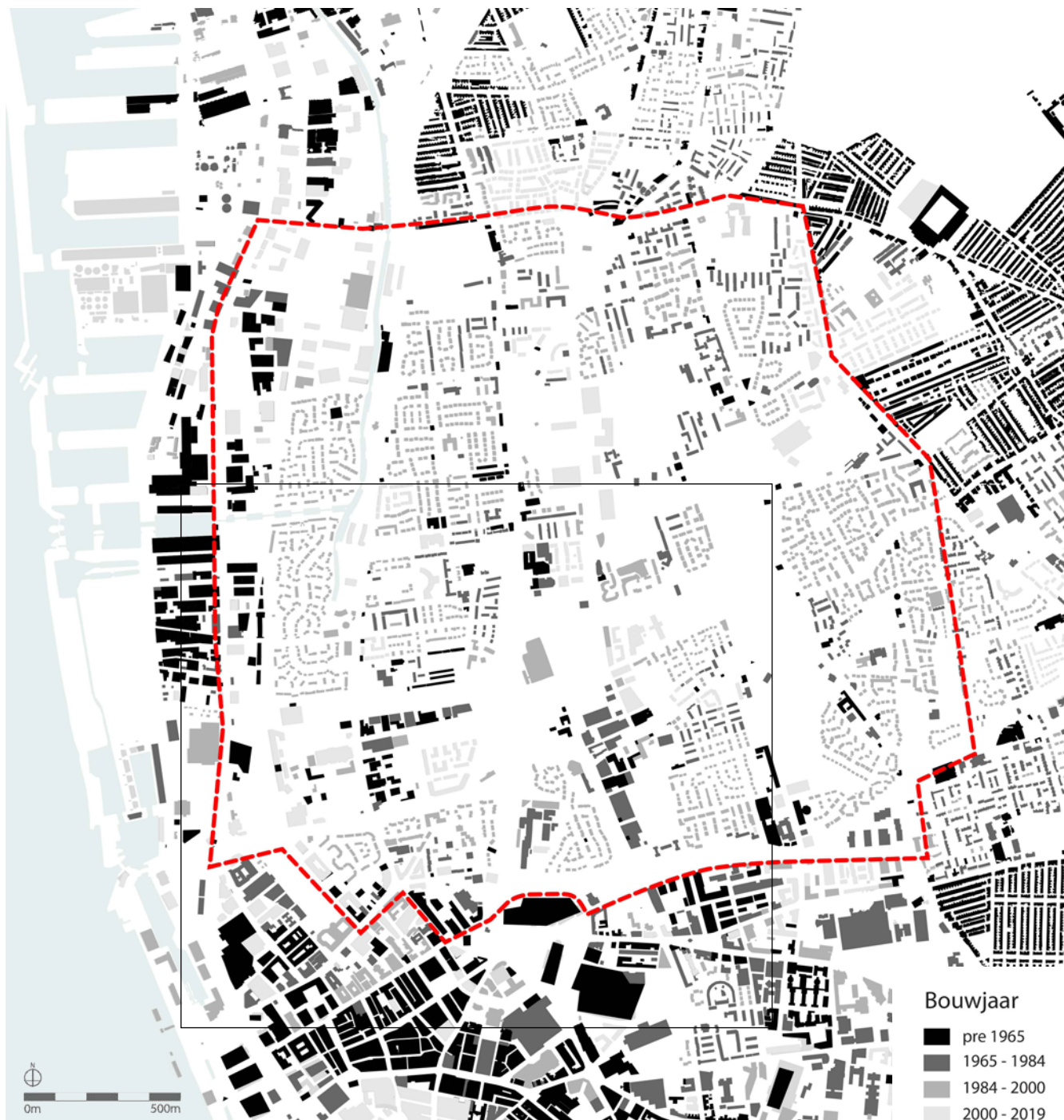
Onherkenbaar

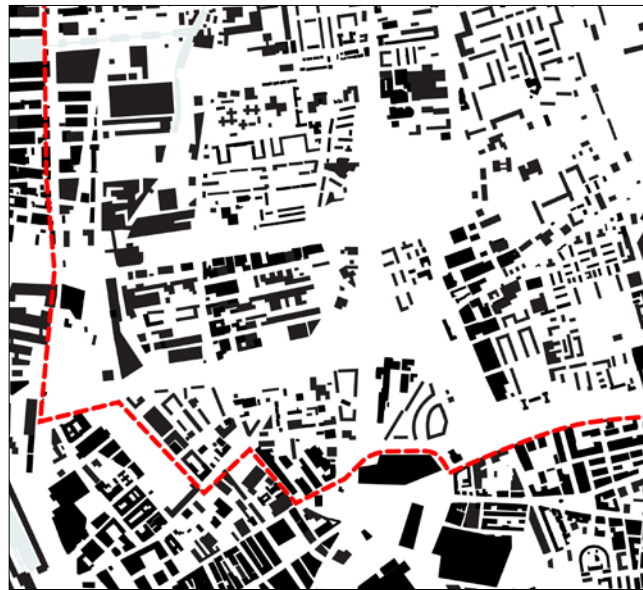
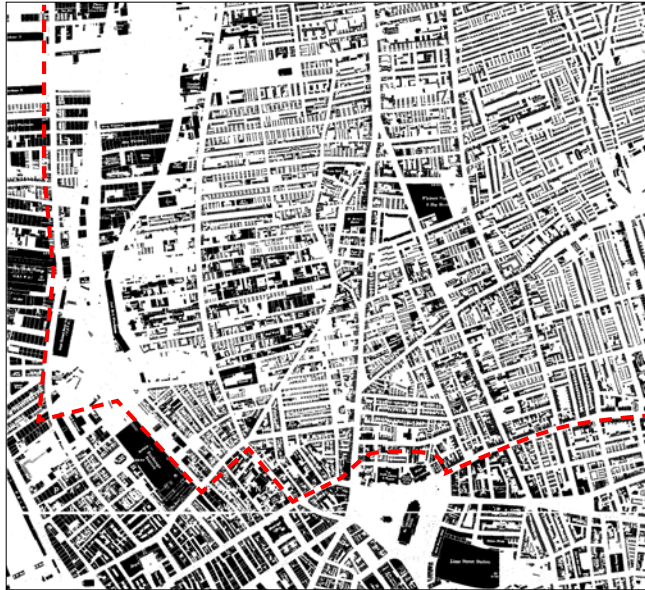
Het noorden van Liverpool is in 30 jaar tijd onherkenbaar veranderd. Tot halverwege jaren '60 was North Liverpool een overbevolkt en (te) sterk gemengd stedelijk gebied met een fijnmazig stratengrid. Gelegen op de overgang van havens en fabrieken aan westzijde met de arbeiderswoongebieden aan oostzijde waren de bruisende high Streets "Scottie (Scotland) Road" en "Greaty" (Great Homer St.) wereldberoemd bij zeelieden vanwege de theaters, markten en pubs.

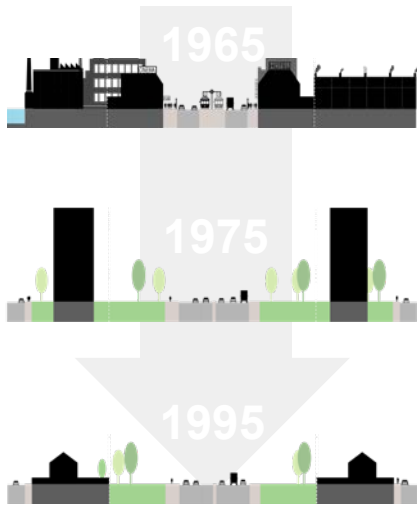
Het onvoltooide Liverpool Housing Plan van 1966 bracht functiescheiding en herstructurering op epische schaal. Tienduizenden arbeiderswoningen maakten plaats voor strokenbouw en flats in parkachtige setting. Het eveneens onvoltooide Liverpool City Centre Plan van 1965 (Shankland & Cox) bracht binnenstedelijke bedrijventerreinen langs verkeerskundig losgeknipte stadssnelwegen.

Eind jaren '80 volgde een tweede fase van grootschalige herstructurering waarin de groenstedelijke gallerijflats en strokenbouw zijn vervangen door suburbane tweekappers, bungalows en rijwoningen. Het stratengrid werd verder opgeknipt tot eilanden met een organische structuur.

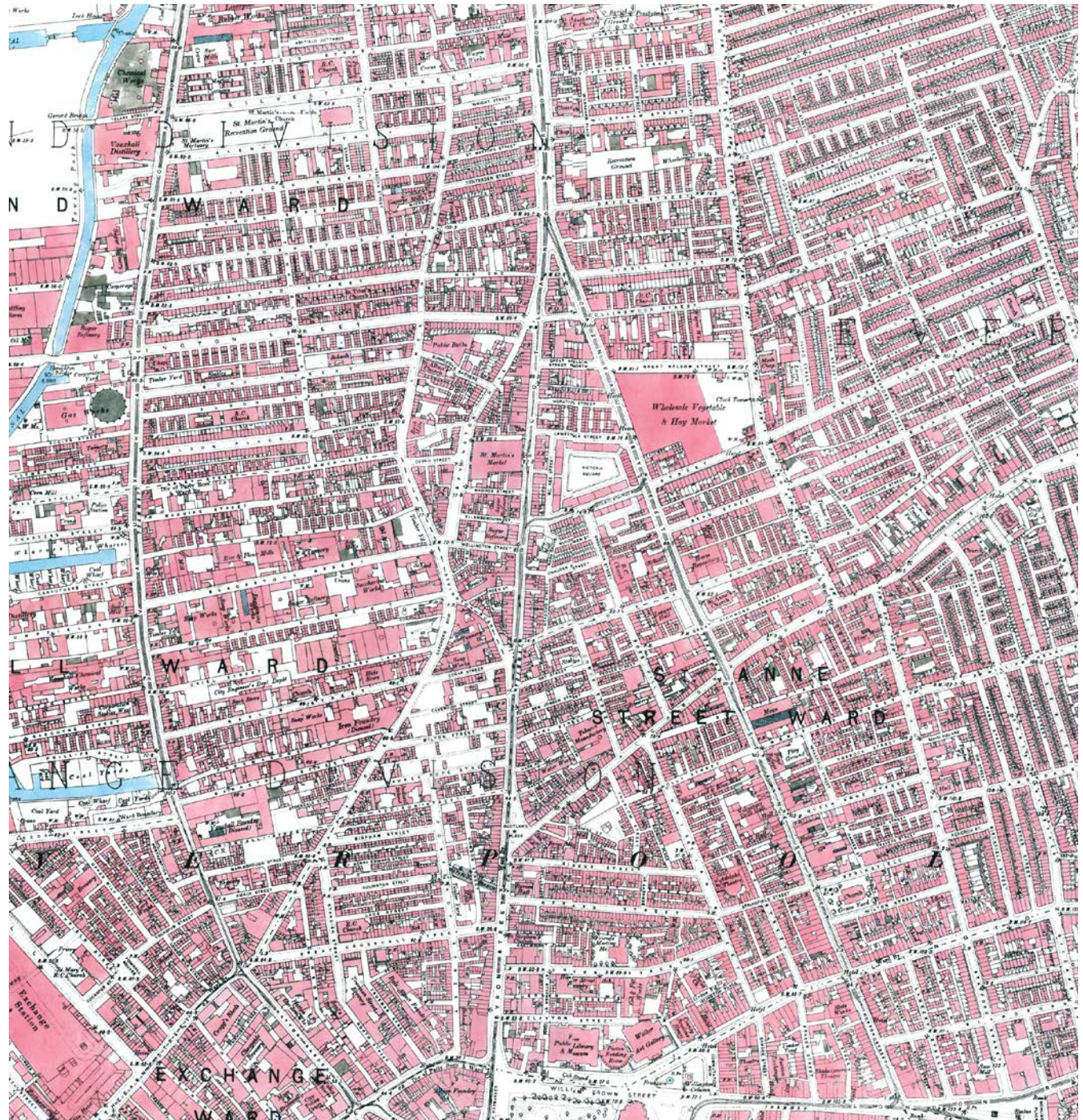
Het gebied was 30 jaar lang in transitie. Liverpooldians menen dat het gemeentebestuur de stad meer schade heeft berokkend dan de bommen in WO2. De ziel is uit het gebied vertrokken. Het verleden is nog overal zicht- en voelbaar. Het gebroken weefsel, de onvoltooide fragmenten, de leegte, de doodlopende straten, de braakliggende velden en de tot eenzame nagelhuizen verworpen monumenten en cornerpubs. North-Liverpool is verworpen tot bebouwde eilanden in een open ruimte.







Scotland Road: van bruisende high street op de overgang tussen fabrieken en arbeiderswoongebieden tot parkway.



Het gevolg is het ontstaan van de vele open ruimte of leegte.



Everton: van grauw, ongezond en overbevolkt naar licht, lucht en ruimte.



Het gevolg is het ontstaan van de vele open ruimte of leegte.

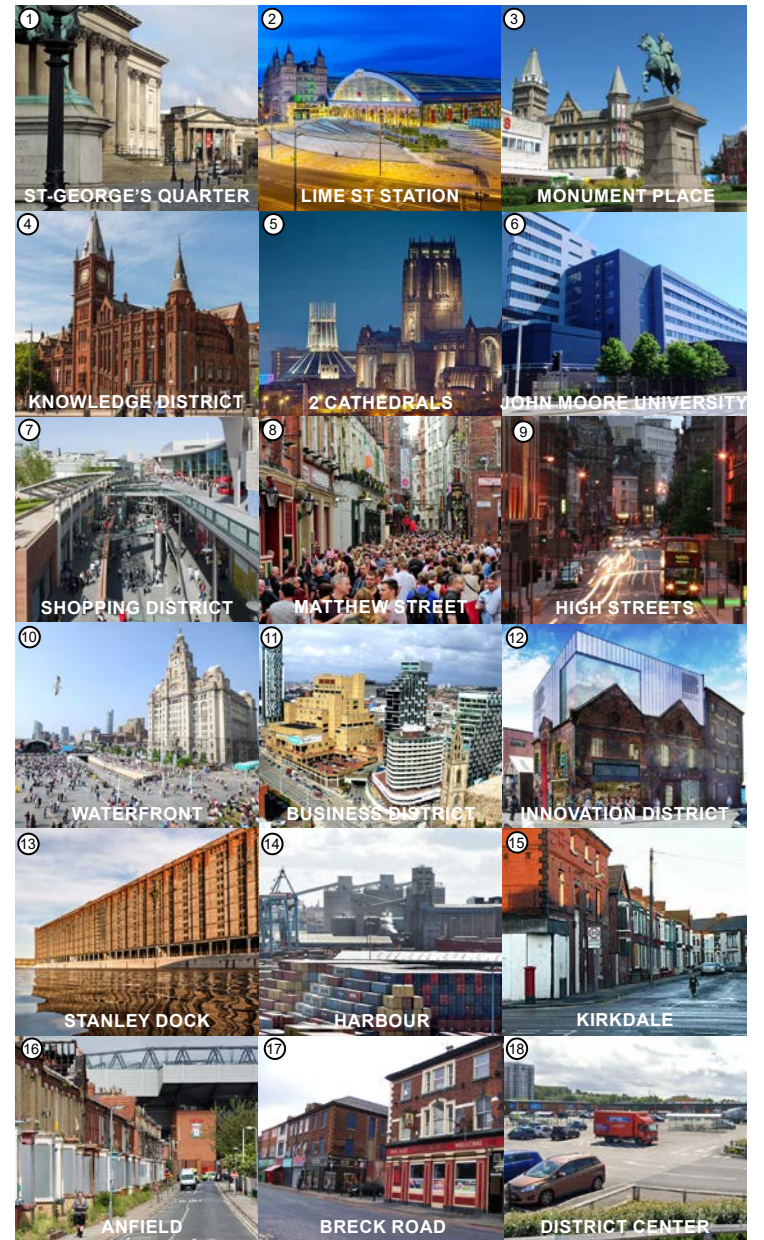
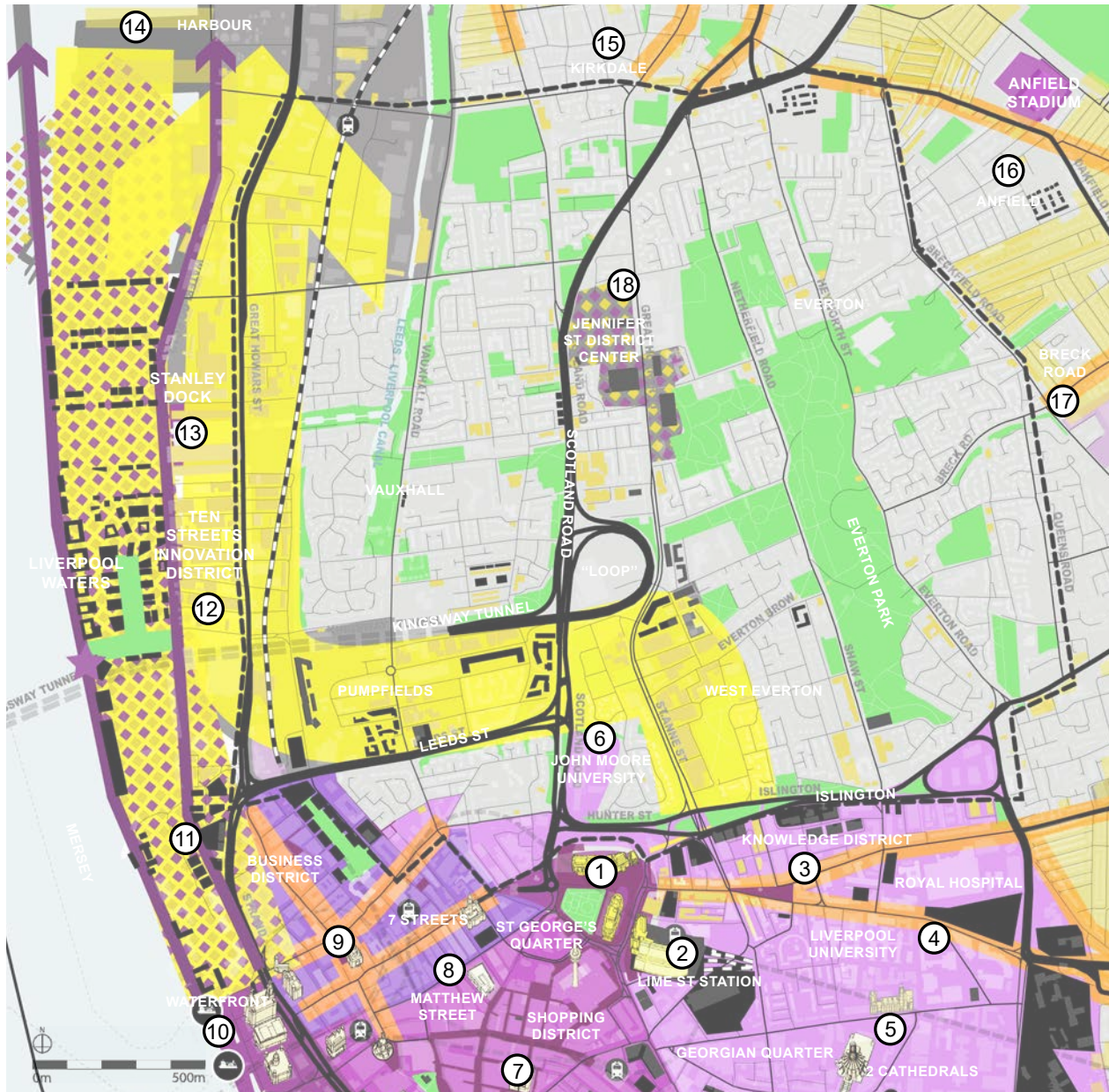
2.2 HUIDIGE SITUATIE

Plangebied en omgeving

Inzoomend op North-Liverpool wordt het contrast tussen het plangebied en haar context zichtbaar. Aan zuidzijde ligt het stadscentrum bestaande uit het Kantorendistrict, Kennisdistrict rond Universiteit en ziekenhuis en Cultuurdistrict St-George's Quarter met daarachter het winkel- en uitgaansgebied, Liverpool's originele 7 straten en het Waterfront. Aan westzijde bevinden zich de, tot woonwerk-gebied Liverpool Waters transformerende, voormalige havens langs de Mersey en het Ten Streets Innovation District met het iconische Stanley Dock. In het uiterste noordwesten ligt de huidige haven. Aan noord- en oostzijde grenst het plangebied aan de oude volkswijken Kirkdale, Breck Road en Anfield met de stadions van Liverpool FC en Everton FC.

Het plangebied bestaat uit de districten Vauxhall en Everton, gescheiden door de noord-zuid lopende Scotland Road. De verkeersknoop ("Loop") op de kruising hiervan met de Kingsway MerseyTunnel, vormt het ruimtelijke hart van het gebied. Samen met de onvoltooide binnenstadsring (Islington en Leeds Street), verwerkt deze autoverkeer van en naar het stadscentrum en naar de havens en ferry terminals aan beide zijden van de rivier. De autowegen en parallel gelegen binnenstedelijke en transformerende bedrijventerreinen fungeren momenteel als barriere tussen het stadscentrum en de suburbane woongebieden. In het vele groen tussen de woongebieden liggen clusters met scholen, sociale- en sportvoorzieningen. Deze functioneren op lokaal niveau. Uitzonderingen zijn John Moore University, Everton Park en het recent geopende District Center.





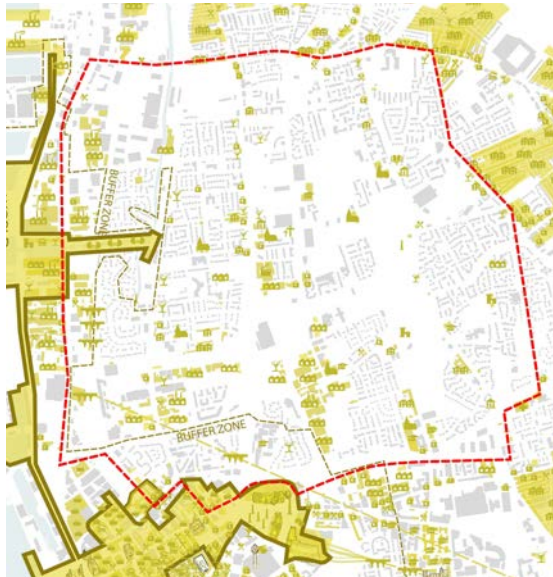
2.3 ANALYSE HUIDIGE SITUATIE

Weinig en verspreid erfgoed

De bebouwing is jonger dan die van de context. Het gebied vormt op dit vlak een gat in de stad. Victoriaanse monumenten zijn aan de sloophamer ontsnapt en staan als nagelhuizen in groot contrast met de tweekappers die hen omgeven.

Erfgoed

- Bouwjaar voor 1965
- UNESCO Werelderfgoed
- UNESCO Bufferzone
- Originele functie

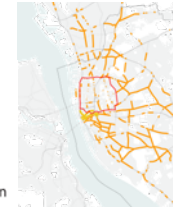


Gefragmenteerde high streets

North-Liverpool heeft een hoofdstructuur bestaat uit lange lijnen parallel aan de rivier en van oudsher ondergeschikte en door het hoogteverschil bemoeilijkte oost-west verbindingen. Voorheen doorlopende High Streets bebouwing eindigt nu aan de rand van het gebied.

Structure

- Terrain Height
- North-South line
- East-West line
- | Visible disconnection

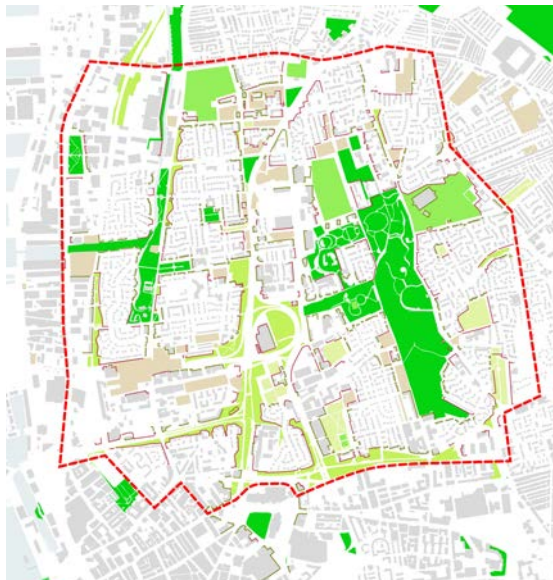


Veel laagwaardig groen

Het plangebied is een eiland vol groen in vergelijking met de stedelijkere context. Dit groen is het resultaat van sloop t.b.v. licht, lucht en ruimte, cityvorming en niet doorgaan van bouwplannen. Bebouwing is met de achterkant naar het groen georiënteerd.

Groen

- Park
- Sport
- Parkway
- Tijdelijk groen
- Braakliggend
- Voorkant
- Achterkant

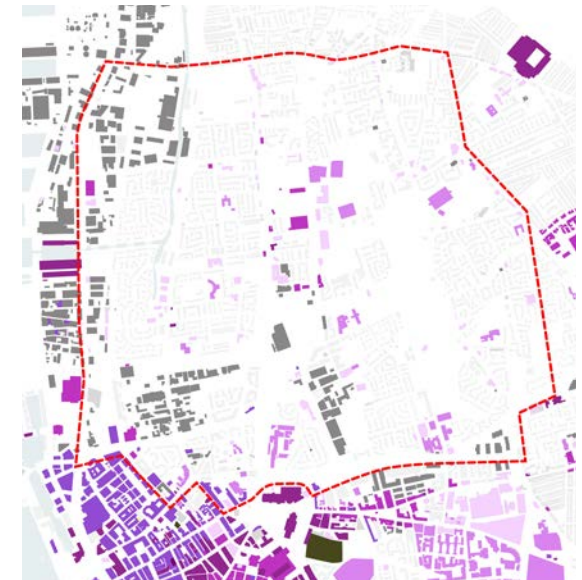


Geen bestemming

Functiescheiding heeft een bijna monofunctioneel woongebied opgeleverd met school- en sportclusters en een District centrum met XL supermarkten. De universiteit is een stedelijkere uitzondering. Binnenstedelijke bedrijventerreinen volgen de binnenstadsring en spoorlijn.

Programma

- Kantoor
- Leisure / hotel
- Commercieel
- Onderwijs
- Maatschappelijk
- Station
- Bedrijvigheid
- Wonen

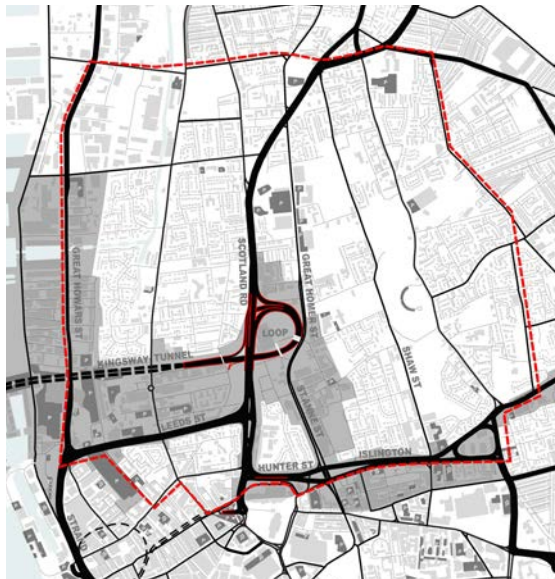


Dominant autoverkeer

Infrastructuur tussen het stadscentrum, de havens en ferry terminals vormt forse barrières. Meest problematisch is de verkeersknoop (Loop) leidend tot de Mersey Kingsway Tunnel. De binnenstadsring scheidt centrum en North Liverpool van elkaar.

Auto infrastructuur

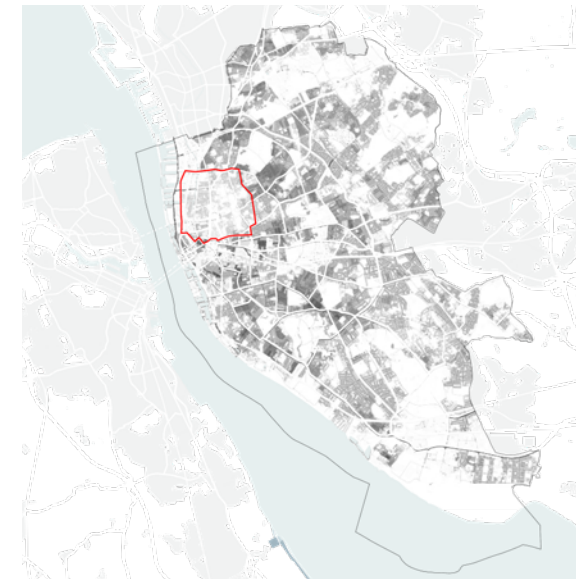
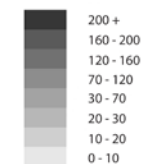
- Weg
- - Tunnel
- Verdiepte ligging
- Bedrijventerrein
- Parkeervoorziening
- Ferry terminal



Lage dichtheid

Het gebied heeft een suburbaan lage dichtheid. Lager dan de oudere gordel met arbeiderswijken aan oostzijde. Hoogstedelijk wonen in het stadscentrum is in opkomst.

Density (inhabitants / ha.)

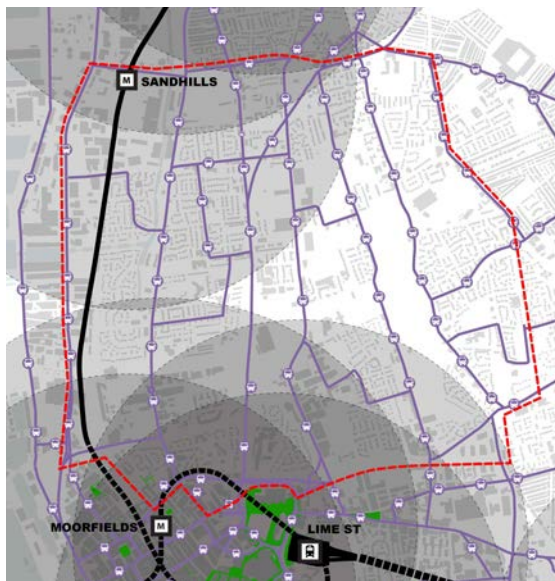


Onderbenut OV

Het OV bereik is door ligging tegen het stadscentrum fantastisch. Lime Street Station en verschillende Metrolink stations zijn op loopafstand. Het busnetwerk is fijnmazig. De auto is echter het primaire vervoersmiddel.

Openbaar vervoer

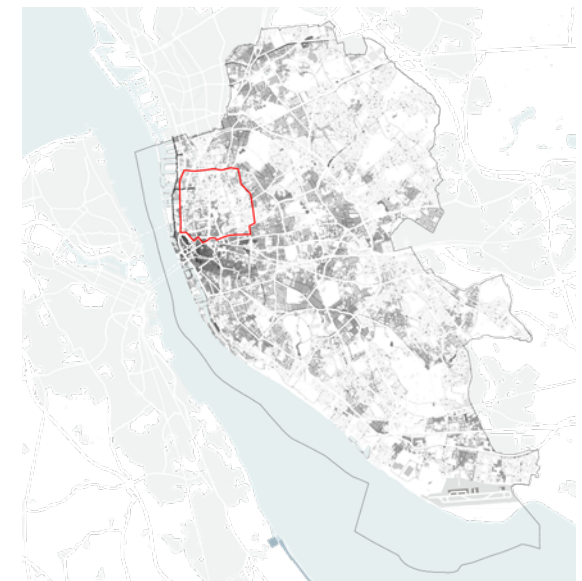
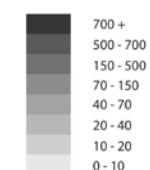
- Spoor
- Spoortunnel
- Treinstation
- Metrolink station
- Reikwijdte station
- Busroute
- Bushalte
- Voetgangersgebied
- Primair: te voet
- Primair: bus
- Primair: auto



Weinig werkgelegenheid

Gezien de ligging tegen het stadscentrum bevat het erg weinig werkgelegenheid. Minder dan de oudere gordel met arbeiderswijken aan noord-oostzijde.

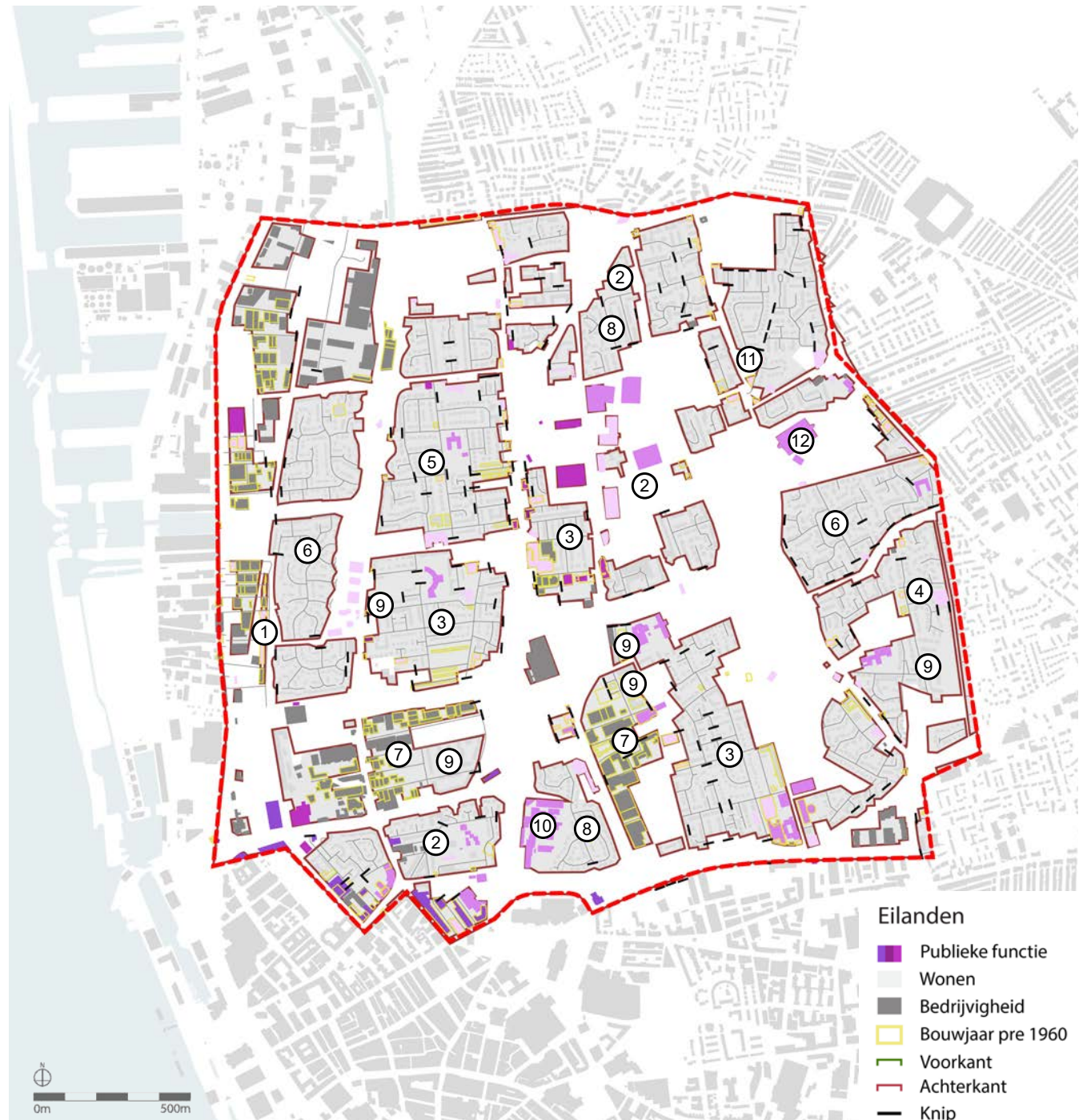
Werkgelegenheid (werknemers / ha.)



2.4 EILANDEN

Fragmenten

Periodes van sloop en nieuwbouw hebben geleid tot een gebied bestaande uit fragmenten of eilanden. Meest voorkomend zijn de suburbane wooneilanden. Deze hebben een lage dichtheid en zijn monofunctioneel, generiek, kleinschalig en defensief van karakter. Victoriaanse stedelijke relictten, naoorlogse strokenbouw en flats het groen zijn omgeven door een overvloed aan jongere tweekappers, bungalows en rijwoningen. De context-onafhankelijk ontworpen eilanden hebben slechts enkele entrees en keren de doorgaande structuren zoals parken en voormalige high-streets de rug (tuinmuur met prikkeldraad of glasscherven) toe. De organisch gemaakte structuur maakt het er moeilijk oriënteren. Langs de grotere infrastructuur zijn restanten van rijk gedetailleerde historische bedrijfsgebouwen en naoorlogse eenvoudigere loodsen te vinden. Deze gebieden transformeren met sloop-nieuwbouw naar eilanden met 7-laagse studentenhuysvesting en introduceren een nieuwe schaal. Verspreid liggen clusters met een grotere korrel: scholen, supermarkten en sportvoorzieningen. De high streets zijn gefragmenteerd met nog slechts hier en daar een pand aan de straat.

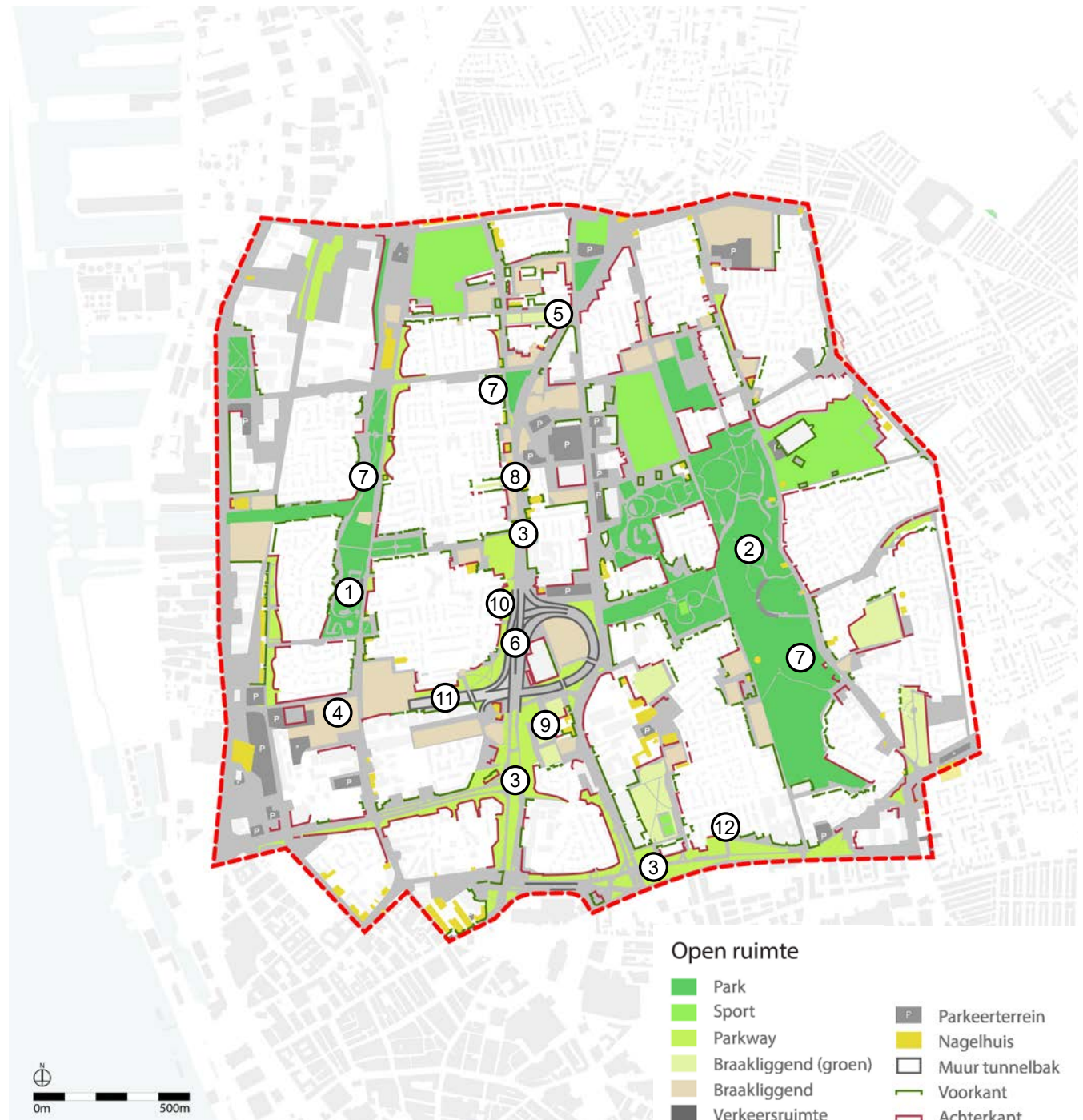




2.5 OPEN RUIMTE

Niemandsland

De open ruimte is gefragmenteerd, rafelig, vol barrières, sociaal onveilig, onaantrekkelijk en moeilijk leesbaar. North-Liverpool's hoofdstructuur bestaat uit lange lijnen parallel aan de rivier en van oudsher ondergeschikte en door het hoogteverschil bemoeilijkte oost-west verbindingen. Ook de schaal van de voormalige fabrieksterreinen aan het kanaal en de rivier belemmerden fijnmazigheid. De behoefte aan licht, lucht en ruimte heeft geresulteerd in de stadsparken Everton Park en Canalside Park. Veel groen in het gebied is echter het resultaat van sloop ten behoeve van niet uitgevoerde bouwplannen. Soms betreft dit echt omheinde braakliggende terreinen. De snelheid en schaal waarop fabrieken failliet zijn gegaan of zijn weggetrokken, maakt dat niet altijd duidelijk is wie de grondeigenaar is. Andere terreinen functioneren als parkeer-, groen-, speel- of sportvoorziening. Overgedimensioneerde infrastructuur voor autoverkeer domineert het gebied. De tot parkways verworpen high streets vormen een barrière tussen de eilanden onderling en met de omgeving. De ongelijkvloerse kruising Scotland Road - Kingsway Tunnel is voor voetgangers onoversteekbaar en veruit de grootste barrière.





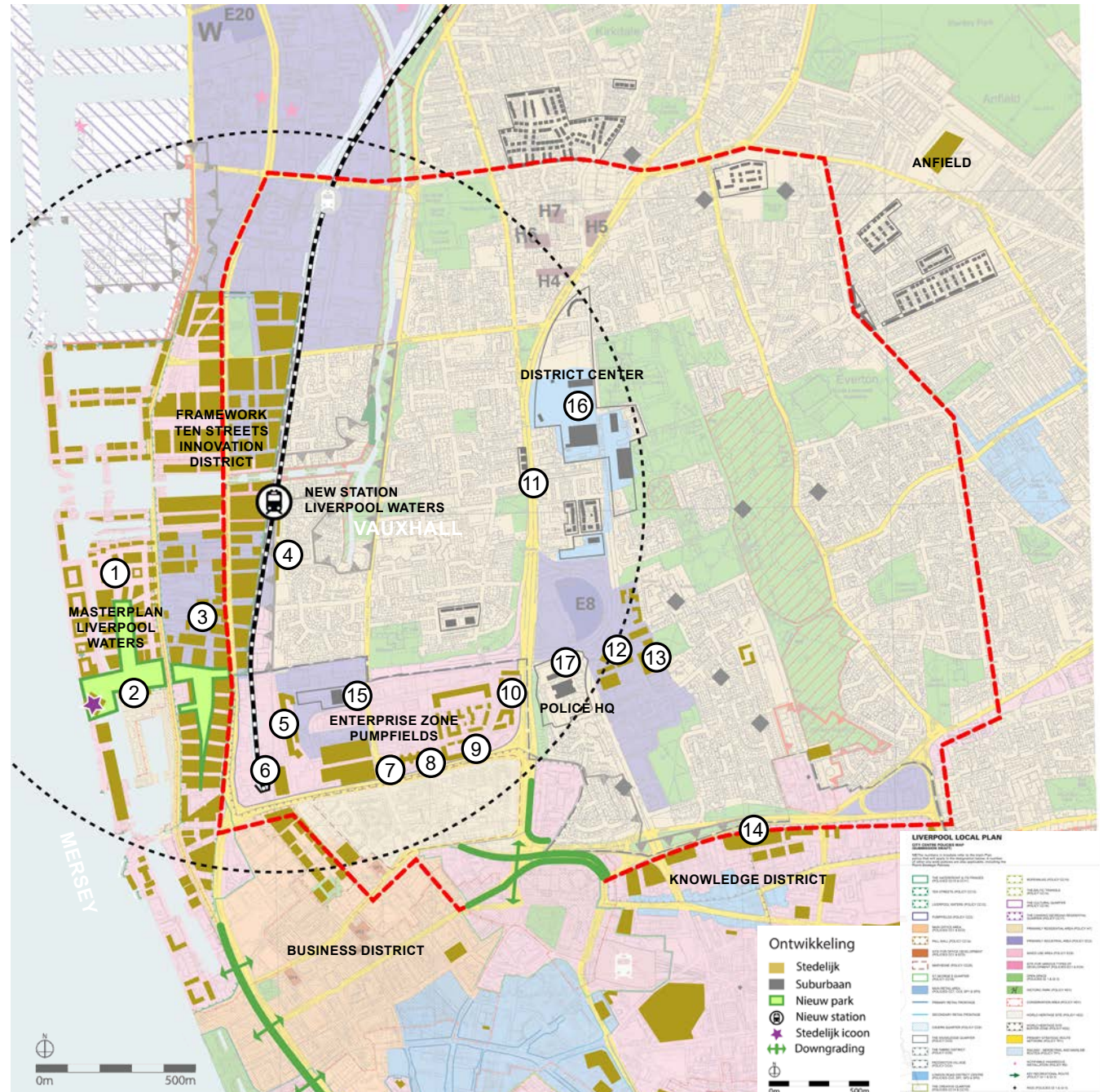
2.6 ONTWIKKELING

Een tegenstrijdig beeld

Een volgende fase van grootschalige herstructurering is momenteel gaande. Dit maal zijn de teloorgaande binnenstedelijke bedrijventereinen en havens aan de beurt. Deze zijn vanwege de ligging en het industriële karakter aantrekkelijk voor jonge mensen. Tot 2033 is er behoefte aan 35.000 nieuwe woningen. Een kwart hiervan is al gebouwd en het overige zit in de pijpleiding (Local Plan 2013-2033). Met het project Liverpool Waters breidt het stadscentrum zich noordwaarts uit. Hierbij is gepland een nieuw MetroLink station en een nieuw voetbalstadion van Everton FC. Parallel hieraan faciliteert het Ten Streets Regeneration Framework transformatie tot Innovation District. Beide gebieden worden via een park verbonden met de Mersey.

De gordel met binnenstedelijke bedrijventerreinen transformeert plotsgewijs. Sloop-nieuwbouw tot 7-laagse studentenhuysvesting met lage parkeernorm is de succesformule die hier in hoog tempo navolging krijgt. Deze ontwikkelingen houden afstand tot doorgaande wegen en/of hebben straatmijdende gesloten plinten. Er wordt door ontwikkelende partijen nog voortgeborduurd op de stedelijke opgave tot 2013 die het aantrekken van studenten betrof. Echter is tot 2033 het vasthouden van deze groep na studietijd de stedelijke opgave. Verwachting is dat er onvoldoende starters- en eengezinswoningen gebouwd worden om dit doel te behalen (Local Plan).

De gemeente waardeert The Strand af om barrièrevorming te verminderen. Tegelijkertijd faciliteert zij ook verkeersaantrekkende ontwikkelingen zoals nieuwe bedrijfsloodsen in de Enterprise Zone. Ook het District Center bestaat uit een XL supermarkt, tuincentrum en fastfood restaurants rondom een parkeervlakte. Het geplande Politie hoofdkantoor krijgt een vergelijkbaar perifeer karakter.





1 LIVERPOOL WATERS



2 WATERFRONT PARK



3 INNOVATION DISTRICT TEN STREETS



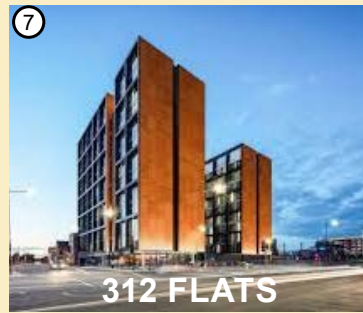
4 66 FLATS



5 1002 FLATS



6 1015 FLATS



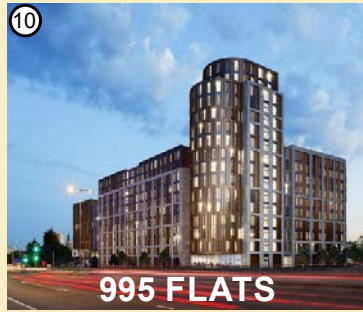
7 312 FLATS



8 656 FLATS



9 928 STUDENTFLATS



10 995 FLATS



11 30 FLATS



12 127 FLATS



13 400 STUDENT FLATS



14 525 STUDENT FLATS



15 NIEUWE BEDRIJVEN



16 NIEUW DISTRICT CENTRUM



17 NIEUW POLITIE HQ

2.7 CONCLUSIE

Ineffectief



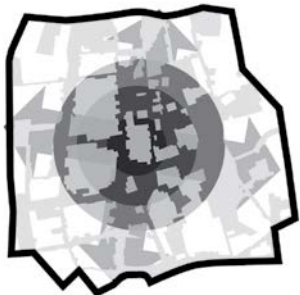
North bestaat uit monofunctioneel eilanden met de uitzichtloze sociaal economische positie van de bewoner. isolatie, defensief karakter

Gebroken



North is vergane glorie: leegte, stilte, fragmenten en een zichtbaar geknipt en gebroken weefsel.

Monofunctioneel Identiteitsloos



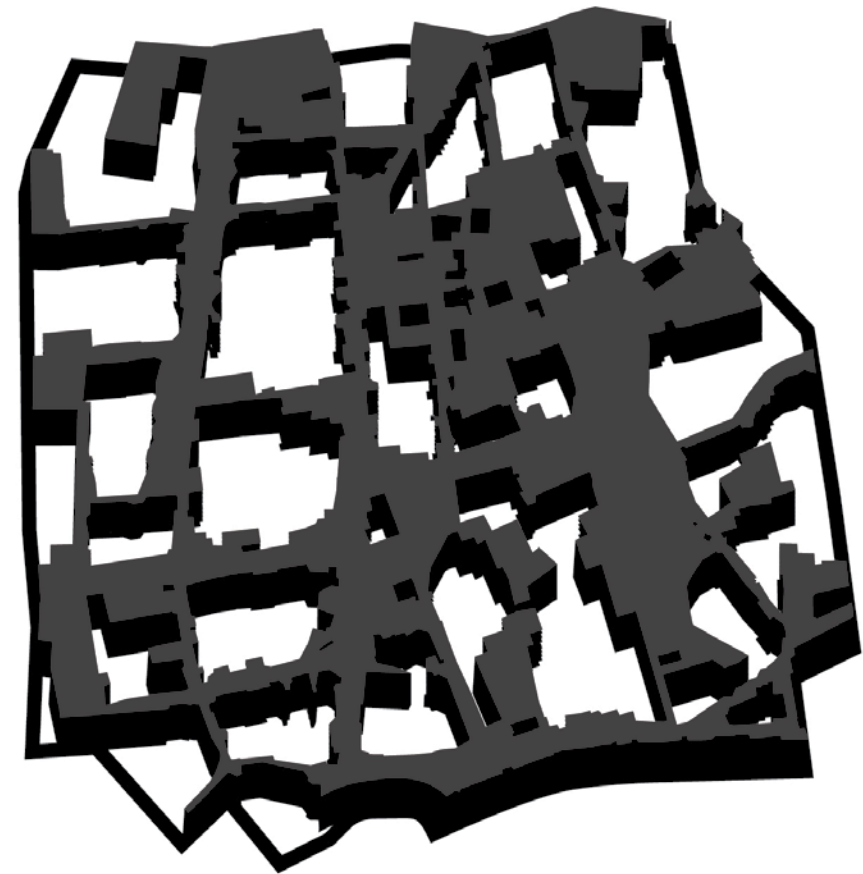
North is geen stedelijke bestemming, het is een monofunctioneel woongebied met een slecht imago.

Autogericht



North wordt gedomineerd door barrières met meer straatmijdende en verkeersaantrekkende ontwikkelingen als gevolg.

North Liverpool: geïsoleerde eilanden in een open ruimte.



North Liverpool is een onsamenvangende verzameling van identiteitsloze eilanden. Het eilandkarakter en de uitzichtloze sociaal economische positie van de bewoners versterken elkaar negatief. De open ruimte vormt een barrière de tussen eilanden en beperkt de mogelijkheden voor ontwikkeling. De situatie behoeft een nieuw perspectief.

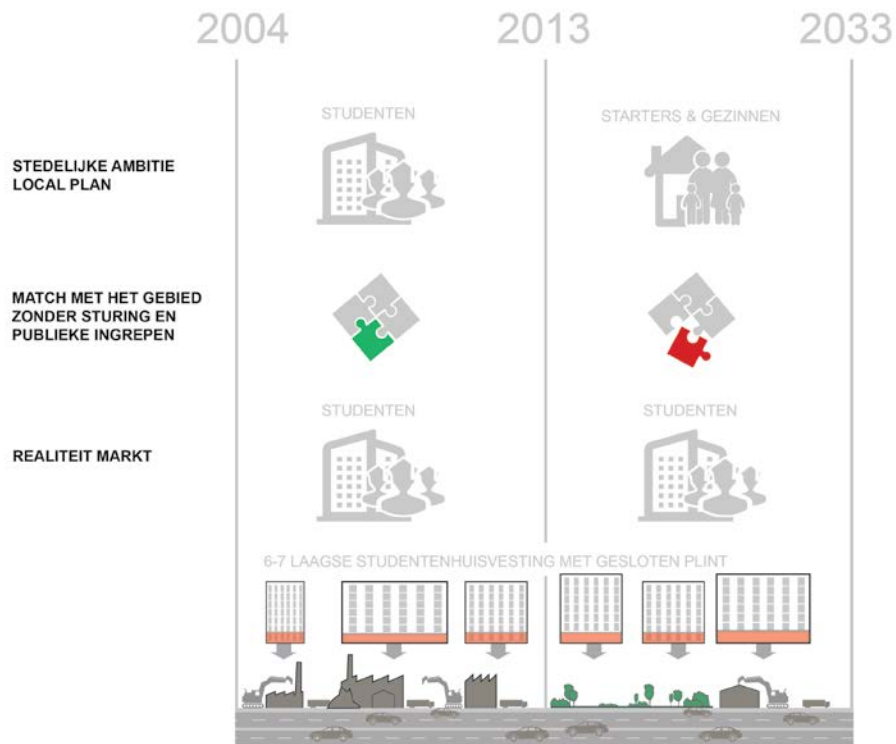
Conclusie

North Liverpool profiteert nog niet van de nieuwe bloeiperiode van de stad doordat het interne en met de context verbindende weefsel niet langer bestaand of gebroken is. Van oudsher (oost-west) en in stand gehouden of versterkt door recente en toekomstige ontwikkelingen.

De combinatie van dominante infrastructuur, laagwaardig groen en braakliggende terreinen maken de open ruimte tot een sociale onveilige barrière tussen eilanden. De kenmerken van de typische suburb, zoals het eilandkarakter, en de uitzichtloze sociaal economische positie van de bewoners versterken elkaar negatief. Het gebrek aan sturing vanuit een integrale visie op de verbindende open ruimte leidt in combinatie met het faciliteren van tegenstrijdige plotsgewijze

ontwikkelingen (wonen vs. bedrijfsloodsen) tot een gebied dat aantrekkelijk is voor studenten maar niet voor gezinnen.

Een sociaal- en verkeersveilige openbare ruimte is voorwaarde voor vestiging van de gewenste doelgroepen zoals gezinnen in het gebied. Doordat hier niet aan wordt voldaan is de stedelijke doelstelling om starters en gezinnen in de stad vast te houden hier niet haalbaar. De ruimtelijke opgaven zijn simpelweg te groot voor de markt om op te lossen. De gemeente is aan zet om te komen met een visie op de verbindende open ruimte. De open ruimte biedt kans om de eilanden te verbinden en om dit unieke gebied sociaal, ruimtelijk en in identiteit te versterken. De ontwikkeling van het waterfront met treinstation bieden aanleiding tot oriëntatie op de Mersey.





3. VISIE

Recente afbraak van de Churchill Way Flyover, barrière tussen St George's Quarter en North Liverpool

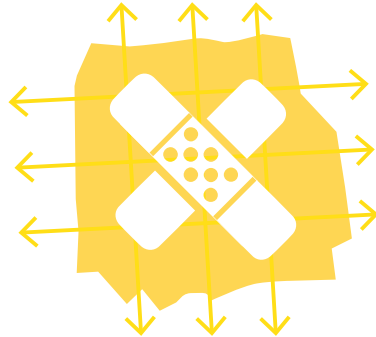
3.1 DOELSTELLINGEN & STRATEGIEËN

Effectief



North biedt volop kansen voor sociaal-economische en stedelijke ontwikkeling.

Genezen



North is een verbonden en geheel gebied, weer een volwaardig onderdeel van de stad.

Divers & Onderscheidend



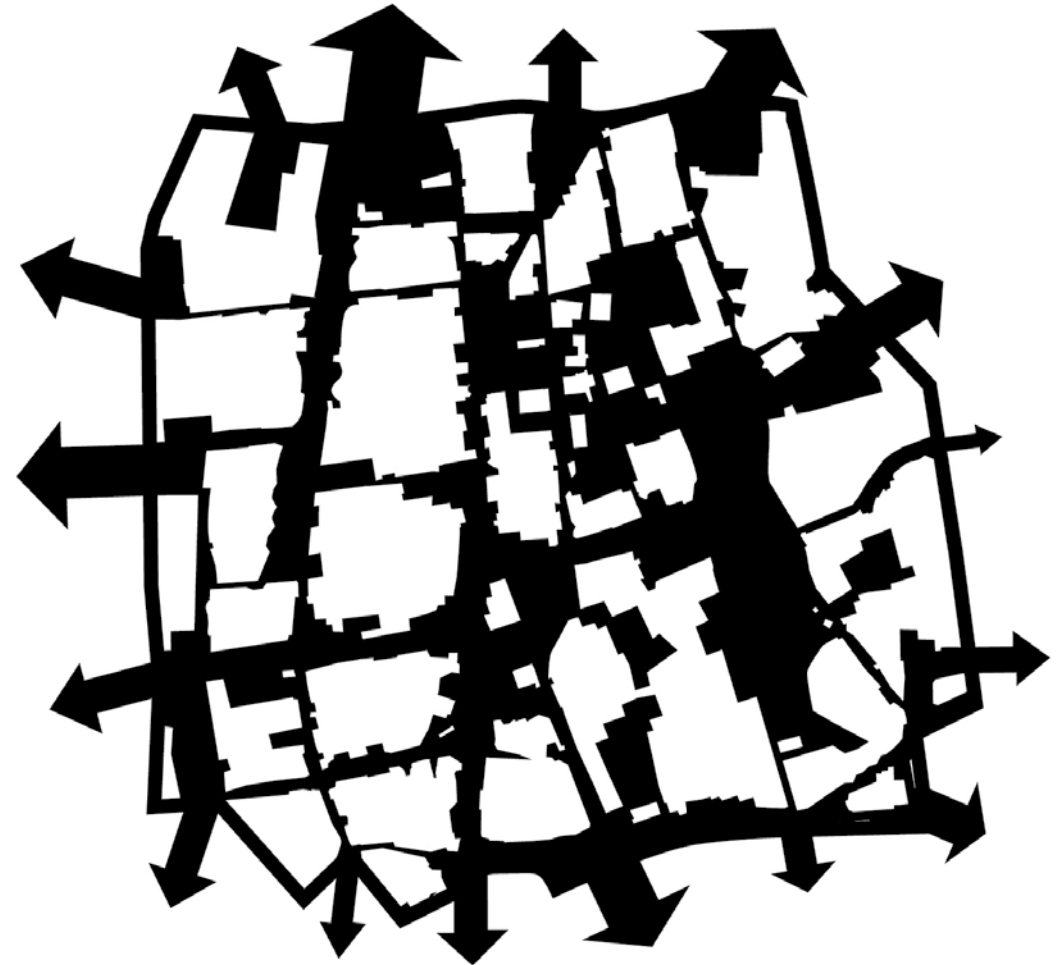
North is een bestemming voor bestaande en nieuwe bewoners en toeristen met een unieke identiteit om trots op te zijn.

Mensgericht



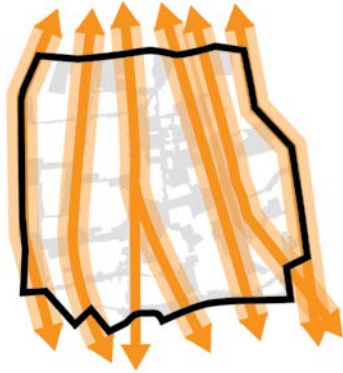
North is een inclusief, veilig, groen, gezond en prettig gebied om te wonen, werken, in te verblijven en vrij doorheen te bewegen.

North Liverpool een nieuw perspectief bieden door de open ruimte in te zetten voor een verbindend raamwerk.



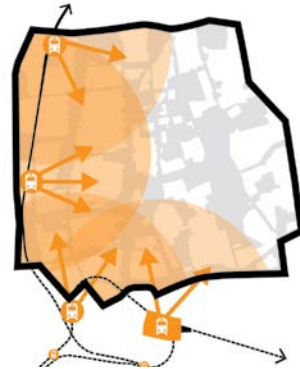
Strategie is om de open ruimte in te zetten om een samenhangend, structurerend en identiteitsbepalend raamwerk te creëren dat toekomstige stedelijke groei kan faciliteren en daarnaast de bestaande eilanden van North Liverpool een nieuw toekomstperspectief kan bieden.

High streets versterken



De noord-zuidlijnen opnieuw tot programmatische dragers.

OV-Poorten benutten



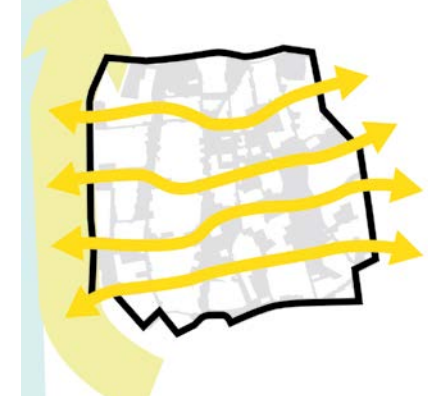
De nieuwe en bestaande stations benutten als poorten tot het gebied.

Barrières slechten



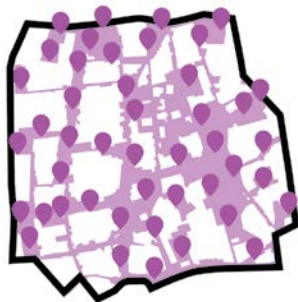
Het stratengrid aanhelen voor langzaam verkeer.

Oost en west verbinden



De Waterfrontontwikkeling biedt de aanleiding tot heroriëntatie.

Programma toevoegen



Een divers en stedelijk programma geeft een impuls aan het gebied.

Bestemming creëren



Een nieuwe schakel toevoegen in een netwerk van topbestemmingen.

Groen definiëren



Doorselecteren t.b.v. minder maar kwalitatief beter groen.

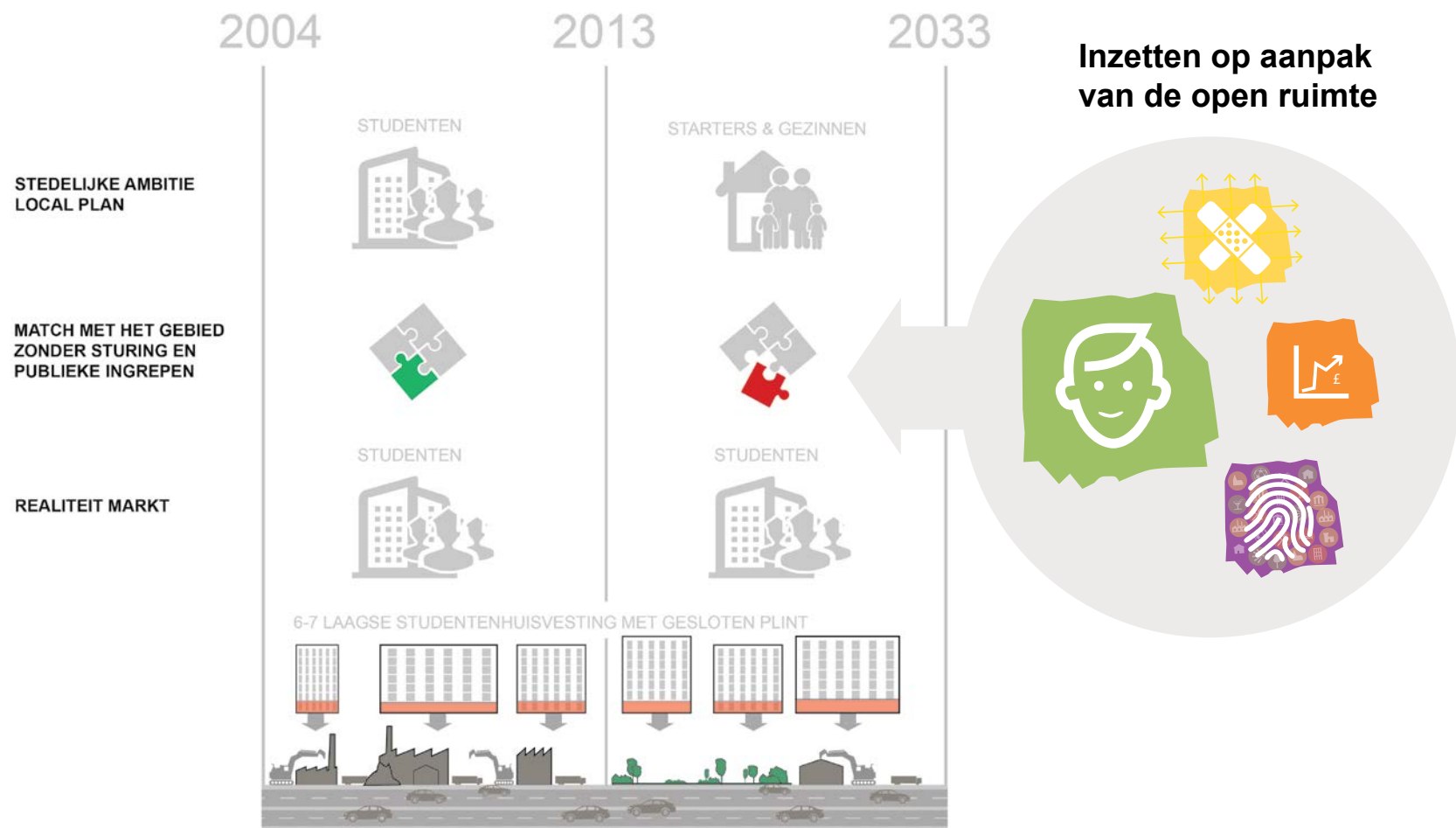
Vorkanten maken



Ogen op straat verbeterd de sociale veiligheid.

Programmatisch accent

Een sociaal- en verkeersveilige openbare ruimte is voorwaarde voor vestiging van de gewenste doelgroepen zoals gezinnen in het gebied. Doordat hier niet aan wordt voldaan is de stedelijke doelstelling om starters en gezinnen in de stad vast te houden hier niet haalbaar. De ruimtelijke opgaven zijn simpelweg te groot voor de markt om op te lossen. De gemeente is aan zet om te komen met een visie op de verbindende open ruimte.



Opgave op stadsniveau

Opgave op stadniveau is de autobereikbaarheid van de verschillende Ferry Terminals, het stadscentrum en de haven. Met name de positie van de veerterminal naar Belfast ten westen van de rivier maakt dat het doorgaand verkeer nu door de stad en Noord-Liverpool heen rijdt. Dat gaat om personenverkeer uit het binnenland en vrachtverkeer tussen industriegebieden. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de Kingsway Tunnel. 's Werelds eerste riviertunnel Queensway Tunnel komt aan in het drukke stadscentrum en is erg smal. Het aantal snelle (in tegenstelling tot de beroemde Mersey Ferries) oeververbindingen voor autoverkeer is beperkt.

Een extra oeververbinding in combinatie met ontmoedigingsbeleid t.a.v. doorgaand verkeer en parkeren in het centrum zou voor Noord-Liverpool een enorme winst opleveren. Het van oudsher uitgebreide spoor en Metrolink netwerk maakt inzetten op een Park& Ride systeem erg kansrijk. Een eventuele verplaatsing van de Belfast Ferry, nu op dure grond tegenover Liverpool's stadscentrum, is ook het onderzoeken waard. De Mersey is door de Rijksoverheid aangewezen als zoeklocatie voor winning van energie uit getijden. Voorstel is om te onderzoeken of dit gecombineerd kan worden met een extra oeververbinding.

Ook zonder deze ingrepen is downgrading van de bestaande forse infrastructuur mogelijk. De binnenstedelijke bedrijventerreinen verliezen hun functie bestemming voor vrachtverkeer doordat zij momenteel transformeren naar woongebieden met veel studentenhuisvesting en dus een laag autobezit. De gemeente zet op plekken al in op downgrading en ontmoediging van doorgaand verkeer.

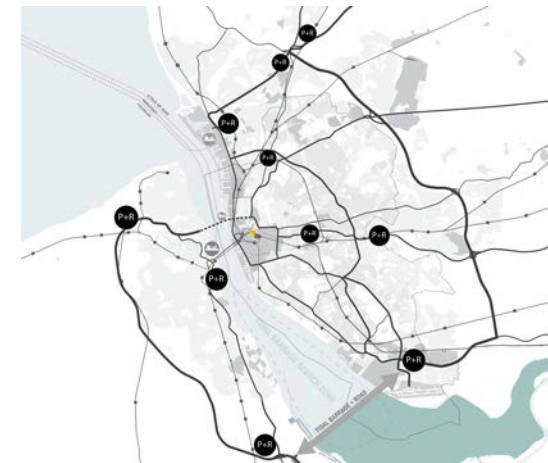
Huidige situatie: Doorgaand verkeer door North Liverpool Kingsway Tunnel als oeververbinding.



Onderzoek of de ring kan worden volmaakt.



Benut het uitgebreide OV netwerk voor Park & Ride



3.2 RUIMTELIJKE SCENARIO'S

Ruimtelijke scenario's

Om te komen tot een identiteit voor het gebied zijn vier ruimtelijke scenario's gemaakt. Deze scenario's hebben een eigen thema en ruimtelijke impact, bestaande kwaliteiten vergrotende en nieuwe toevoegende.



Park City

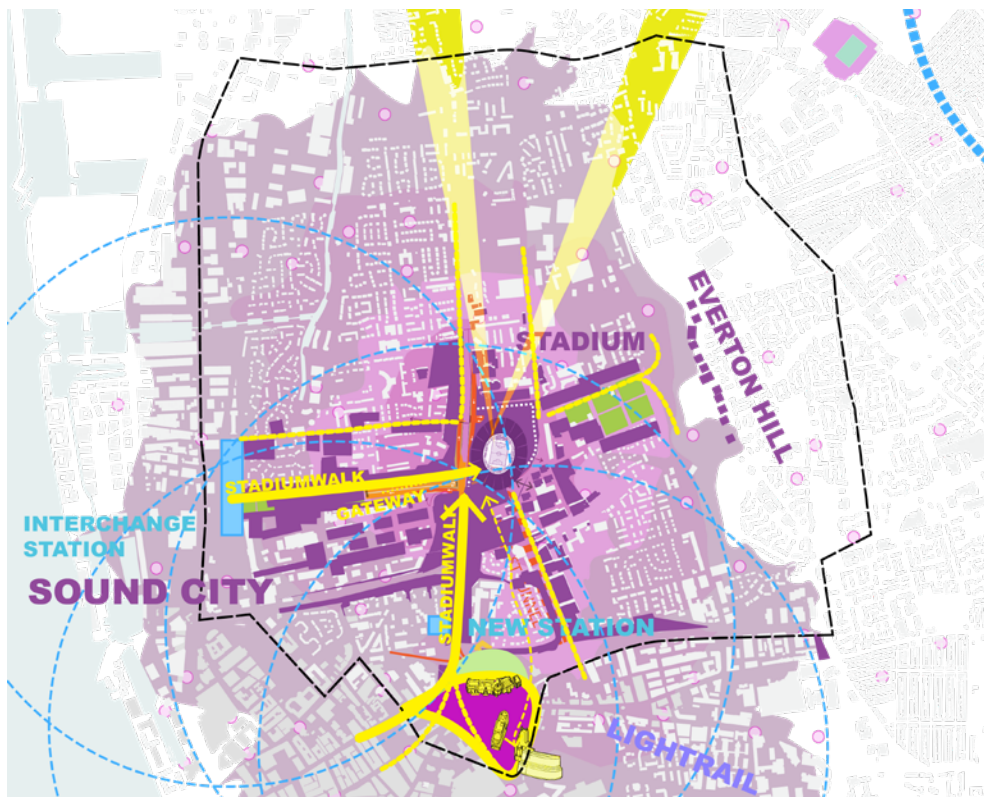
Park City laat zoveel mogelijk mensen aan het park wonen. Door braakliggende gronden, parkways en parken aan elkaar te koppelen ontstaat een verbindend, groen en sociaal veilig netwerk.



High St. City

In High St. City worden de oude high streets, aangevuld met nieuwe, de dragers van het noorden. Verdichting met gemengd programma langs deze lijnen geeft achterliggende wijken een gezicht.





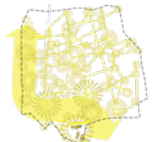
Fame City

In Fame City wordt het nieuwe Everton stadion ingezet als katalysator. Gepositioneerd in de verkeersknoep vormt deze een verbindende schakel tussen station, centrum, waterfront en Everton Park.



Relic City

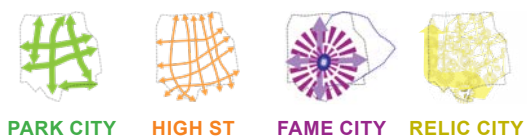
In Relic City worden de verspreid in het gebied gelegen relicten ingezet als nieuwe hotspots. Verdichting vindt plaats rondom deze kleine katalysators. Een netwerk verbindt deze met elkaar.



3.3 VISIE NORTH-LIVERPOOL

Een stadion als katalysator

De scenario's zijn in onderstaande tabel beoordeeld aan de hand van de doelstellingen voor het gebied. Aanvullend beoordelingscriteria zijn de ontwerpvrage en financiële haalbaarheid. Het scenario Fame City komt als beste naar voren. De wens tot investering van Everton Football Club in een nieuw stadion is een unieke kans om het gebied met extern kapitaal een nieuw perspectief te bieden. De overige scenario's bevatten interessante aanvullende kwaliteiten. Deze zijn onderdeel gemaakt van een gecombineerde visie met de nadruk op het nieuwe voetbalstadion als katalysator.



| | PARK CITY | HIGH ST | FAME CITY | RELIC CITY |
|----------------|-----------|-----------|-----------|------------|
| EFFECTIEF | 1 | 4 | 3 | 2 |
| GENEZEN | 3 | 4 | 2 | 1 |
| DIVERS | 3 | 2 | 4 | 1 |
| MENSGERICHT | 4 | 2 | 3 | 1 |
| ONTWERPVRAAG | 3 | 2 | 4 | 1 |
| HAALBAARHEID | 2 | 3 | 4 | 1 |
| TOTAAL: | 16 | 17 | 20 | 7 |

FAME CITY



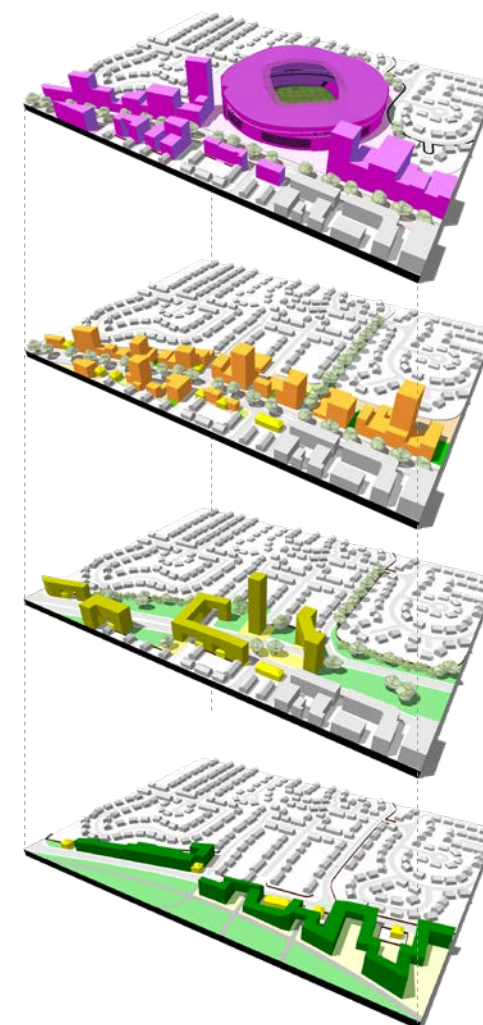
HIGH ST CITY



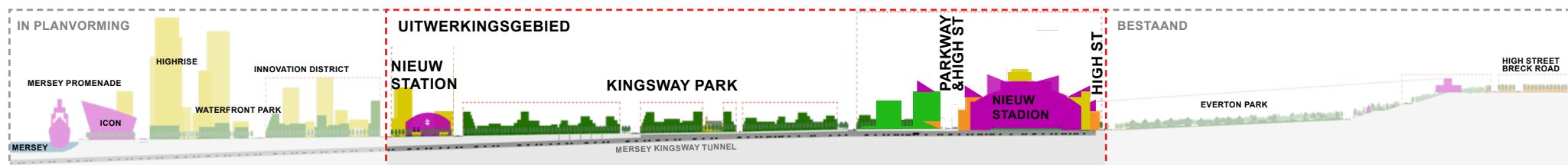
RELIC CITY

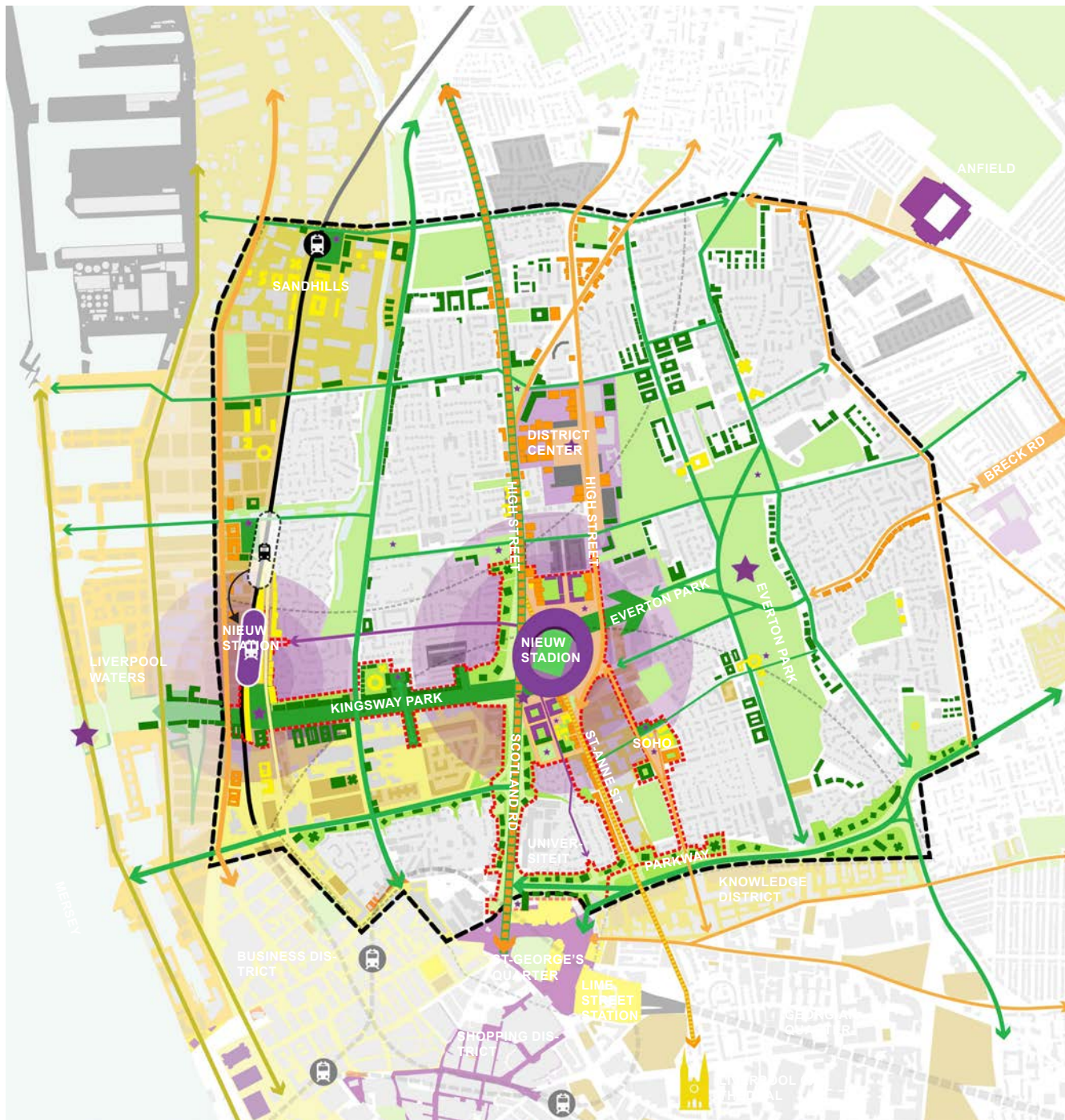


PARK CITY



OOST- WEST VERBINDING





Een verbonden North Liverpool

Visie is om de open ruimte in te zetten om een samenhangend, structurerend en identiteitsbepalend raamwerk te creëren dat toekomstige stedelijke groei kan faciliteren en daarnaast de bestaande eilanden van North Liverpool een nieuw toekomstperspectief kan bieden. De overmaat aan lege ruimte wordt teruggebracht door het groen op kwaliteit te selecteren en rafelranden te bebouwen. Focus ligt op creatie van goede stedelijke woonmilieus voor starters en gezinnen nabij het centrum en verbetering van bestaande. Wonen met voorzijde naar het park of straat wordt gevierd. Downgrading vermindert barrièrewerking en biedt ruimte voor langzaam verkeer. Hierdoor wordt het gebied sociaal veilig en leefbaar voor bestaande en nieuwe bewoners.

Het nieuwe stadion van Everton FC wordt de katalysator en identiteitsdrager van North Liverpool. Door het stadion te positioneren in de verkeersknoop wordt de grootste barrière getransformeerd tot een voetgangersvriendelijke bestemming die woonwijken en stadcentrum dichterbij elkaar brengt. Bestaande noord-zuid lijnen worden opnieuw de programmatische dragers van het gebied. Deze verbinden stadscentrum, universiteit, het nieuwe stadion en het District Center. Met een doorbraak in Soho Street wordt een extra verbinding toegevoegd van en naar het oprukkende Knowledge District. Het groene karakter van parkways Scotland Road en Islington wordt behouden en sociaal veiliger gemaakt door toevoeging van bebouwing met plintprogramma. De van oudsher moeizame oost-west verbindingen worden versterkt en aangevuld met een groot gebaar. Overkluizing van de open Kingsway Tunnel maakt Kingsway Park mogelijk dat Everton Park via het nieuwe stadion en het geplande station verbindt met de Waterfront ontwikkeling en de Mersey. Het iets zuidelijker gepositioneerde geplande station blaast leven in de oude spoorbogen en voert de nieuwe oost-west verbinding.

3.4 UITWERKINGSGEBIED





Impuls voor North Liverpool

Het uitwerkingsgebied beslaat de grootste fysieke, sociale en mentale barrières van North Liverpool. Het is een niemandsland grenzend aan het stadscentrum en het hart van North Liverpool. Er staan slechts enkele laagwaardige bedrijfspanden en enkele historische relictten, zoals de spoorbogen en St.-Martin's Streetmarket inclusief parkeerterrein.

Het overgrote deel bestaat uit braakliggende percelen, parkeerterreinen, verkeersruimte en buffergroen. Randen zijn rafelig en aangrenzende bebouwing keert dit sociaal onveilige niemandsland de rug toe. Autoverkeer domineert het gebied via overgedimensioneerde infrastructuur. Oversteken zijn in aantal zeer beperkt en kwalitatief onaantrekkelijk. De centraal gelegen verkeersknoop ("Loop") met verdiept gelegen open bak van de Kingsway Tunnel is voor voetgangers onoversteekbaar en scheidt aangrenzende wijken.

Het volgens de visie uitwerken van dit gebied geeft de grootst mogelijke impuls aan North Liverpool.

Bron: Google Maps, drone image by Eugen Fomin



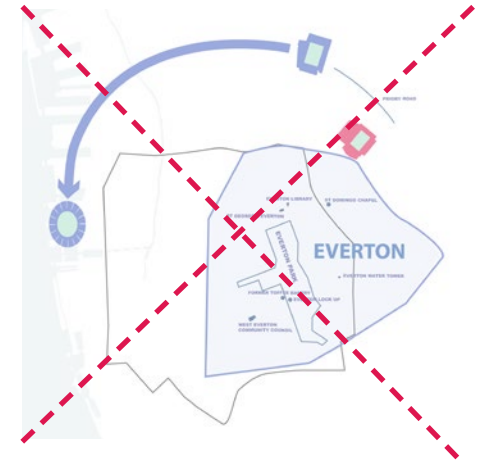
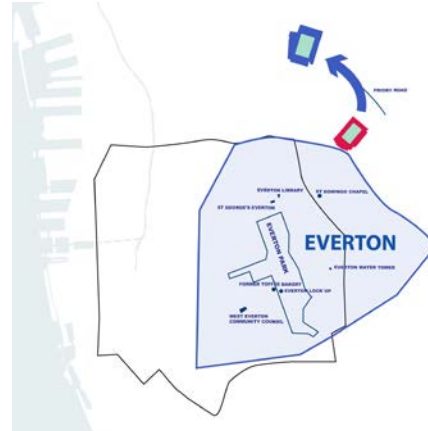


4. CONCEPT

4.1 POSITIONERING

Een nieuw stadion biedt de stad een unieke kans en momentum

What if ?



1878 Leden van de St. Domingo School richten Everton F.C. op in Stanley Park. De club krijgt vanaf 1883 een eigen veld op Anfield.

1892 Ruzie brengt een splitsing teweeg. Liverpool F.C. wordt opgericht en blijft op Anfield spelen. Everton F.C. verhuist naar de huidige locatie.

2021 Everton FC heeft grond gekocht voor de bouw van een nieuw stadion bouwen met meer capaciteit en dichterbij het toeristische stadscentrum als icoon in de skyline met eigen jachthaven, straks omgeven door woontorens met dure appartementen aan de rivier. Het dempen van het historische Bramley Moore Dock heeft inmiddels geleid tot intrekking van de Werelderfgoedstatus van de stad door Unesco. Wat als we de vrijheid nemen om het stadion elders te plaatsen?

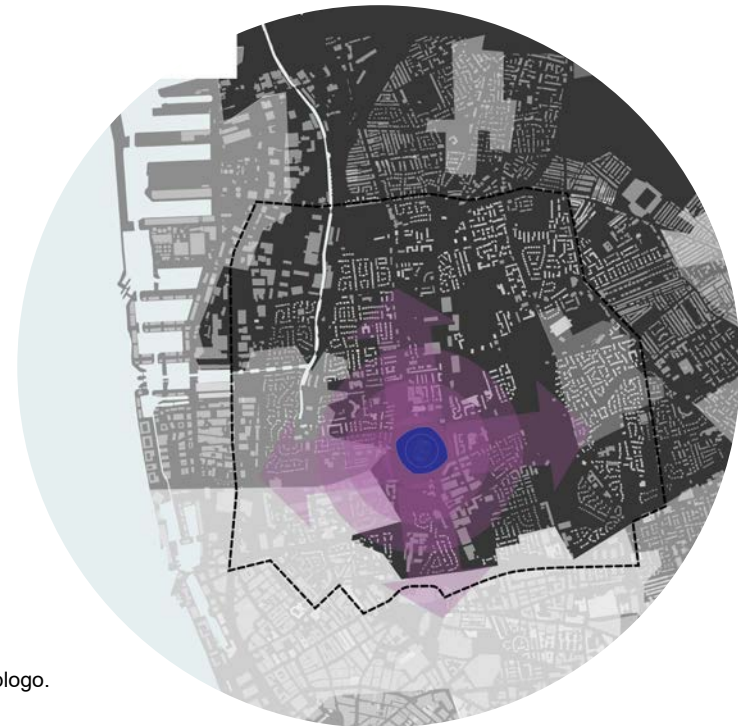


Anfield Stadium en het huidige Goodisson Park Stadium.





Everton Lock-Up (1787) staat centraal in het clublogo.



Scenario: Everton FC naar Everton

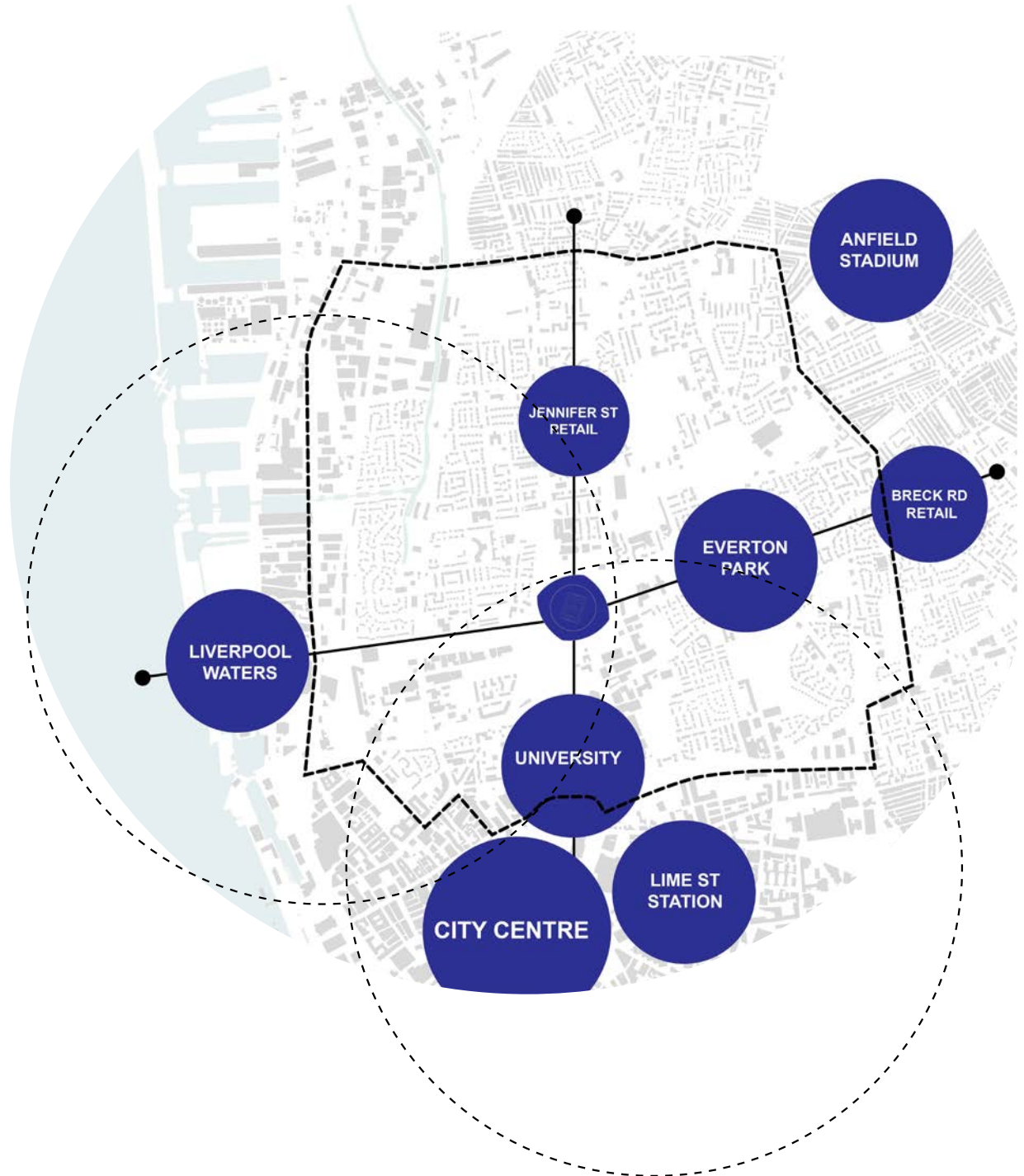
De unieke kans dat Everton FC een locatie zoekt voor een nieuw stadion wordt aangegrepen. Everton FC komt eindelijk naar het district Everton. Everton, waar de Lock-Up (clublogo) staat en waar de toffee-bakkerij (bijnaam) stond. Wat kan een grote speler als een kapitaalkrachtige voetbalclub met een nieuw stadion betekenen voor het armste deel van de stad? Club en district versterken elkaars identiteit. De komst van de wereldberoemde club maakt omwonenden trots en geeft identiteit. Dit geldt ook voor nieuwe bewoners van het gebied. Het stadion gaat het hart en katalysator van een stadionwijk worden, genaamd New Everton.

Katalysator voor North-Liverpool

De voetbalclub gaat als katalysator één van de armste delen van stad en land een impuls geven. De club gaat ook op de nieuwe locatie haar maatschappelijke functie weer vervullen. Het genereert daarnaast toeristen en investeringen in een levendige stadionwijk. Deze biedt omwonenden werkgelegenheid en andere kansen om de sociaal economische positie te verbeteren. Op wedstrijddagen geeft de pop up economie een extra boost en bezoekt een mensenmassa vol vreemden de geïsoleerde eilanden van North Liverpool.

Verbindende schakel

De stadionwijk gaat de, momenteel ontbrekende, verbindende schakel vormen tussen stadscentrum en de woonwijken van North Liverpool en verder weg gelegen bestemmingen. Het stadion is een icoon van de stad en ook het Hoofdpolitiebureau, weekmarkt St Martin's Market en de stadsparken zijn voorzieningen op stadsniveau. New Everton is programmatisch niet-concurrerend met het op 20 minuten loopafstand gelegen stadscentrum maar wel een interessante aanvulling hierop voor toeristen. Voor het bezoek aan een voetbalwedstrijd is loopafstand vanuit het stadscentrum en meerdere stations excellent, wat het aantal supporters dat te voet naar het stadion komt bevordert. De stadionwijk is op niet-wedstrijddagen primair een lokaal woon-werkgebied. Op wedstrijddagen toont de wijk haar adaptieve karakter en transformeert tot een levendig stukje stad. De dynamiek/ het contrast tussen beiden is groot. Het gevoel dat je als voetbalfan door een lokale woonbuurt loopt waar toevallig een stadion in staat is onderdeel van de charme waarvoor voetbaltoeristen vanuit de hele wereld naar Engeland komen.



Eerdere verkenning

Op initiatief van Liverpool City Council en grondeigenaar Bestway Holdings is in 2011 al een verkennende studie verricht naar een stadion voor 55.000 toeschouwers in de verkeersknoop. De studie is destijds aangeboden aan Liverpool FC. Deze voetbalclub heeft destijds besloten om geen nieuw stadion te bouwen maar het bestaande Anfield Stadium uit te breiden. De (door anonieme bronnen gelekte) conclusies uit deze studie zijn relevant:

Fysieke mogelijkheden (Populous/HOK Sports van o.a. Wembley & White Hart Lane):

“A stadium to seat 55,000 spectators can be constructed on the site including some of the land to the NorthEast and SouthEast of the ramped road to the tunnel. In order to make the site viable it will be necessary to:

- *Obtain approval to build over the tunnel approach road*
- *Build over significant lengths of the tunnel approach road*
- *Acquire additional land directly adjacent to St Anne Street and the tunnel approach road in order to achieve pedestrian access and circulation and service vehicle access to the front of the stadium.”*

Bereikbaarheid (WSP Group Engineers):

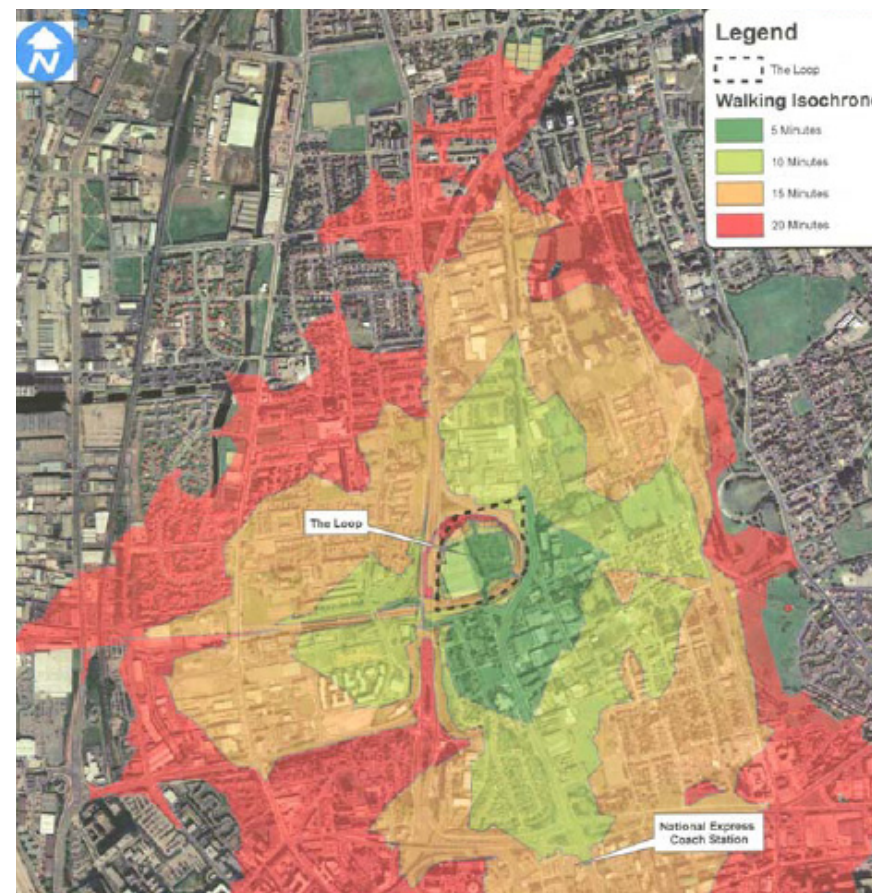
“Given the location of the site approximately 2km from Goodison and its closer proximity to the City Centre and Liverpool Lime Street Station, providing the necessary off site work is carried out the site appears to be viable however, this will require further work to finalise. An acceptable walking distance is generally considered to be 2km, PPG13 states:

- “Walking is the most important mode of travel at the local level and offers the greatest potential to replace short car trips particularly under 2 kilometres”.
- Liverpool City Centre falls within 2km of the site which presents a real opportunity to utilise this sustainable mode of travel to and from the proposed stadium. The proximity of the Scotland Road site to the City Centre offers the potential for supporter to walk to the site from this location. The proposed location therefore offers excellent connectivity to Liverpool Lime Street Station, the National Express Coach Station and other facilities present in a City Centre location.

Aanvullend: In dit rapport is destijds nog geen rekening gehouden met het inmiddels door MerseyRail geplande Metrolink station Liverpool Waters aan westzijde. De ligging van dit nieuwe station op loopafstand vergroot de bereikbaarheid nog verder.



Een stadion in de verkeersknoop is fysiek mogelijk (HOK Sports/Populous).



De bereikbaarheid voor voetgangers t.a.v. voetbalwedstrijden is in de huidige situatie al excellent (WSP Group Engineers).

4.2 HUIDIGE STADION

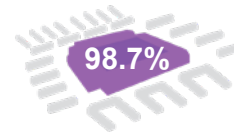
Katalysator van de stadionwijk

Het huidige stadion van Everton FC vormt het hart van de gemeenschap rondom. Het torent boven de arbeiderswoningen uit. Men woont er in de smalle straten rondom of in een zijstraat met zicht op het stadion. Pubs en eetgelegenheden verbijzonderen straathoeken. Met St-Luke's Church is de buurt zelfs ruimtelijk verankerd in het stadion. In de buurt verbinden de Everton Free School en de Everton In The Community Hub de club en de buurt met elkaar. De nabijheid van het stadion van Liverpool FC (The Reds) maakt dat de rivaliteit diep in de samenleving geworteld zit, maar desondanks vriendschappelijk is. Fans groeien op tussen de stadions. Supporters van beide clubs zijn burens, vrienden en familieleden. Wel

CAPACITEIT



BEZETTINGSGRAAD



MINIMUM PRIJS



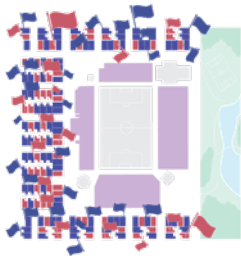
MAXIMUM PRIJS



bekennen zij kleur, met rode en blauwe voordeuren. Op wedstrijddagen transformeert de buurt even tot voetgangersgebied om ruimte te bieden aan tienduizenden bezoekers. De straten veranderen in levendige corridors met aan één zijde een pub en aan de andere zijde de smalle stadionentrees. De pop up economie geeft bestaansrecht aan straatverkopers en de doordeweeks rustige horeca. De kerk transformeert even tot museum met tentoonstellingen over de club. Na de piek keert de rust terug in de buurt.

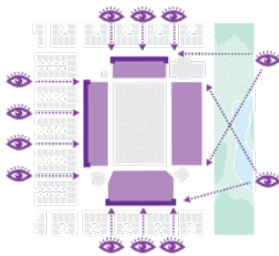
Het historische, functionele stadiongebouw ademt de Engelse voetbalcultuur. De capaciteit en uitbreidingspotentie van het huidige stadion worden maximaal benut. Everton FC vraagt de hoogste minimale ticketprijzen van de Premier League. De maximale ticketprijs is laag. Echter bieden stadion en club niet de faciliteiten, comfort en uitstraling om hogere prijzen te rechtvaardigen. Het stadion kan slechts een paar skyboxen verhuren, terwijl dat een voor voetbalclubs erg belangrijke inkomstenbron is.

KLEUR BEKENNEN



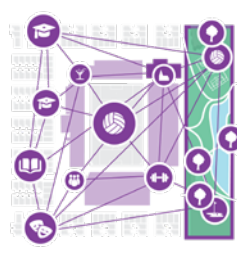
Rivaliserende supporters zijn vrienden, burens en familie.

IDOLEN IN ZICHT



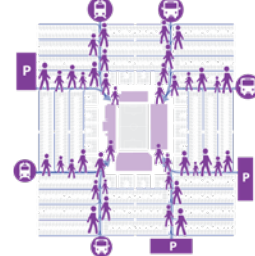
Kinderen groeien op dromende van een voetbalcarrière.

SOCIALE BUURTHUB



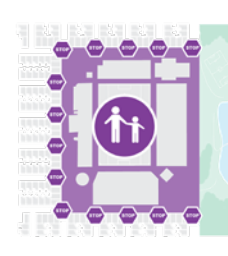
De club vervult een maatschappelijke rol in de wijk.

TE VOET NAAR STADION



Families lopen traditioneel in optocht naar het stadion.

TIJDELIJK AUTOVRIJ



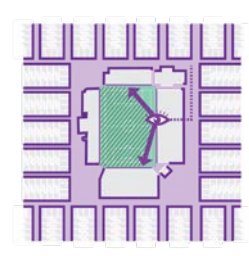
De wijk wordt tijdelijk autovrij gemaakt op wedstrijddagen.

POP UP ECONOMIE



De lokale economie floreert op wedstrijddagen.

CONTRAST IN ERVARING



Nauwe straten en entrees contrasteren met het open veld.



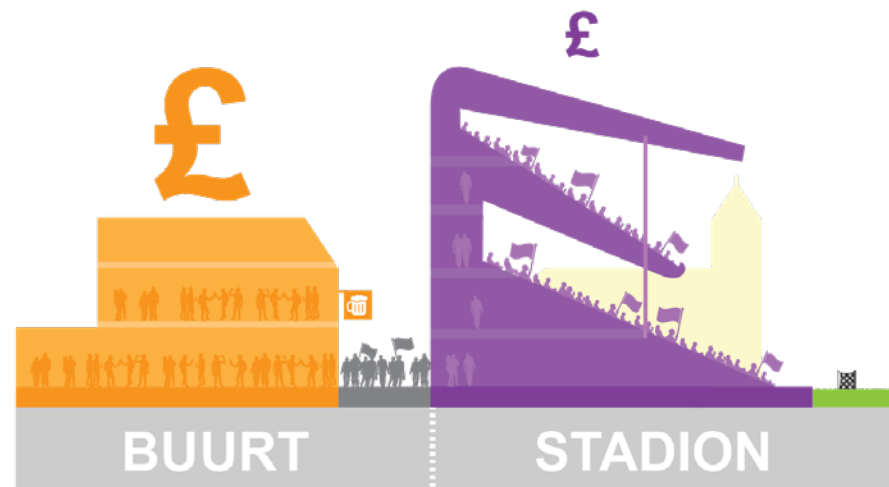
Goodison Park Stadium en Anfield Stadium.

Empty shell

Het huidige stadion fungeert als een katalysator voor de buurt rondom. Het gebrek aan ruimte in het historische functionele stadiongebouw heeft geleid tot florierende concurrerende horeca in de straten rondom. Supporters blijven tot kort voor de aftrap in de pub aan de overkant van de straat hangen. Het stadion loopt hierdoor inkomsten mis. De buurt heeft echter voorzieningen en een levendigheid die zonder het stadion niet mogelijk zouden zijn. Deze horecavoorzieningen genereren voldoende omzet tijdens de tweewekelijkse piekmomenten (wedstrijddagen) om de dalmomenten te compenseren en kan daarom dagelijks open zijn.



In het stadion is nauwelijks ruimte voor horeca en verblijf. Voor en na de wedstrijd eet en drinkt men in de straten rondom.

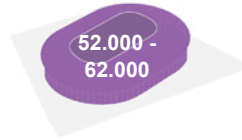


4.3 AMBITIE CLUB

Een nieuw stadion

Everton FC heeft sinds 2016 een nieuwe, ambitieuze grootaandeelhouder. Het hogere ambitieniveau heeft geleid tot forse investeringen. Vooralnog staan hier gelijkgebleven inkomsten tegenover. Deloitte heeft in hun recente onderzoek naar de gezondheid van clubs Everton FC daarom in de Red Zone ingedeeld. Om de sportieve ambitie waar te kunnen maken en de hogere uitgaven te compenseren zullen er meer inkomsten moeten worden gegenereerd. Het huidige stadion biedt hiervoor onvoldoende mogelijkheden. Ambitie is daarom om een nieuw stadion te bouwen met een hogere capaciteit, meer skyboxen, meer programma en op een betere locatie voor toeristen.

CAPACITEIT



SKYBOXEN



PROGRAMMA

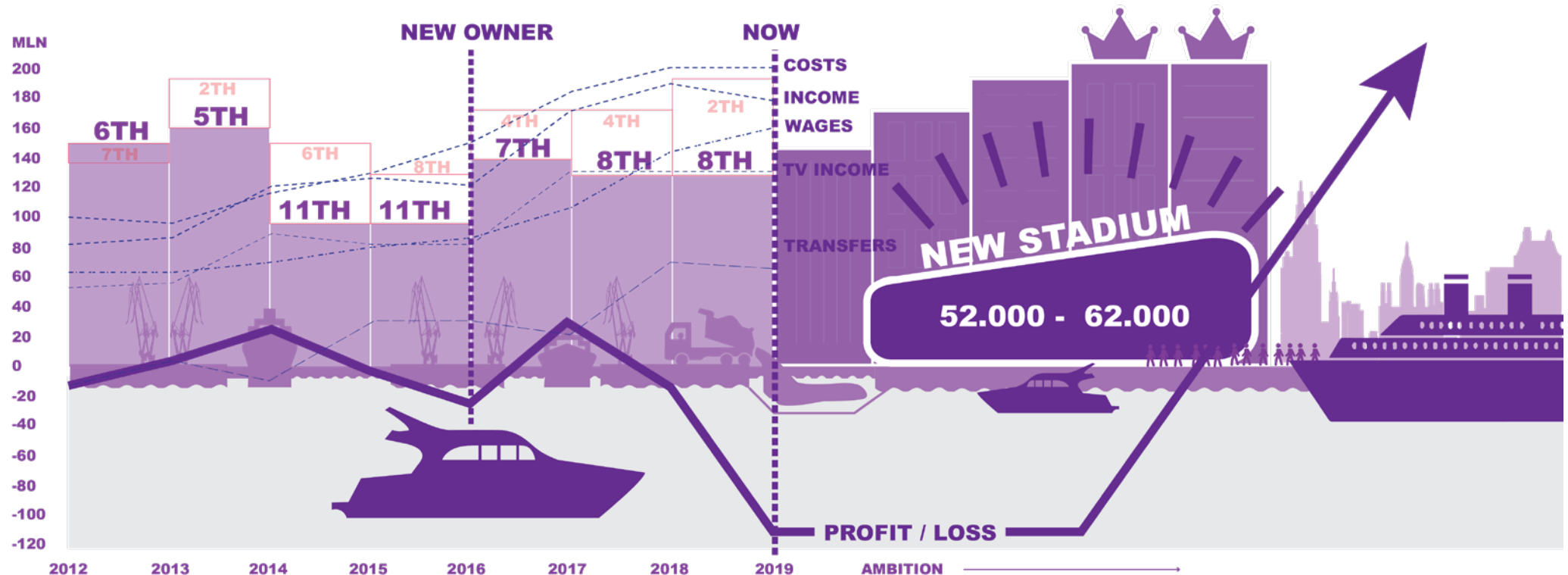


TOERISTISCH ICOON



Voetbaltoerisme is een nieuwe, sterk groeiende markt die nog slecht wordt gemonitord. Voetbaltoeristen zijn vaak kapitaalkrachtiger en geven meer geld uit aan merchandise dan lokale fans. Verwachting is dat voor clubs buiten de top 5, zoals Everton FC, het percentage toeristen 60% lager ligt. Buurman Liverpool FC toont echter aan dat de potentie voor Everton FC

om voetbaltoeristen aan te trekken enorm is. Naast sportief succes is namelijk ook de aantrekkelijkheid van de stad belangrijk. Voetbaltoeristen combineren hun wedstrijdbezoek met een stedentrip, buiten het toeristenseizoen. Het aanboren van deze markt is een kans om de inkomsten van zowel club als stad te vergroten.

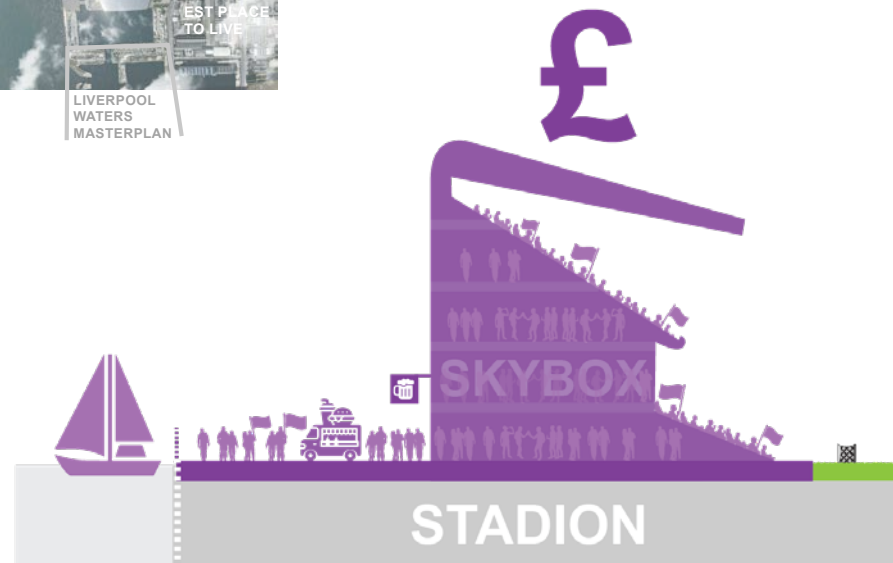




Buitenlandse voetbaltoeristen per club.

All-in-one

Everton FC wil meer inkomsten genereren door het bouwen van een nieuw stadion met een hogere capaciteit, meer skyboxen, meer commercieel programma en op een voor toeristen beter bereikbare locatie. Architectonisch moet het een iconische magneet worden. Door de potentieel concurrerende burelen op afstand te houden, gaat zoveel mogelijk winst naar het stadion en de club. De buurt rondom het nieuwe stadion gaat in vergelijking met de huidige situatie in veel mindere mate profiteren van de aanwezigheid van het stadion. Het is grotendeels omgeven door water en grenst aan de haven die haven blijft. Aan zuidzijde grenst het aan masterplan Liverpool Waters, waar ontwikkelende marktpartijen al voor 5 miljard aan investeringen hebben gepland. De geplande appartementen daar zullen vanwege de ligging en met uitzicht op jachthaven en rivier al goed verkopen. Het transformatiegebied aan zuidoostzijde is vanwege het vele erfgoed al "The coolest place to live in the UK". Het stadion heeft als katalysator hier een beperkt effect.



4.4 CONCEPT

Inspiratie

Wrigley Field Stadium in Chicago's Wrigleyville vormt een belangrijke bron van inspiratie. De bij honkbalstadions gebruikelijke lagere "buitenveld"-tribune heeft hier, in stedelijke context, de opkomst van de Wrigley Rooftops gefaciliteerd. De 16 panden, inmiddels getransformeerd tot clubs, hotels, pubs en restaurants, bieden unieke stadionervaringen tegen soms forse prijzen. In 2004 is juridische overeenstemming bereikt over gedoging in ruil voor de afdracht van 17% van de kaartverkoop van de Rooftops aan het stadion. De club koopt de panden langzaam op om 100% te vangen. Bijzonder is dat de tribunes op straat nauwelijks, incidenteel, zichtbaar zijn, waardoor het als een lokale woonbuurt voelt.



Wrigley Field Rooftops, Chicago



Busch Stadium in St.-Louis uit 2006. Hier heeft HOK Sports/Populous de ontwikkeling van kavels met rooftops rondom in beperkte mate gefaciliteerd in het stadionontwerp. Dit heeft geleid tot ontwikkeling van kavels met veldzicht. Eerst met meerlaagse horeca met een drukke commerciële gevel. Nieuwste ontwikkeling is Cardinal One, vernoemd naar de club The Cardinals, luxe appartementen waar je kan volgens de makelaar kan wonen als een Cardinal (speler).



Fase 1: Horeca met Rooftops



Effect: achtergelegen bestaande Hilton heeft ook een rooftop bar gemaakt.



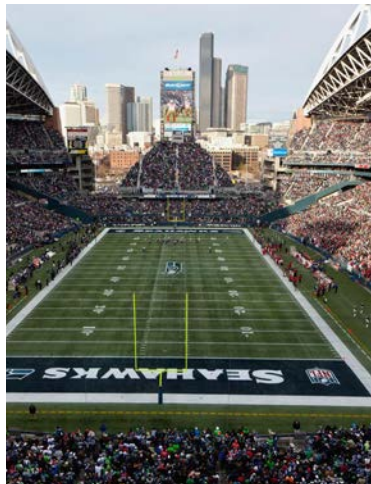
Fase 2: Appartementen

Century Link Stadium, Seattle



Icoon

Deze toeristische foto's zijn gratis te maken. De stad verdient aan de toeristen.



Deze toeristische foto is alleen tijdens een wedstrijd of rondleiding te maken. De club verdient geld aan de toeristen.

Citymarketing Het beeld werkt in twee richtingen: Veel Amerikaanse stadions bevatten een venster naar de stad. Citymarketing speelt daar een belangrijke rol in het stadionontwerp. De unieke context maakt ook het stadion uniek en verbonden met de stad.

Overige referenties



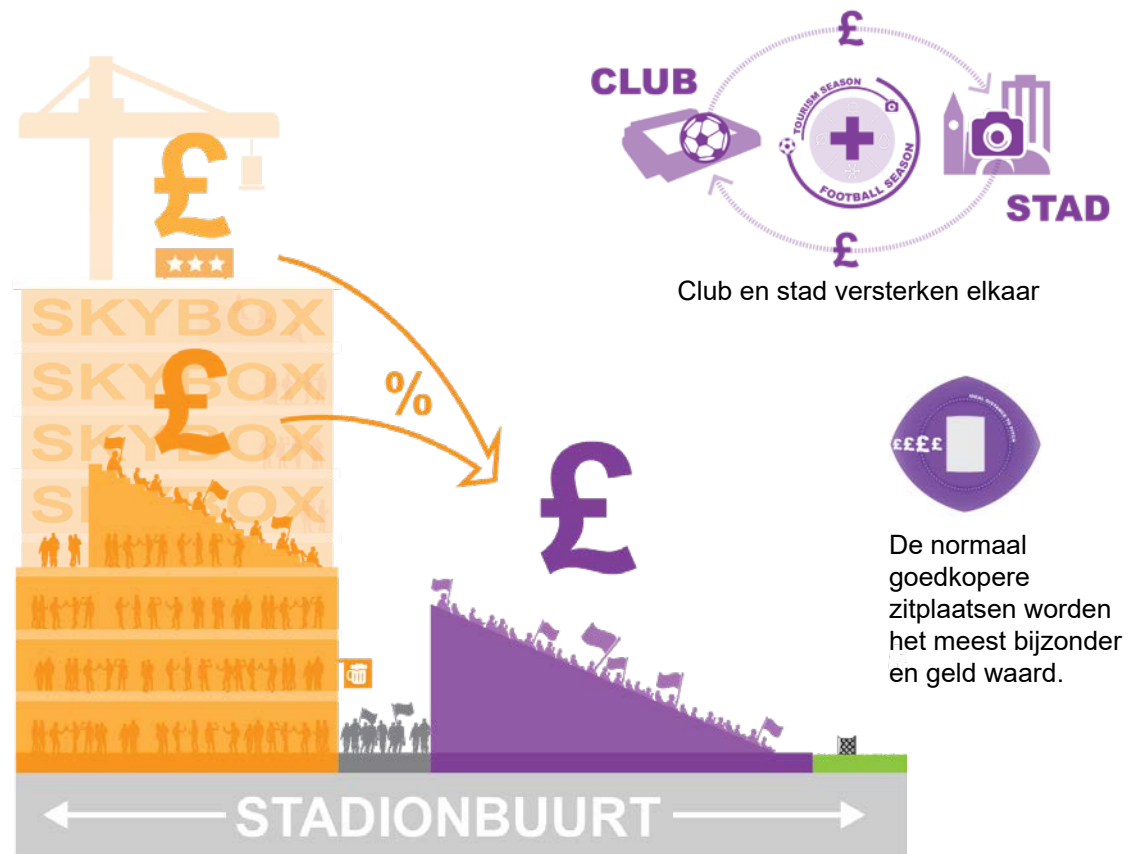
Tijdelijke uitbreiding t.b.v. het WK 2018 in Jekaterinenburg.



WACA Ground, Perth

Hybride: katalysator voor een stadionwijk

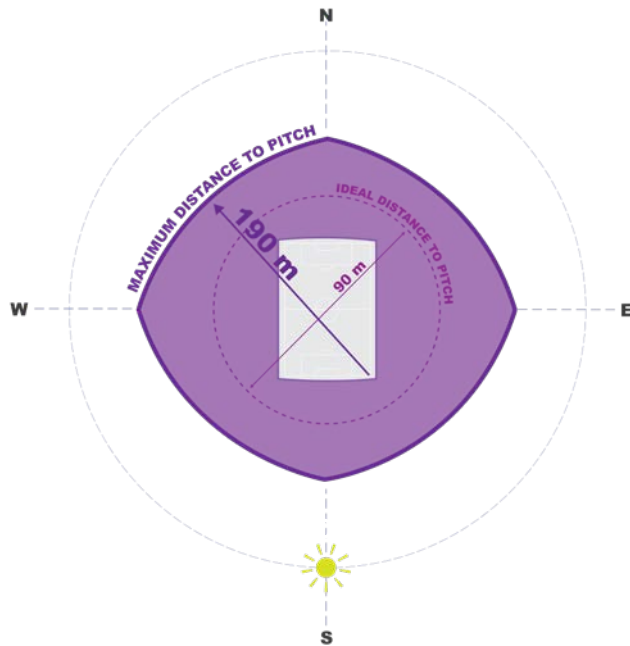
Het nieuwe stadion wordt een katalysator die leidt tot het ontstaan van een bijzondere stadionwijk. Het stadionprogramma wordt opgesplitst tot een functionele kern met daaromheen een ring met ontwikkelbare kavels met veldzicht. Hier wordt de creativiteit van ontwikkelaars, ondernemers en architecten gestimuleerd. De kavels kunnen gefaseerd en vraaggestuurd worden ontwikkeld. Een percentage van de kaartverkoop dient te worden afgedragen aan het stadion. De buurt profiteert met een bijzondere identiteit en programmamix. Unieke ervaringen, programma's en aanblikken maken van de stadionbuurt een toeristische attractie voor de stad.



4.5 VORMGEVING

1 FIFA richtlijn

Wereldvoetbalorganisatie FIFA hanteert als richtlijn voor stadionontwerp een maximale zichtafstand van 190m tot de verst gelegen cornervlag. Binnen deze zone kunnen zitplaatsen worden gerealiseerd. Binnen deze zone kunnen ook kavels met zicht op het veld worden ontwikkeld. De maximale ontwikkelruimte is 50.000m². De veldzone neemt afhankelijk van de gekozen afmetingen van het veld een groter of kleiner deel van deze zone in beslag. Het overgebleven aantal vierkante meters is ontwikkelruimte.



Fifa richtlijnen voor stadionontwerp als maximaal ontwikkelpotentieel

2 Inbedden in context

Bestaande en nieuwe verbindingen doorsnijden de ontwikkelruimte. Het stadion bestaat uit 2 delen: een eerste ring direct rondom het veld met echte tribunes. Daaromheen bevinden zich te ontwikkelen kavels. Er is straten zo smal mogelijk te maken. Typisch aan het huidige stadion en traditionele Engelse stadions zijn de nauwe straten rondom. De gewenste verhouding tussen de capaciteit en hoeveelheid openbare ruimte is 1/3. Dat betekent maximaal 21.000 m² bij 62.000 capaciteit.



Straten snijden door het heen.

3 Veiligheidszonering

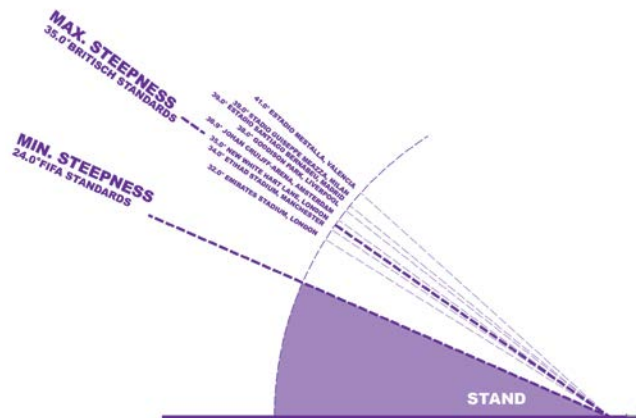
Veiligheidseisen verdelen de ruimte in twee zones:
1. Tijdelijke veiligheid. Deze zone valt binnen de stadiongevel en omvat veldruimte en binnenring, bestaande uit de straten rondom.
2. Permanente veiligheid. Deze zone omvat de ruimte direct rondom het stadion.
Voor beide zones geldt een richtlijn van 4-6 personen per m². (bron: Stadia, a design and development guide). Dat betekent minimaal 2 x 15.500 m² benodigde ruimte bij 62.000 capaciteit.



Hybride: op wedstrijddagen maken straten deel uit van de gecontroleerde stadionomgeving.

4 Flauwe tribunes

De ontwikkelkansen op kavels rondom worden bepaald door de steilheid van de tribunes. Een flauwe tribune biedt achtergelegen kavels zicht vanaf een lager punt dan een steile tribune. Het bepaald de minimale bouwhoogte waarop ontwikkelen van deze kavels door partijen lucratief wordt. Uitgangspunt is om de schaal van het stadion bij de omgeving te laten aansluiten en zoveel mogelijk laagdrempelig ontwikkelpotentieel te bieden. Daarom wordt uitgegaan van 24 graden, de minimale steilheid voor tribune's volgens de FIFA richtlijn.



Vergelijking max. steilheid tribunes in stadions.

5 Oeningen

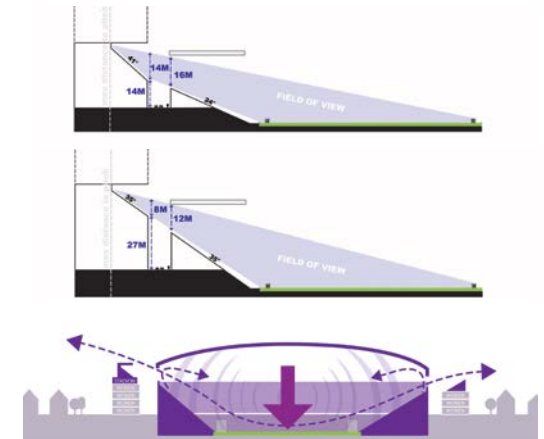
De vorm van stadion en tribunes zijn bepalend voor de mate van veldzicht en daarmee het ontwikkelpotentieel van omliggende kavels. Open hoeken, golvende vormen en lage tribunedelen dragen enerzijds bij aan meer veldzicht en ontwikkelpotentieel. Anderzijds verbindt dit het stadion met de unieke stedelijke context. De bijzondere en iconische vorm geeft het stadion identiteit draagt daarnaast bij aan de toeristische attractiewaarde. Er dient in onderhandeling met geïnteresseerde partijen een balans te worden gevonden tussen stadionsfeer en ontwikkelpotentieel.



Concept: een contextueel stadion met ontwikkelpotentieel.

6 Venster op de stad

Tribunes van Engelse voetbalstadions behoeven een dak. Het hoogste punt van een tribune vormt samen met de onderzijde van het dak een venster, en bepaald het gevelvlak van achtergelegen bebouwing met zicht op het veld. Een lager dak is goedkoper, maar biedt minder groeikansen. Flauwe tribunes en een hoog hangend dak levert meer gevelvlak met veldzicht op maar ook een minder besloten en akoestisch opener stadion. Het stadionsdak bindt de tribunes tot een herkenbaar en iconisch geheel.



Een steilere eerste tribune leidt tot hogere straatwanden. De verdiepte ligging van het veld helpt daarbij en bij het binnenhouden van geluid.

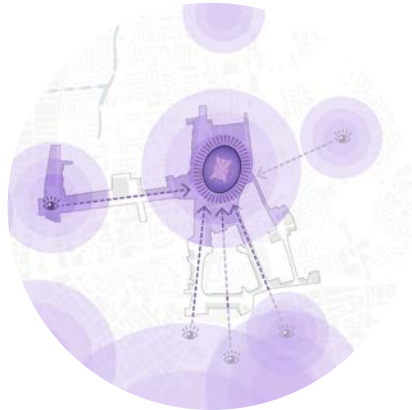


An aerial photograph of Liverpool, UK, showing a mix of historic and modern architecture. In the foreground, the grand, classical-style building of the Liverpool Philharmonic Hall is prominent on the left. A wide, multi-lane road with traffic, including buses and cars, runs through the center. To the right, there are several tall, modern office buildings with glass facades. The background shows a dense urban landscape with residential houses and green spaces under a cloudy sky.

5. MASTERPLAN NEW EVERTON

5.1 UITGANGSPUNTEN

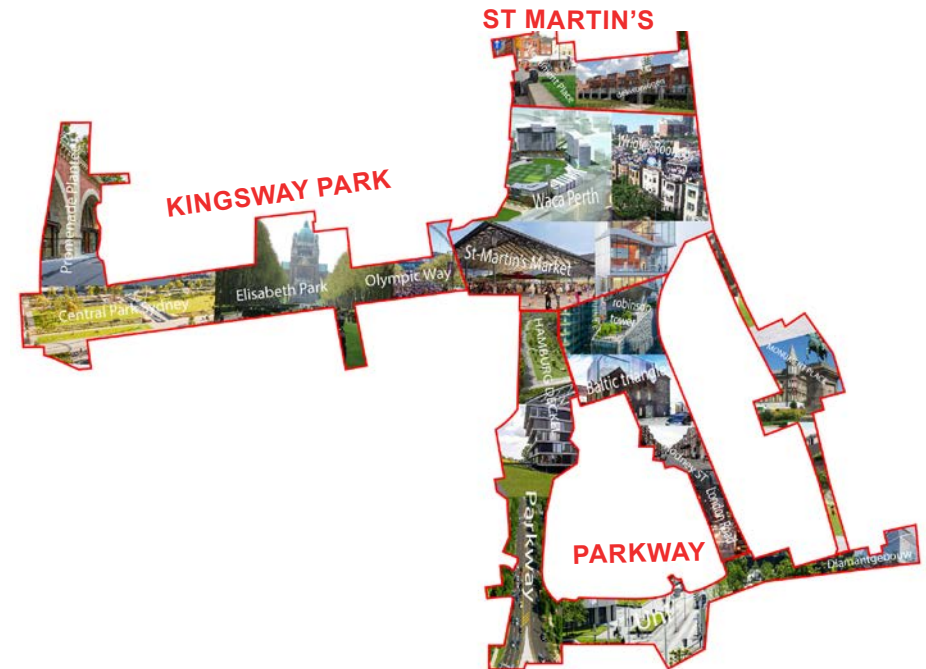
TWEE KATALYSATOREN



IMPULS VOOR OMGEVING



DEELGEBIEDEN



GROENE WOONMILIEUS

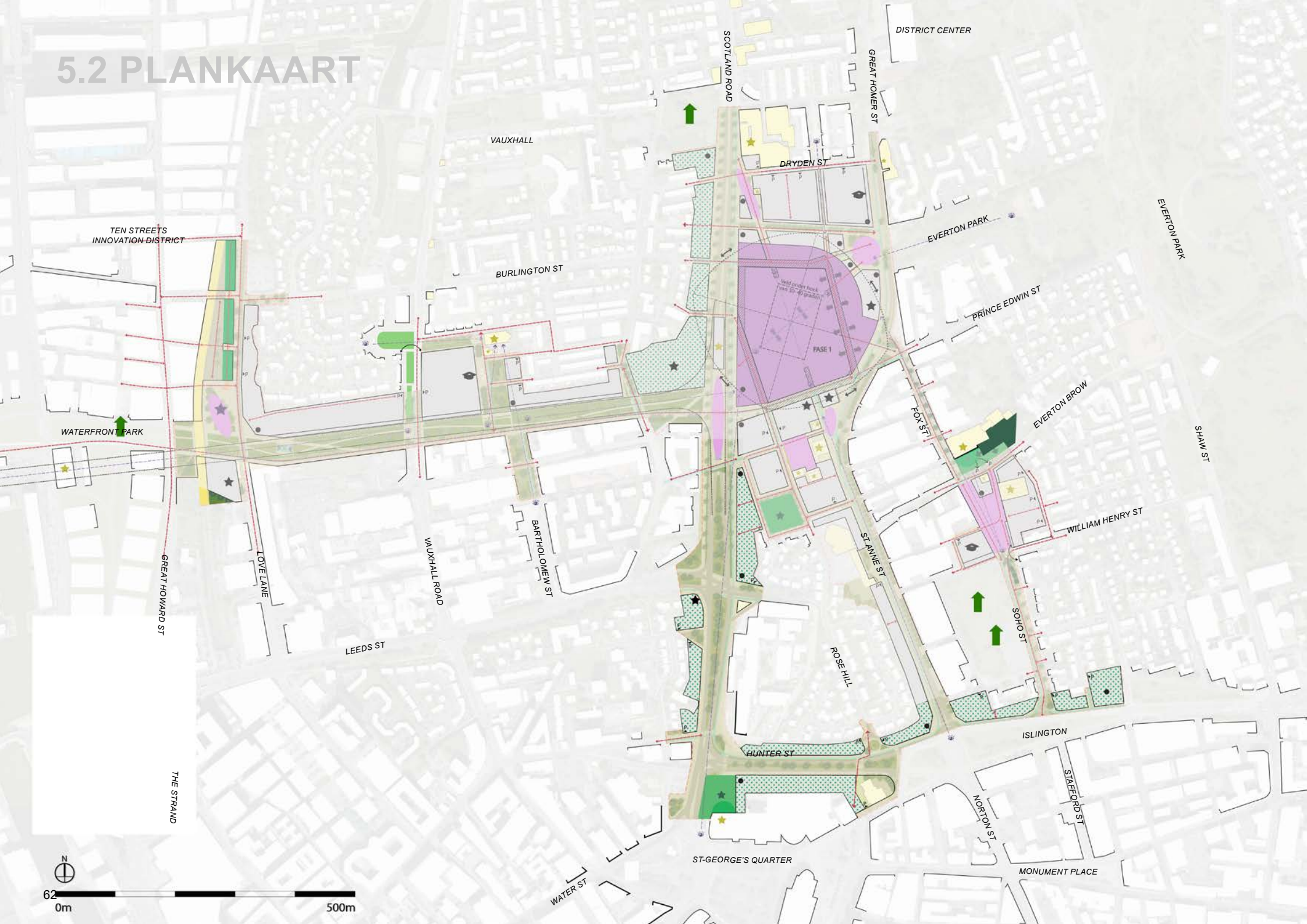


HERSTELLEN VERBINDINGEN





5.2 PLANKAART



VOORBEELDUITWERKING



TEN STREETS
INNOVATION DISTRICT

WATERFRONT PARK

GREAT HOWARD ST

LOVE LANE

LEEDS ST

THE STRAND

VAUXHALL

BURLINGTON ST

VAUXHALL ROAD

BARTHOLOMEW ST

ST-GEORGE'S QUARTER

WATER ST

SCOTLAND ROAD

DRYDEN ST

GREAT HOMER ST

DISTRICT CENTER

EVERTON PARK

PRINCE EDWIN ST

BOX ST

EVERTON BROW

WILLIAM HENRY ST

ROSE HILL

ST ANNE ST

SOHO ST

ISLINGTON

NORTON ST

STAFFORD ST

MONUMENT PLACE

EVERTON PARK

SHAW ST

5.3 PROGRAMMA

Stedelijke woonbuurt

Programma toevoegen draagt bij aan het transformeren van barrière tot een verbindend gebied. De ov bereikbaarheid is dusdanig dat het programma van het stadiondeel op niet wedstrijddagen primair een lokaal stedelijk karakter heeft. Juist dat verhoogt de attractiviteit voor de internationale voetbaltoerist.

Wonen

Opgave van New Everton is het toevoegen van starters- en eengezinswoningen. Het plan beoogt dit te bereiken door herkenbare adressen te creëren aan aantrekkelijke openbare ruimtes. Hier kan een divers aanbod aan stedelijke grondgebonden typologieën, waaronder atelierwoningen en dekwoningen hun plek vinden. Stedelijke accenten worden gemaakt met gestapelde woningen waaronder gezinsapartementen.

Stadion

New Everton genereert in eerste instantie werkgelegenheid met het nieuwe voetbalstadion. Deze dient ten goede te komen aan omwonenden. Als katalysator biedt het stadion aanleiding tot ontwikkeling van de kavels rondom met innovatieve nieuwe en hybride programmaconcepten. Wonen dient hierin een belangrijk aandeel te hebben, ook in de plint. Het veldzicht biedt aanleiding tot het ontstaan van bijzonder en publiek programma op hoogte en een fotogeniek daklandschap. Een trekpleister voor toeristen.

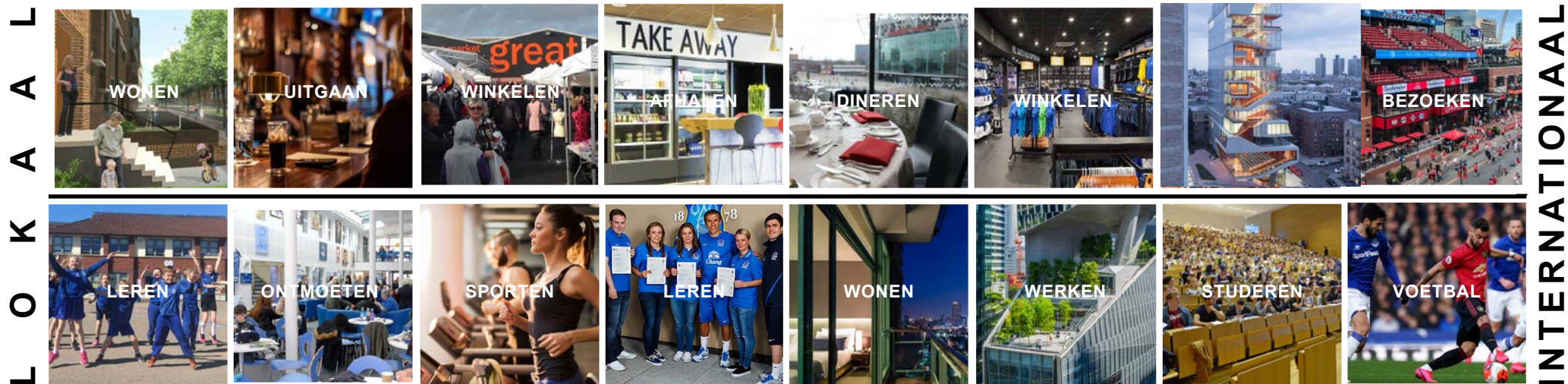
Noord zuid

Op de noord-zuid lijnen versterken commerciële plinten de verbinding met het stadscentrum. Het diverse bestaande programma (universiteit, kerk, politiebureau, brandweerkazerne,

hotels/hostels en pubs) wordt aangevuld met woonprogramma, kantoren, onderwijs, hotels, lokale voorzieningen en het nieuwe Merseyside Police HQ met parkeergarage. De nabijheid van het stadscentrum en de goede ov-, fiets, voetganger en autobereikbaarheid maakt aan Scotland Road grootschaliger programma passen bij de parkway korrel denkbaar. De Greatie Street Market verhuist naar een prominentere plek. Basisscholen en sociaal-maatschappelijke voorzieningen krijgen een plek op de pleinen.

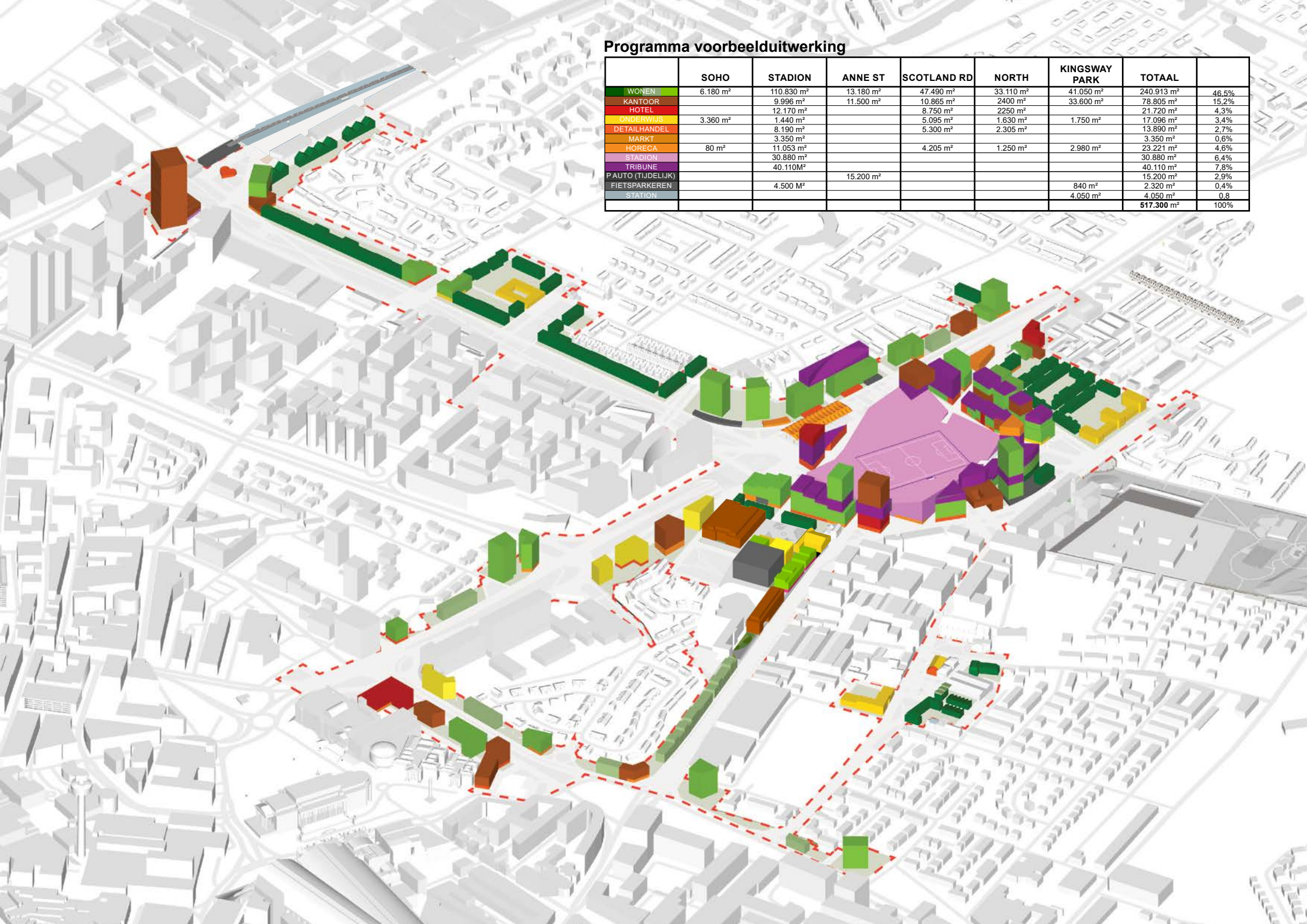
Station

Stationsgerelateerd programma (fietsenstalling, werkplekken, retail, horeca) vindt zijn plek in de oude spoorbogen en het stationsplein is kantoorprogramma, studentenhuisvesting en horeca denkbaar.



Programma voorbeelduitwerking

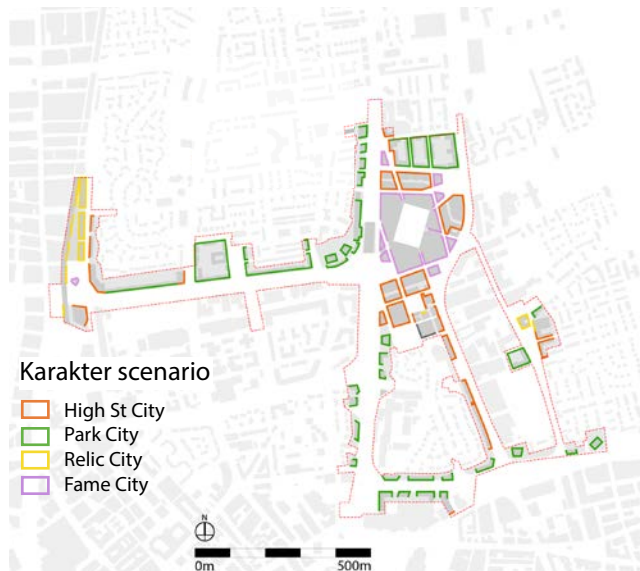
| | SOHO | STADION | ANNE ST | SCOTLAND RD | NORTH | KINGSWAY PARK | TOTAAL | |
|--------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------|-------------|
| WONEN | 6.180 m ² | 110.830 m ² | 13.180 m ² | 47.490 m ² | 33.110 m ² | 41.050 m ² | 240.913 m ² | 46,5% |
| KANTOOR | | 9.996 m ² | 11.500 m ² | 10.865 m ² | 2400 m ² | 33.600 m ² | 78.805 m ² | 15,2% |
| HOTEL | | 12.170 m ² | | 8.750 m ² | 2250 m ² | | 21.720 m ² | 4,3% |
| ONDERWIJS | 3.360 m ² | 1.440 m ² | | 5.095 m ² | 1.630 m ² | 1.750 m ² | 17.096 m ² | 3,4% |
| DETAILHANDEL | | 8.190 m ² | | 5.300 m ² | 2.305 m ² | | 13.890 m ² | 2,7% |
| MARKT | | 3.350 m ² | | | | | 3.350 m ² | 0,6% |
| HORECA | 80 m ² | 11.053 m ² | | 4.205 m ² | 1.250 m ² | 2.980 m ² | 23.221 m ² | 4,6% |
| STATION | | 30.880 m ² | | | | | 30.880 m ² | 6,4% |
| TRIBUNE | | 40.110 m ² | | | | | 40.110 m ² | 7,8% |
| P AUTO (TIJDELIJK) | | | 15.200 m ² | | | | 15.200 m ² | 2,9% |
| FIETSPARKEREN | | 4.500 m ² | | | | 840 m ² | 2.320 m ² | 0,4% |
| STATION | | | | | | 4.050 m ² | 4.050 m ² | 0,8% |
| | | | | | | | 517.300 m² | 100% |



5.4 BEBOUWING

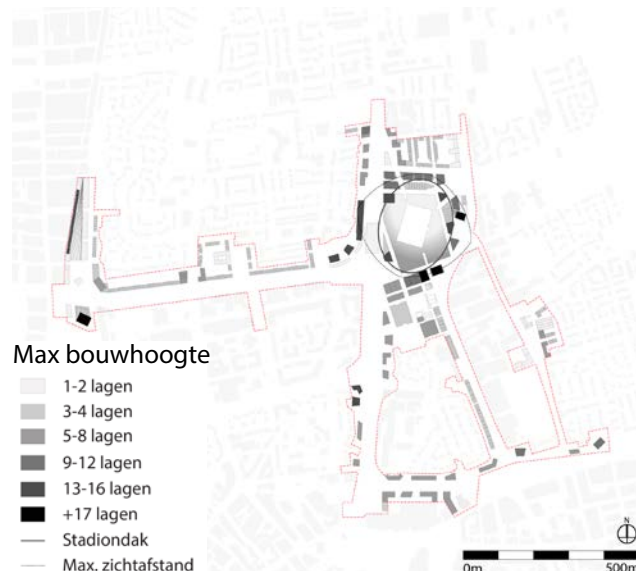
Karakter

New Everton maakt straten en pleinen. De bebouwing vormt in basis de verbindende stedelijke laag tussen de omliggende suburbane woongebieden en de studentenblokken. De aaneengesloten straatwanden, grondgebonden woningen, gesloten bouwblokken, stedelijke parkeeroplossingen, kleine korrel en beperkte bouwhoogtes maken New Everton een prettig woongebied met een menselijke maat. Monumentale panden vormen herkenbare ankers waar de nieuwe openbare ruimtes en bebouwing hun identiteit aan ontlene. Uitzondering vormt de parkwaybebouwing: nieuwe fragmenten in het groen versterken het bestaande gefragmenteerde karakter. Overgangen tussen de verschillende karakters zijn duidelijk zichtbaar. Pleinen markeren de belangrijkste stadion-entrees. Het stadion vormt een landmark dat een stedelijker onderdeel is van de buurt met diversiteit in korrel en bouwhoogtes en een actief daklandschap.



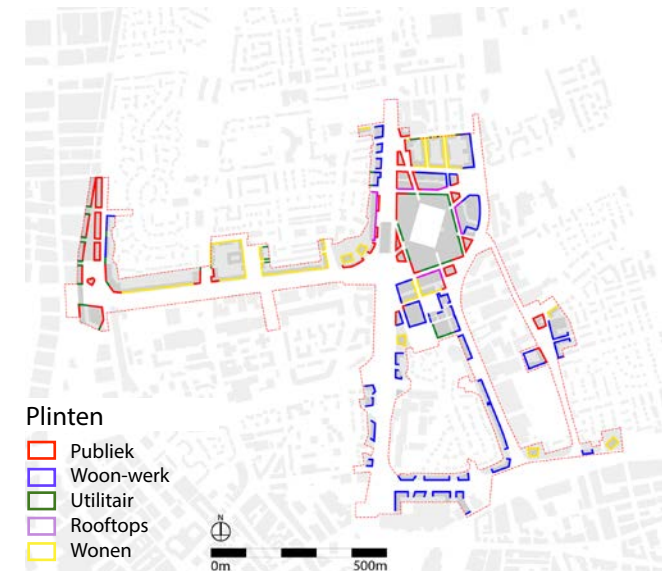
Hoogteaccenten

Het plan voorziet in de stedelijke vraag naar eengezinswoningen. De vele grondgebonden woningen hebben een hoogte tot 3-4 lagen. Bouwhoogtes aan Kingsway Park zijn ook vanwege de schaduwwerking op bestaande kavels beperkt. De parkway-bebouwing is in basis 5-8 lagen hoog. Accenten lopen op van Unesco-gebied St-George's Quarter richting het stadion. Hoeken en overgangen tussen karakters kunnen worden geaccentueerd met hoogteaccenten. De maximale bouwhoogte tot 70m is ten behoeve van de leesbaarheid van de stad lager dan de tot 130m toegestane bouwhoogte in Liverpool Waters. Hoogteaccenten accentueren het nieuwe treinstation en het nieuwe stadion. De hoogte van de stadiongebouwen wordt bepaald door de steilheid van tribunes en de onderzijde van het stadiondak. Dit is vraagafhankelijk en wordt in overleg met ontwikkelende partijen bepaald in de uitwerking.



Plinten

Het maken van voorkanten met goede plinten t.b.v. de sociale veiligheid vormt een belangrijk uitgangspunt van New Everton. Parkeren en logistiek worden buiten het zicht opgelost. De meeste plinten brengen het grondgebonden wonen tot uiting, al dan niet i.c.m. voortuinen. Parkwayplinten zijn publiek en brengen levendigheid. High Street plinten zijn zoveel mogelijk publiek, afgewisseld met compacte entrees van woon- en werkgebouwen. Het stadion heeft een superplint die vergelijkbaar functioneel is vormgegeven als die van het huidige stadion, met veel smalle entrees tot de tribunes. Uitzondering hierop zijn de koppen van de entreepleinen met dubbelhoge publieke plinten. De plinten van de te ontwikkelen stadionkavels zijn met minimaal 4,5 meter transformeerbaar voor eventuele toekomstige vraag naar meer commercieel programma. Een hoogteverschil scheidt woning van stadionbezoekers.



5.5 BUITENRUIMTE

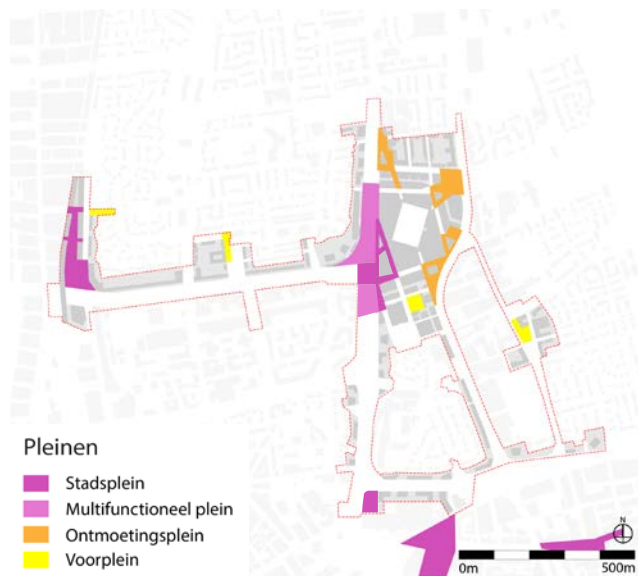
Verbindingen

De bestaande noord zuid lijnen vormen samen met het nieuwe oost west gelegen Kingsway Park, de lijnen die New Everton dragen. Doorbraak Soho Square creëert een luwe extra noord-zuid verbinding. Het masterplan biedt aanleiding tot opwaardering van bestaande verbindingen en creëert nieuwe. De verschillende typen verbindingen hebben een eigen karakter. Overkluizing van de Kingsway Tunnel verbindt wijken aan weerszijden. Transformatie van de verkeersknoop verkleint de barrièrewerking of heft deze op. Het stratenweefsel wordt geheeld. Oude verbindingen worden hersteld, worden door het stadion heen getrokken en vormen daarmee het stadion. Deze maken deel uit van het royale voetgangersgebied bestaande uit hoogwaardige stedelijke ruimtes.



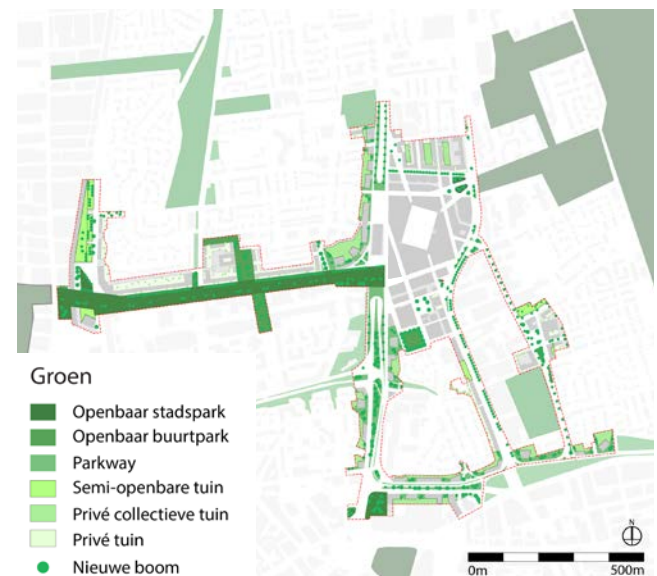
Pleinen

Op de kruising van de twee belangrijkste stadsassen ligt Everton Square. Het beëindigd Kingsway Park en vormt een monumentale entree voor (inter-) nationale bezoekers vanuit beide stations. Op het aangrenzende multiplein krijgt de historische St. Martin's Market een prominente nieuwe plek, staan bussen en een podium bij wedstrijden en wordt gesport. Het plein aan Everton Park heeft een lokaal parkachtig karakter. Woonpleinen hebben een groen karakter met ruimte voor sport- en spel. Voorpleinen zijn steniger ingericht. Entreepleinen hebben een dubbelfunctie: op wedstrijddagen leiden zij tot de binnenring met tribunes en op niet-wedstrijddagen zijn het lokale ontmoetingspleinen met actief plintprogramma. Het stationsplein en Museum Square zijn stedelijke ankerpunten met een inrichting die uitnodigt tot actief en meerledig gebruik.



Groen

Het masterplan verbindt bestaande groengebieden met elkaar en geeft deze voorkanten. Het lineaire Kingsway Park is een monumentaal stadspark met aanleidingen voor verblijf en spontaan sporten en bewegen, royale voet- en fietsverbindingen en spectaculaire zichtlijnen. De uitlopers hebben een lokaler karakter en waar het wonen tot uiting komt met veel ruimte voor groen en sport- en spel. Dat geldt ook voor de diverse woonpleinen zoals Rose Place, Victoria Square en Soho Square. Dit laatste heeft een groen hart en een kloostertuin voor The Frairy House. Het groene karakter van de Parkway blijft behouden door groen en nieuwe gebouwen elkaar te laten afwisselen en slim het hoogteverschil te benutten om het parkeren op te lossen. De overgang naar St. John's Garden wordt gemaakt door het met groen en kunst ingerichte Museum Square.



5.6 BEREIKBAARHEID

Matchday en niet-matchday

Ingezet wordt op een modal split waarin de Engelse voetbaltraditie om gezamenlijk naar het stadion te lopen wordt gevierd. De positionering van het stadion op loopafstand van het stadscentrum en meerdere treinstations maakt dit zeer kansrijk. Het hebben van bestemmingen in meerdere richtingen draagt bij aan horizontale ontvlechting en spreiding van bezoekersstromen. Creatie van aantrekkelijke en geprogrammeerde routes vergroot het effect.

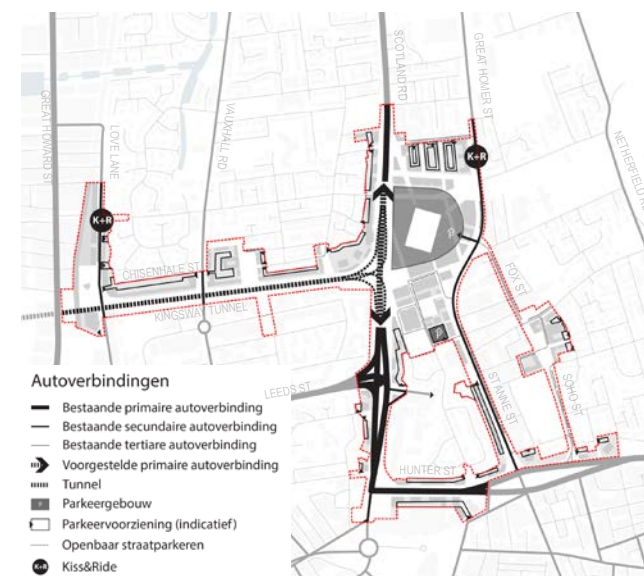
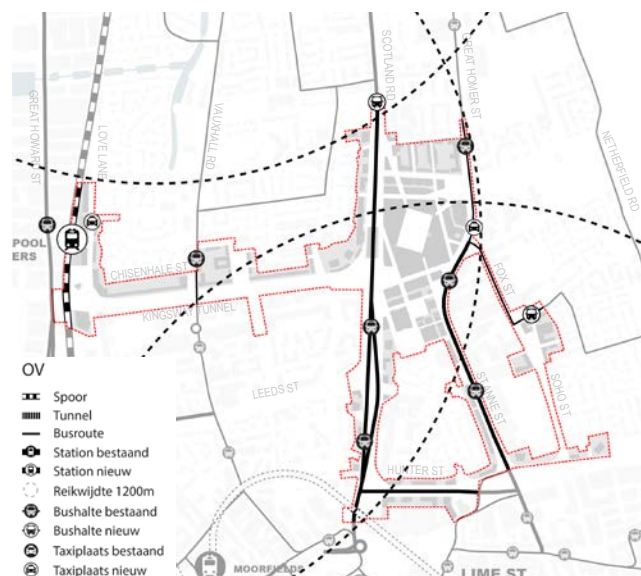
Waar het plangebied momenteel een blinde vlek is voor fietsers en voetgangers en de auto-infrastructuur wordt ervaren als barrière, wordt in het masterplan ingezet op OV en langzaam verkeer. Alle nieuwe verbindingen zijn voor langzaam verkeer. Barrières worden via downgrading opgeheven of verminderd. Toevoeging van programma en voorkanten vergroot de sociale veiligheid op routes. Nieuwe en geupgrade

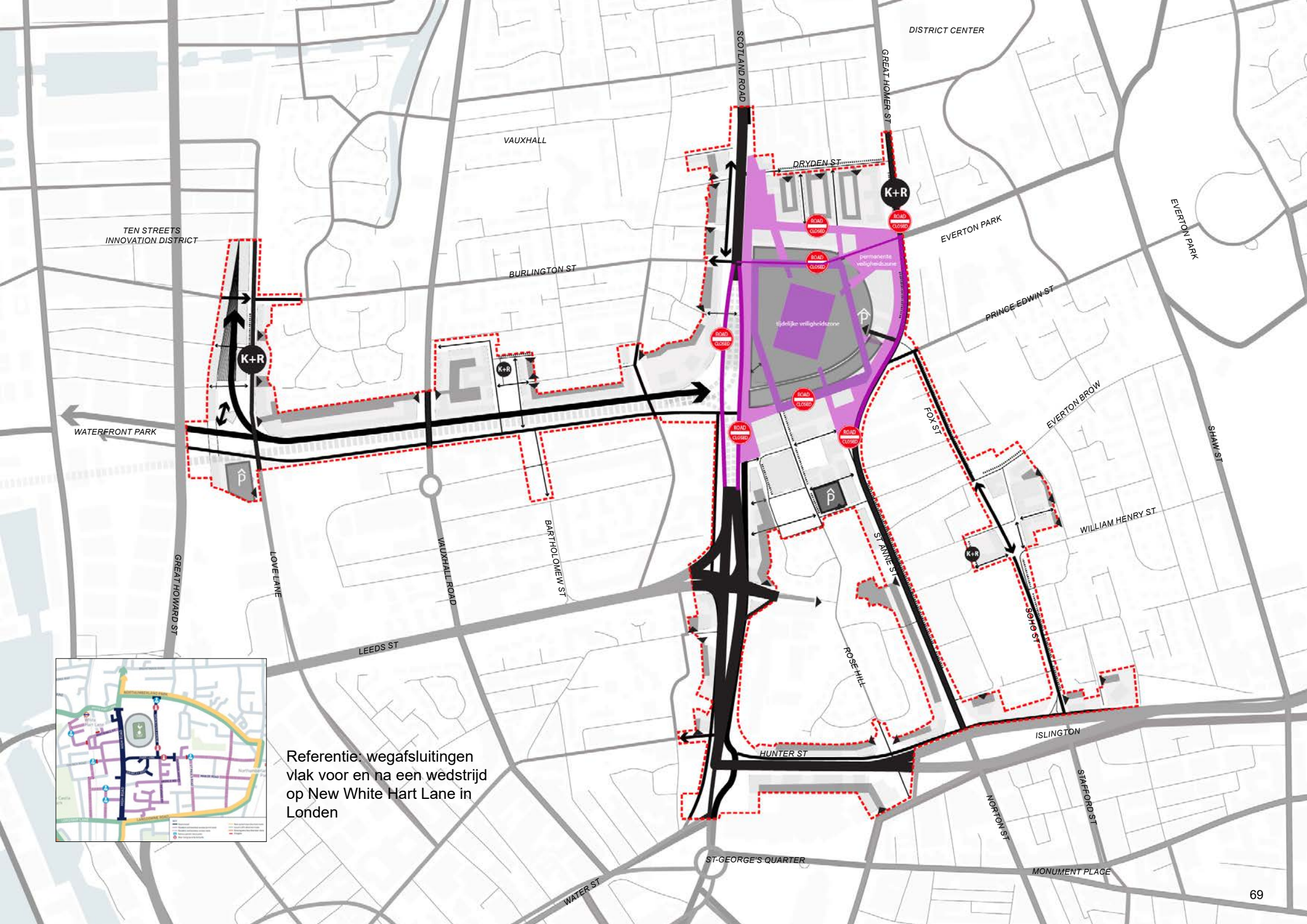
fietsroutes verbinden de belangrijkste plekken binnen het plangebied, en het plangebied met haar omgeving in alle windrichtingen. Met als toppunt de oost-west parkverbinding van heuvel tot Mersey.

Bestaande stations en het geplande station vormen de poorten naar het gebied. Verdichting in het plangebied draagt bij aan betere benutting van deze OV-knopen. Het uitgebreide busnetwerk is aanvullend. Autoverkeer doorkruist het gebied slechts. Verticale ontvlechting wordt ingezet op de belangrijkste kruising: Kingsway Park (lv.) - Scotland Road (auto). Alle nieuwe bebouwing is bereikbaar via bestaande autoinfrastructuur. Parkeren wordt opgelost in de bouwvelden. Onder het stadion bevindt zich naast een expeditiehub ook parkeergelegenheid voor werknemers, VIP's en bussen voor het stadion en programma rondom. Goed bereikbare openbare

fietsparkeerplaatsen worden daarentegen in grote aantallen aangeboden bij het stadion en station. Everton FC's park&ride systeem op wedstrijddagen blijft bestaan. Ook het beleid, dat straatparkeren rondom het stadion verbiedt, wordt overgenomen ter voorkoming van overlast voor omwonenden.

Bezoekers worden met aantrekkelijk programma verleid om voor en na wedstrijden langer in het gebied te verblijven. Dit verrijkt de totaalbeleving van bezoekers, versterkt de lokale economie en spreidt de verkeersdrukke in tijd. Rondom het stadion worden op wedstrijddagen enkele straten tijdelijk afgesloten voor autoverkeer om extra voetgangersgebied te creëren. Deze extra ruimte wordt toegevoegd aan de altijd autovrije permanente veiligheidszone. Er ontstaat een rondgang om het stadion die alleen met ticket te betreden is.





Referentie: wegafsluitingen vlak voor en na een wedstrijd op New White Hart Lane in Londen

5.7 ONTWIKKELSTRATEGIE

Fasering

Vanzelfsprekend zal het plan in fasen gerealiseerd worden. De fasering is afhankelijk van verwerving van gronden, duur van eventuele bodemsanering en de mate waarin Liverpool City Council voorrang wil geven aan eengezinswoningen voor 2033.

Fase 1

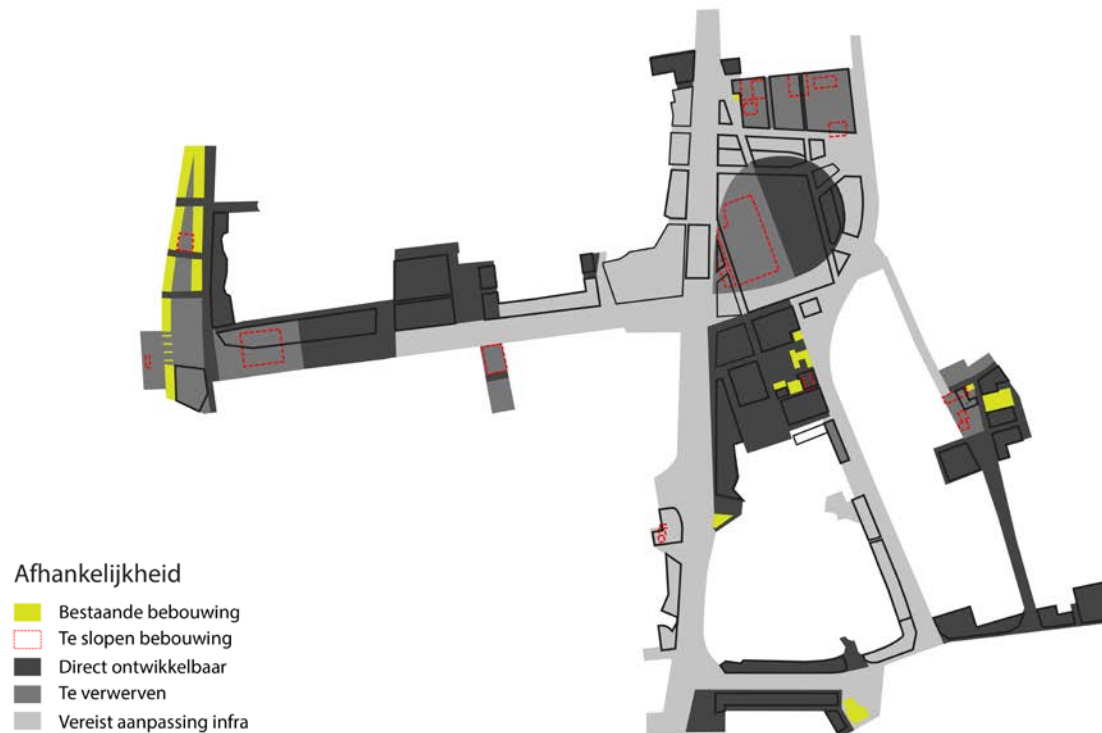
Gestart wordt, na verwerving van de grond van Bestway Holdings, met de bouw van het nieuwe stadion door Everton FC. Daarbij wordt ook het deel van de open tunnelbak ten zuiden van het stadion overkluisd. Ook het door MerseyRail beoogde Metrolink station genaamd Liverpool Waters, wordt gerealiseerd. De kruising Kingsway Tunnel - Scotland Road wordt compacter gemaakt met een gelijkvloerse t-splitsing met verkeerslichten. Via deze kruising wordt het stadion ook vanuit het noorden bereikbaar. Dit station wordt verbonden met het stadion door Burlington St. aan te haken.

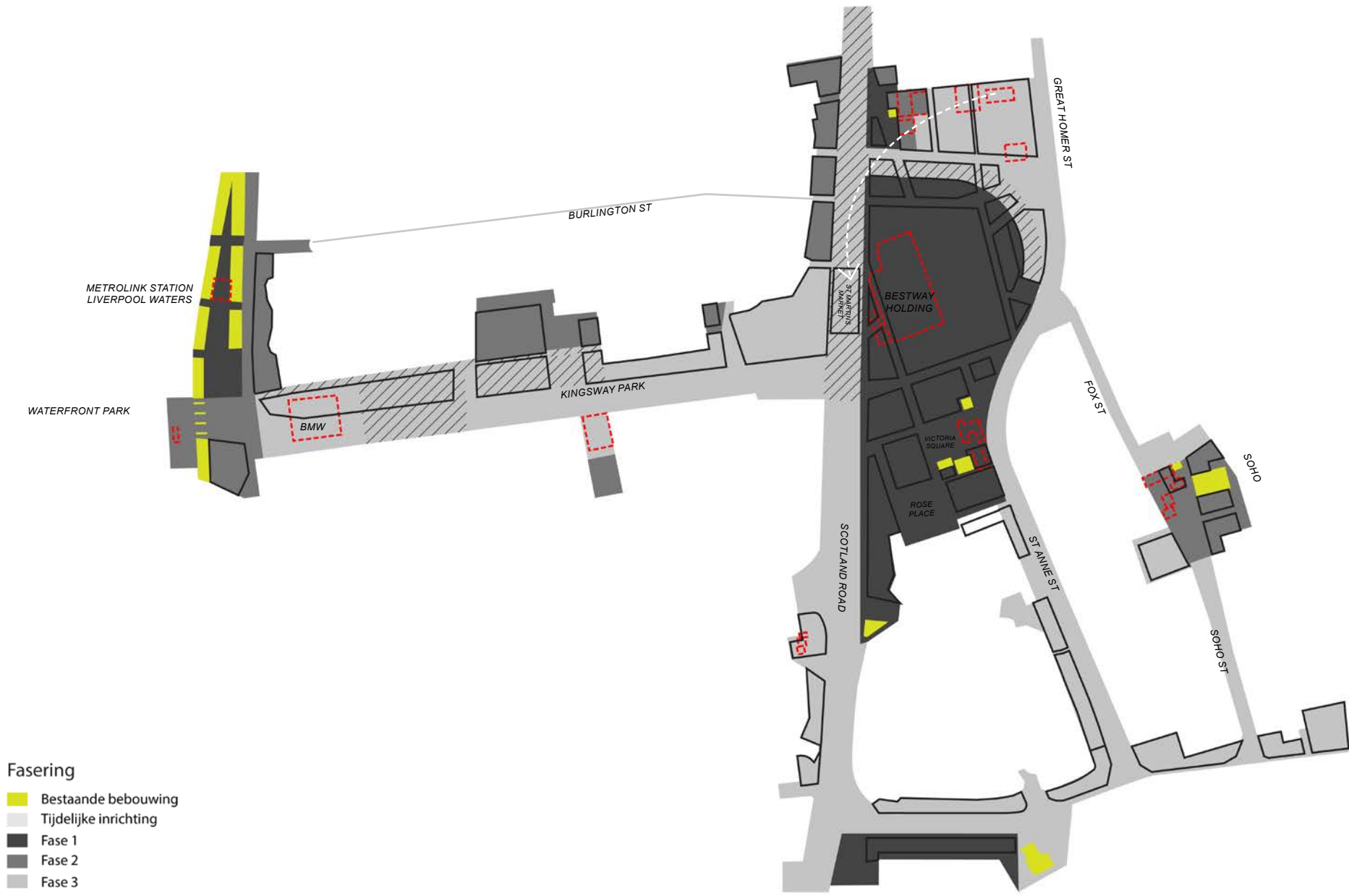
Scotland Road krijgt een stoep aan oostzijde waardoor de kavels aan westzijde van Scotland Road in fase 1 of 2 kunnen worden ontwikkeld. Een tijdelijke voetgangersbrug vergoot de bereikbaarheid vanuit het noordoosten. Bebouwing van de zuidzijde van Scotland Road versterkt de voetgangersverbinding met het stadscentrum. Het geplande Merseyside Police HQ wordt met een parkeergarage i.p.v. maaiveldparkeren in een compactere vorm gerealiseerd. De vrije kavels met zicht op het veld worden vraaggestuurd ontwikkeld. Soho Square vereist een stedenbouwkundige doorbraak, maar kan net als Rose Place en Victoria Square onafhankelijk worden ontwikkeld in fase 1,2 of 3.

Fase 2

In de tweede fase vervult het stadion zijn vliegwiel functie en trekt meer programma aan. Het bevat meer grootschalige en kostbare ingrepen in infrastructuur. Downgrading van St Anne Street, Hunter Street en het zuidelijke deel van Scotland Road maakt toevoeging van bebouwing en vrijliggende fietspaden mogelijk. Overkluizing van de entree van de Kingsway Tunnel en verwerving

en sloop van de BMW showroom maken een continu Kingsway Park mogelijk. Tijdelijk (in fase 1) ingerichte gronden boven en naast de tunnel worden definitief ingericht. Aan het park gelegen kavels worden ontwikkeld. De kruising van Scotland Road met de Kingsway Tunnel wordt voor autoverkeer ondergronds gebracht t.b.v. een autovrije route daarboven. St Martin's Market wordt verplaatst naar een nieuwe hal bovenop de tunnel, waardoor St Martin's kan worden ontwikkeld.





- Fasering**
- Bestaande bebouwing
 - Tijdelijke inrichting
 - Fase 1
 - Fase 2
 - Fase 3



ZOO

CAZOO

FISH & CHIPS

Rooftops

4

THE

FISH & CHIPS
ORIGINAL CHIPS & FISH

An aerial night photograph of a city festival. The scene is filled with a large crowd of people gathered on various levels of buildings and structures. In the foreground, a building has a sign that reads "PEOPLES CLUB". Another building features a sign for "Residence by Marriott". A large, illuminated structure with a grid-like pattern is prominent in the center. The background shows a city skyline with a prominent clock tower and a water tower. Fireworks are exploding in the dark sky above the city.

6. DEELGEBIEDEN

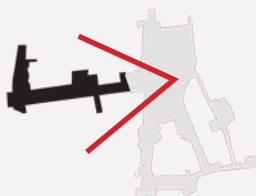
6.1 KINGSWAY PARK

Monumentaal stadspark

Kingsway Park vormt de nieuwe monumentale oost-west as die het nieuwe stadion en treinstation met Liverpool Waters en de Mersey verbind. Nu een barrière bestaande uit braakliggende gronden, parkeerterreinen en een open tunnelbak, straks een lineair park dat de Kingsway Tunnel overkluisd. In noord-zuid richting verbinden uitlopers het suburbane Vauxhall met transformatiegebied Pumpfields voor huidige en nieuwe bewoners.

Grondgebonden wonen aan het park vormt de basis voor het deelgebied Kingsway Park. Liverpool's 19e eeuwse traditie van statig wonen aan het park vormt hierbij inspiratie. Voor een monumentale samenhang en de sociale veiligheid is bebouwing aaneengesloten en heeft een voorzijde naar het park. De bouwhoogte is overwegend beperkt tot 4 lagen i.v.m. schaduwwerking op bestaande bebouwing. Parkeren vindt uit het zicht aan achterzijde in de blokken plaats, enkel gebruik makend van bestaande infrastructuur.

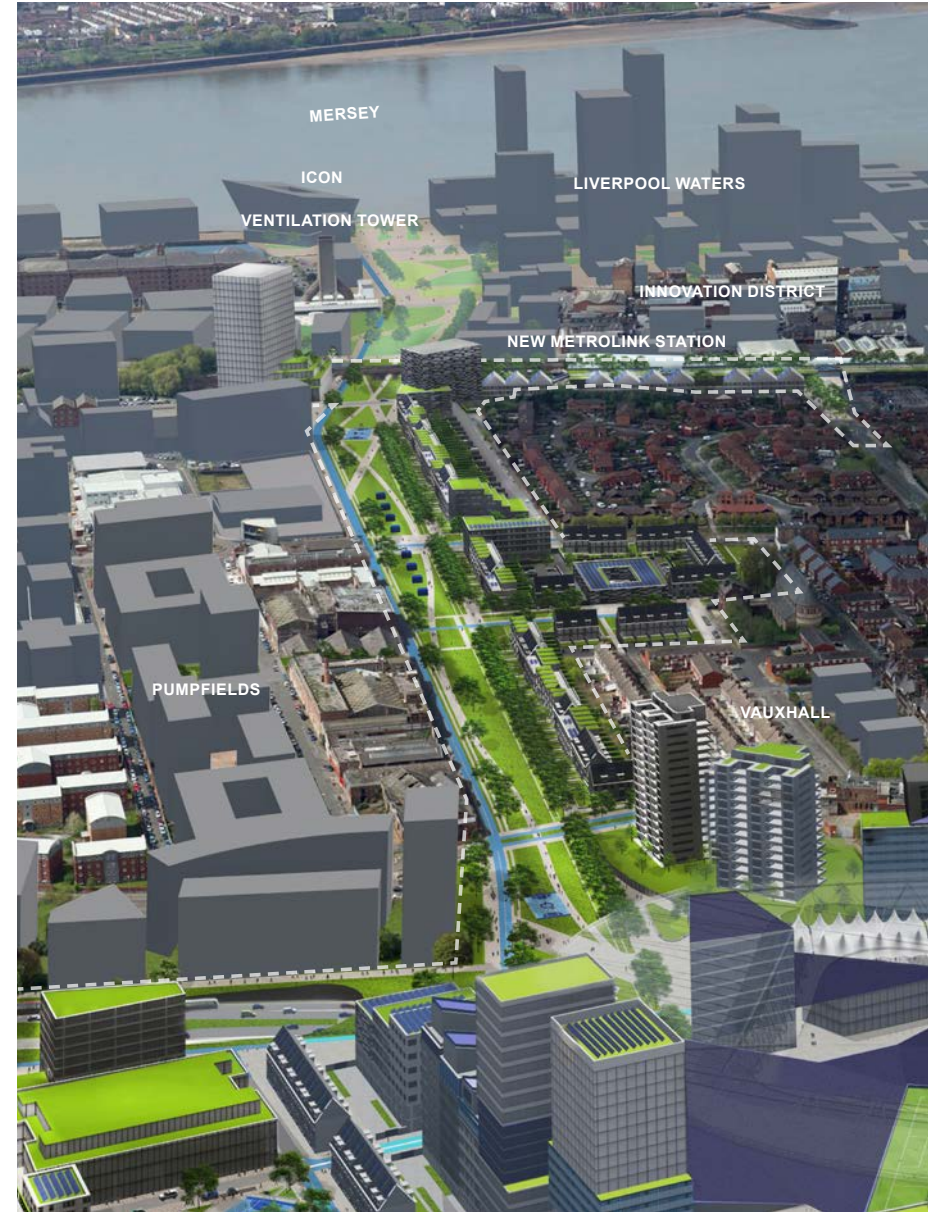
Het park geeft ruim baan aan langzaam verkeer en verblijf. Via verschillende wandel- en fietspaden kunnen lokale bewoners, toeristen en voetbalfans zich in grote getale verplaatsen. De inrichting van het park kan in de basis eenvoudig zijn en met tijdelijke experimenten en participatie in de loop der tijd worden verrijkt. Een mate van openheid is gewenst. Monumentale zichtlijnen op het stadion en Everton Park aan oostzijde en hoogbouw aan westzijde maken van het park een fotogenieke attractie.



Bestaande situatie



Nabije toekomst o.b.v. planvorming.



Voorstel: een verbindend lineair stadspark op de Kingsway Tunnel.



Bestaande situatie



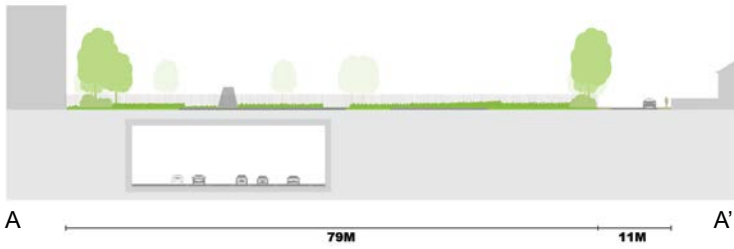
Plankaart



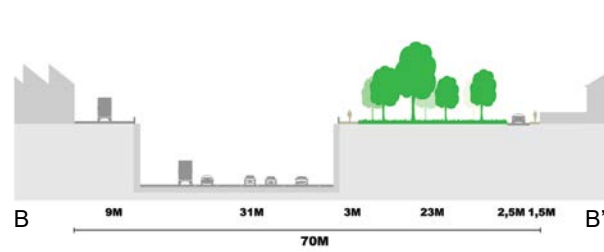
Voorbeelduitwerking



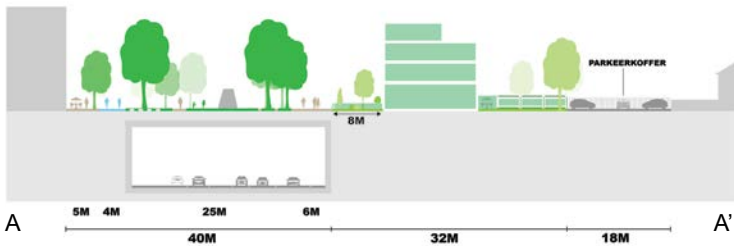
Bestaande situatie



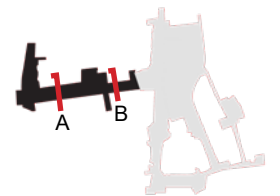
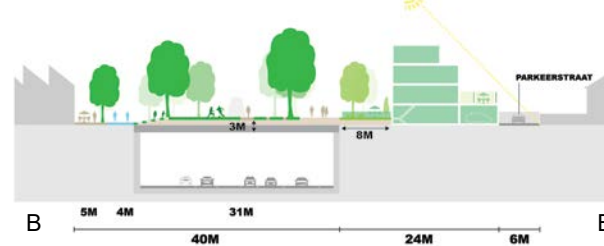
Bestaande situatie



Voorgestelde situatie



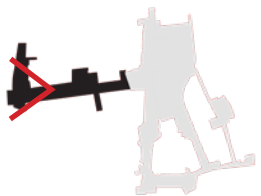
Voorgestelde situatie



Bestaande situatie Love Lane



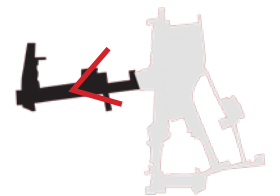
Voorstel: een stationsplein als schakel tussen het lineaire Kingsway Park, het nieuwe Metrolink station Liverpool Waters met dakpark op de geprogrammeerde spoorbogen.



Bestaande situatie Kingsway Tunnel



Voorstel: Een monumentaal stadspark om aan te wonen en als ontmoetingsruimte voor bewoners en bezoekers.

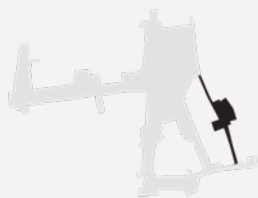


6.2 SOHO SQUARE

Ontmoetingsplein

Een stedenbouwkundige doorbraak tussen Soho Street en Fox Street maakt Soho Square. Dit autovrije plein vormt de ontbrekende schakel voor langzaam verkeer tussen Soho Street en Fox Street. Hierdoor wordt het stadion directer verbonden met het opkomende oostelijke deel van het stadscentrum. Beide straten krijgen een vrijliggend fietspad aan westzijde of worden fietsstraat. In oost-west richting wordt Birkett St. via het plein verbonden met Field St.

Soho Square transformeert het lege overgangsgebied tussen het suburbane West-Everton en het transformerende binnenstedelijke bedrijventerrein tot een verbindende plek voor huidige en nieuwe inwoners. De openbare ruimte nodigt uit tot ontmoeting en biedt plaats aan sport, groen en kunst. Het driehoekige plein wordt omgeven door 3-4 laagse rijwoningen, atelierwoningen, een kleine horecagelegenheid, broedplaatsen in nieuwe en te transformeren bebouwing en een school. Het schoolgebouw definieert ook de laagwaardige bestaande groenruimte aan zuidzijde en geeft deze een gebruiker. In het noorden gaan de Church of Saint Mary of the Angels en het aangrenzende The Frairy House zich naar de driehoekige ruimte oriënteren met een groene voorruimte door het parkeren naar de straat te verplaatsen. Vanaf het plein zijn er doorzichten naar de kerk en het stadion in het noorden en naar de Metropolitan Cathedral in het stadscentrum aan zuidzijde.



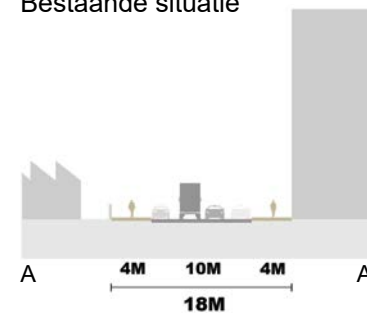
Bestaande situatie

Bestaande situatie

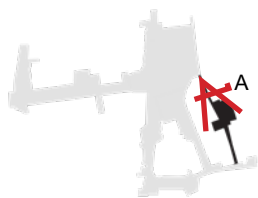
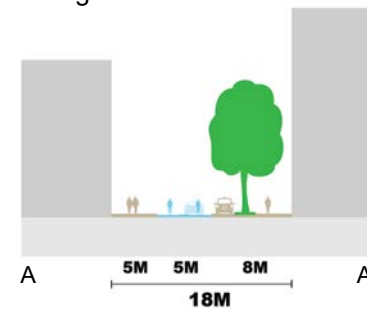


Voorstel: doorbreken barrière met fietsstraat en pleinruimte

Bestaande situatie



Voorgestelde situatie

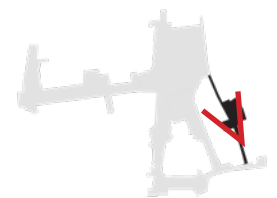




Bestaande situatie



Voorstel: een driehoekig plein met basisschool, woningen en buurtvoorzieningen.



6.3 THE PARKWAY

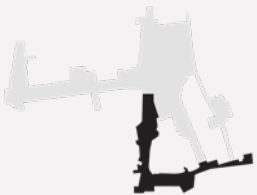
Parkway met plinten

Scotland Road en Hunter Street worden een mix tussen de parkway die zij momenteel zijn en de high street die zij vroeger waren. Buffergroen aan weerszijden wordt uitgegeven. Nieuwe gebouwde fragmenten vullen het bestaande gefragmenteerde karakter aan. Publieke plinten verlevendigen de straat en vergroten de sociale veiligheid. Straatwanden bevatten openingen en duidelijk afleesbare gebouwen, gescheiden door groen. Deze benadering, ingezet in de nieuwbouwplannen aan de westzijde van Scotland Road, wordt voortgezet aan beide zijden van de parkway. Door gebruik te maken van het hoogteverschil wordt het groene karakter van de parkway behouden en worden erfafscheidingen en de parkeerbehoefte onzichtbaar opgelost.

Vermindering en versmalling van rijstroken biedt meer ruimte voor langzaam verkeer. In Scotland Road verbindt een vrijliggend fietspad en brede voetgangerszone aan oostzijde de bestemmingen Lime St Station, John Moore University, het nieuwe voetbalstadion en het District Center. Aangrenzende nieuwe bebouwing gaat deel uitmaken van de universiteitscampus met onderwijsprogramma en ondersteunend plintprogramma. Overig programma aan de parkway bestaat uit gestapeld wonen, atelierwoningen, kantoor en commerciële plint. Een groen museumplein vormt de schakel tussen St-George's Quarter en de parkway. Het World Museum krijgt een extra entree aan noordzijde van het atrium.



Bestaande situatie



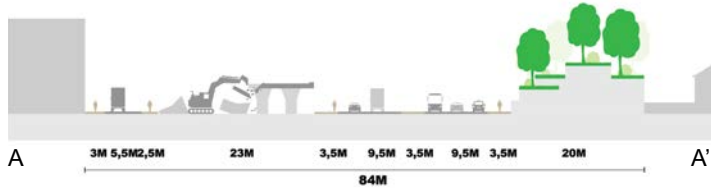


Plankaart

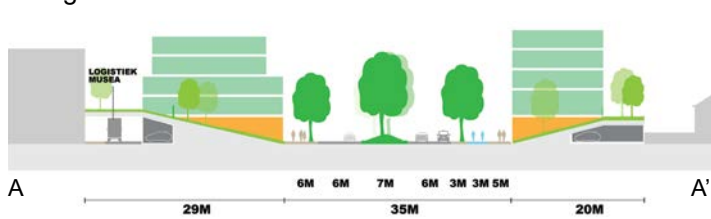


Voorbeelduitwerking

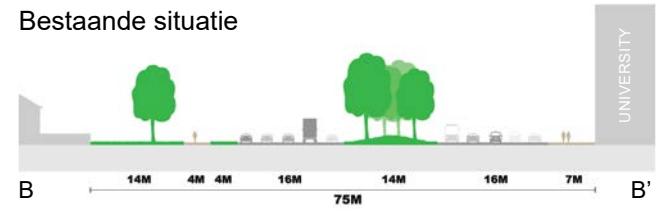
Bestaande situatie



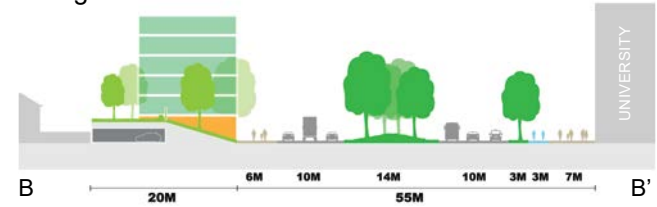
Voorgestelde situatie



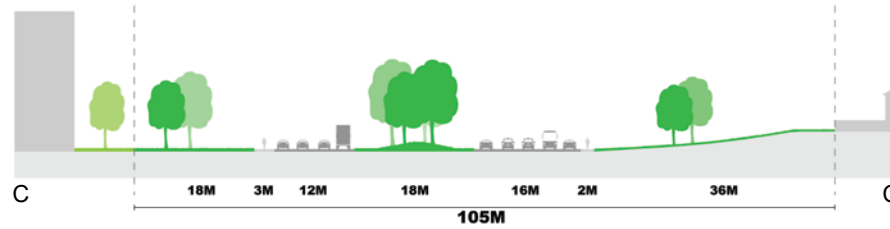
Bestaande situatie



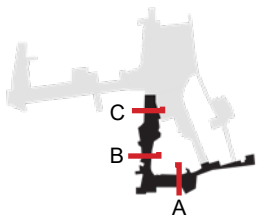
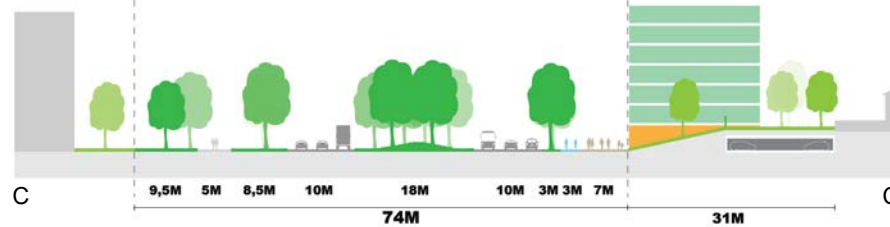
Voorgestelde situatie



Bestaande situatie



Voorgestelde situatie





Bestaande situatie parkway Islington/Hunter Street



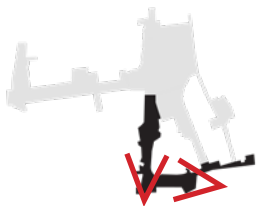
Bestaande situatie (na recente sloop Churchill Ways Flyover)



Voorstel: de gedowngrade parkway voorzien van straatgevels & trottoirs.



Voorstel: een museumplein als overgang tussen St-George's Quarter en de parkway met universiteit en stadion.



Bestaande situatie parkway Scotland Road



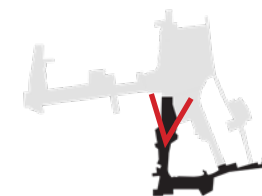
Bestaande situatie talud parkway Scotland Road



Voorstel: De gedowngrade parkway blijft belangrijk voor het autoverkeer van en naar de Kingsway Tunnel.



Voorstel: bebouwing met plintprogramma maakt de parkway ook aantrekkelijk voor langzaam verkeer.

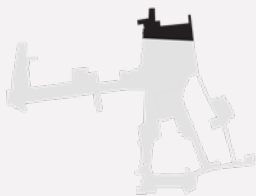


6.4 ST-MARTIN'S

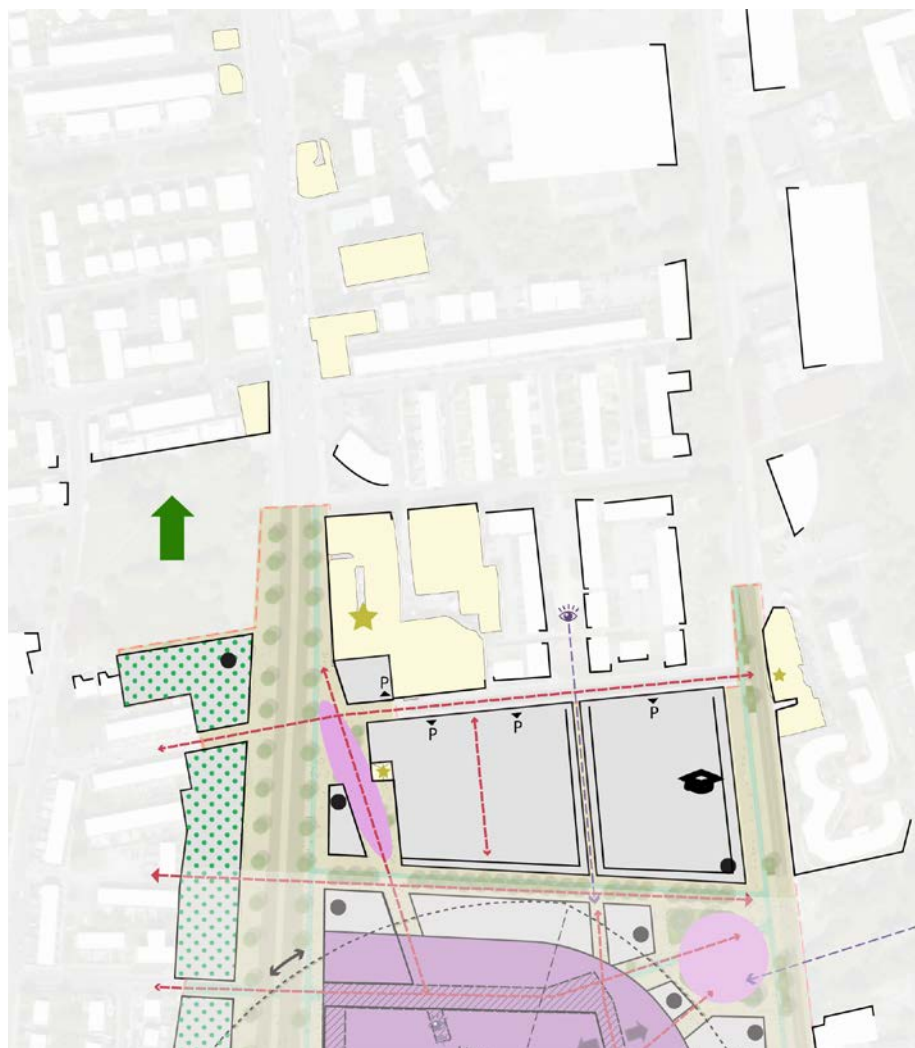
Stedelijke woonbuurt

St-Martin's verbindt het stadion met het ten noorden gelegen district center door de high streets aan oost- en westzijde te versterken. Great Homer Street aan oostzijde biedt ruimte voor voorzieningen passend bij het karakter en schaal van het district center (bijv. een school) met de kop aan het stadionplein en Everton Park. De bestaande bushalte i.c.m. nieuwe gelegenheid voor halen en brengen bedient de school doordeweeks of overdag en het stadion in de weekenden of avonden. Aan Scotland Road wordt de parkway-bebouwing gecontinueerd aan de westzijde van het profiel. Aan oostzijde wordt de high street versterkt. Voor voetgangers kruist Scotland Road weer als vanouds met de diagonaal St-Anne Street, die visueel door het stadion loopt. Op de kruising bevindt zich een entreeplein met daaraan hotel, fanstore, horeca en lokale voorzieningen. Een bestaand monumentaal pand met klokgevel geeft het plein haar rafelige vorm. Het biedt daardoor ruimte aan zitgelegenheid buiten de loopstroom naar het stadion. Een driehoekig paviljoen begeleidt de diagonaal en verbijzondert het plein.

Het centrum van St-Martin's vormt een verlengstuk van de recent gebouwde woonbuurt ten noorden van het plangebied. Stanza Court, het hart hiervan, wordt doorgetrokken en verbonden met het stadion. Kinderen groeien hier op met zicht op het stadion uit hun dromen. Dekwoningen bieden een stedelijke oplossing voor het parkeren en een veilige collectieve speeltuin aan de binnenzijde van het blok. De overwegend 4-laagse bebouwing maakt de overgang tussen stadionbebouwing en woonbuurt.



Bestaande situatie



Plankaart

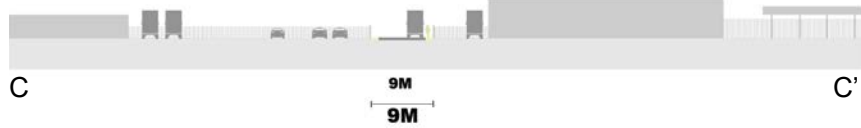


Voorbeelduitwerking

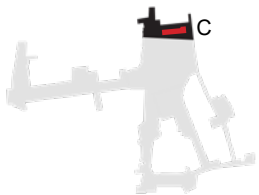
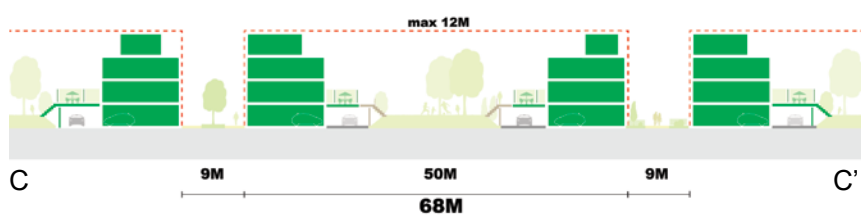


Dekwoningen bieden een compacte parkeeroplossing en sociaal veilige speelruimte in het blok.

Bestaande situatie



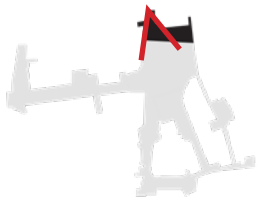
Voorgestelde situatie



Bestaande situatie



Voorstel: Een driehoekig buurtplein aan high street Scotland Road schakelt het stadion met het District Center. Op wedstrijddagen vormt het een entreeplein voor het stadion.



6.5 ST-ANNE'S

Stadsstraat

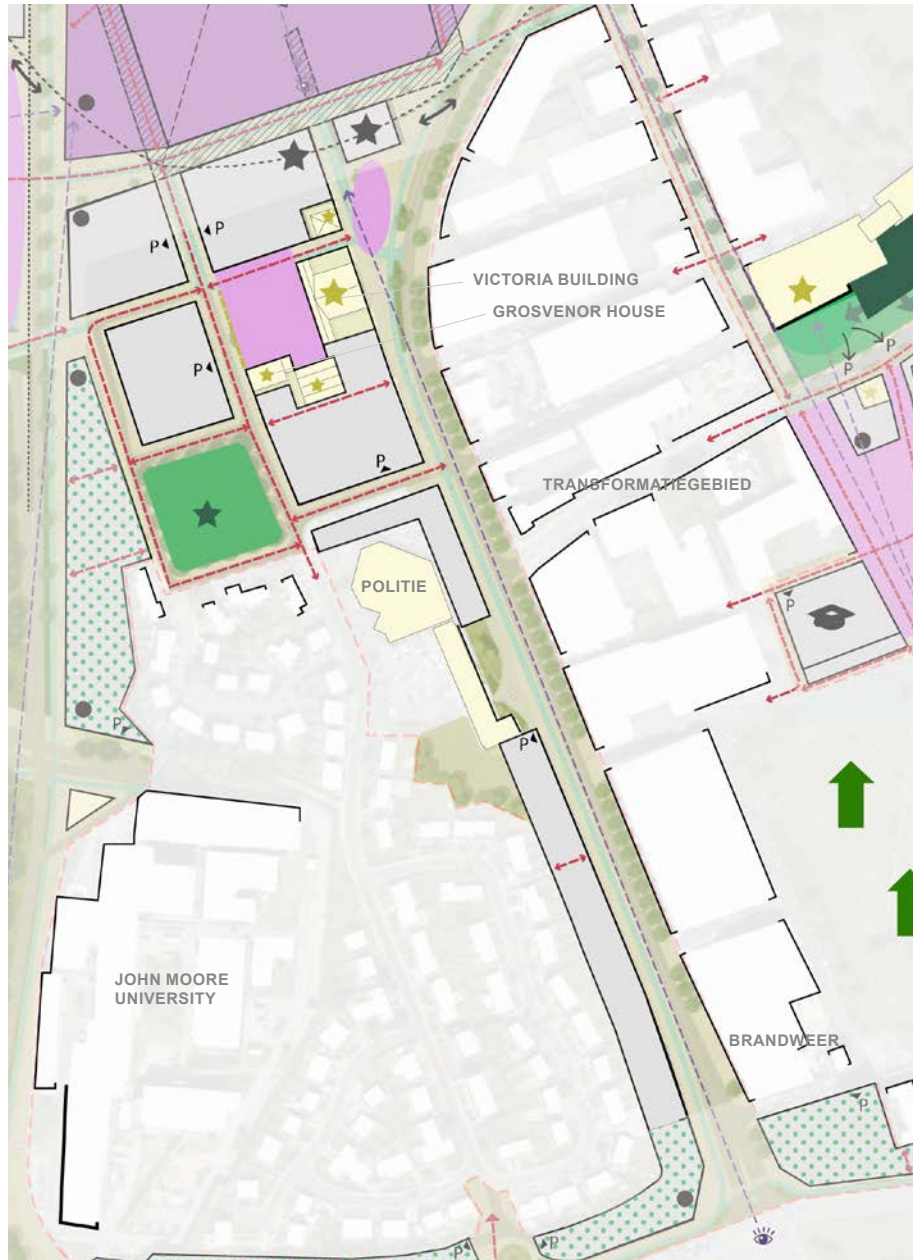
St. Anne Street wordt een aantrekkelijke verbinding tussen stadion en stadscentrum. De transformerende bedrijfspanden aan oostzijde, brandweerkazerne en politiebureau worden aangevuld met atelierwoningen en het geplande hoofdkantoor van de Merseyside Police. De parkeerbehoefte wordt compacter opgelost met een transformeerbare parkeergarage.

De overgedimensioneerde straat wordt versmald waardoor ruimte ontstaat voor brede trottoirs, een vrijliggend fietspad en bomen. Het lage straatdeel wordt opgeheven en gebruikt om aan westzijde een aaneengesloten 4-laagse bebouwingswand te creëren. Het hoogteverschil maakt het mogelijk om het parkeren "ondergronds" op te lossen en/of voor souterrains. Woningen hebben een begane grond gelijk aan de straat. Achtertuinen liggen lager waardoor de bestaande bomen behouden blijven. De plintheogte van 4,5 meter biedt ruimte voor woon-werk programma of mogelijk publieker programma.

In contrast met de stadsstraat ontstaat op de braakliggende kavels erachter een rustig woongebied. Het vormt een verlengstuk van de woonbuurt ten zuiden ervan. Twee ruimtes blijft onbebouwd. Rose Place gaat als stedenbouwkundige buffer fungeren tussen de suburbane woonbuurt en nieuwe bebouwing. Het nieuwe Victoria Square rondom de voormalige school (Victoria Building), fabriek en Grosvenor House vormt een stedelijker woonplein.



Bestaande situatie

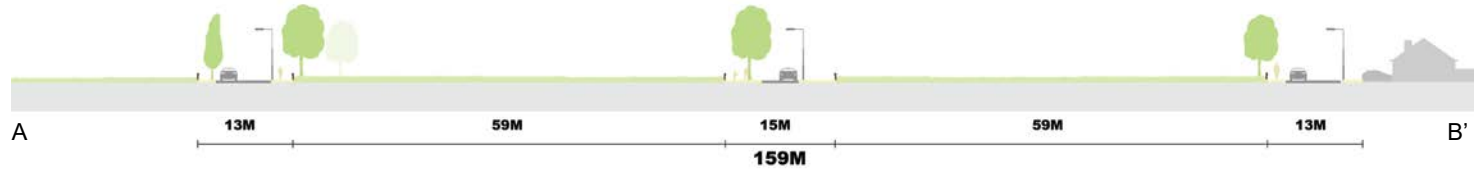


Plankaart



Voorbeelduitwerking

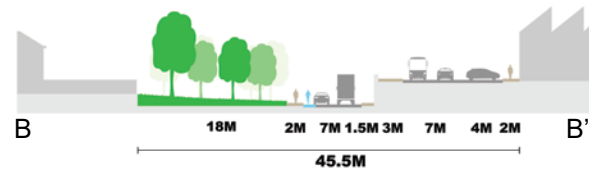
Bestaande situatie



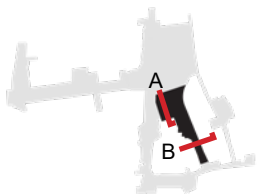
Voorgestelde situatie



Bestaande situatie



Voorgestelde situatie

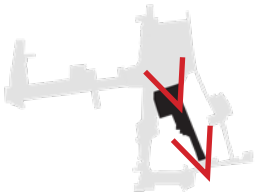




Bestaand



Voorstel: Uitgeven van het buffergroen maakt toevoeging van bebouwing mogelijk. De overgang tussen parkway en stadsstraat St-Anne St. wordt herkenbaar. De monumentale torens verbinden het stadion met Liverpool Cathedral aan het andere uiteinde van de lijn.



Bestaand



Bestaand (Politiebureau in aanbouw)



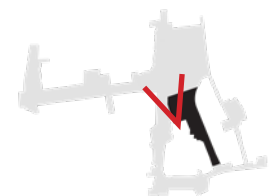
Situatie voor de sloop



Voorstel: Opheffen lage wegdeel t.b.v. het herstellen van St-Anne Street als levendige stadsstraat met atelierwoningen en transformatiepanden.



Voorstel: Historische bebouwing blijft behouden als wand van een stedelijk woonplein met het stadion als achtergrond.

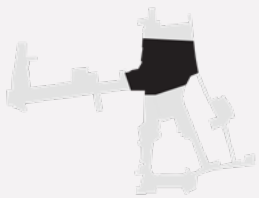


6.6 EVERTON STADIUM

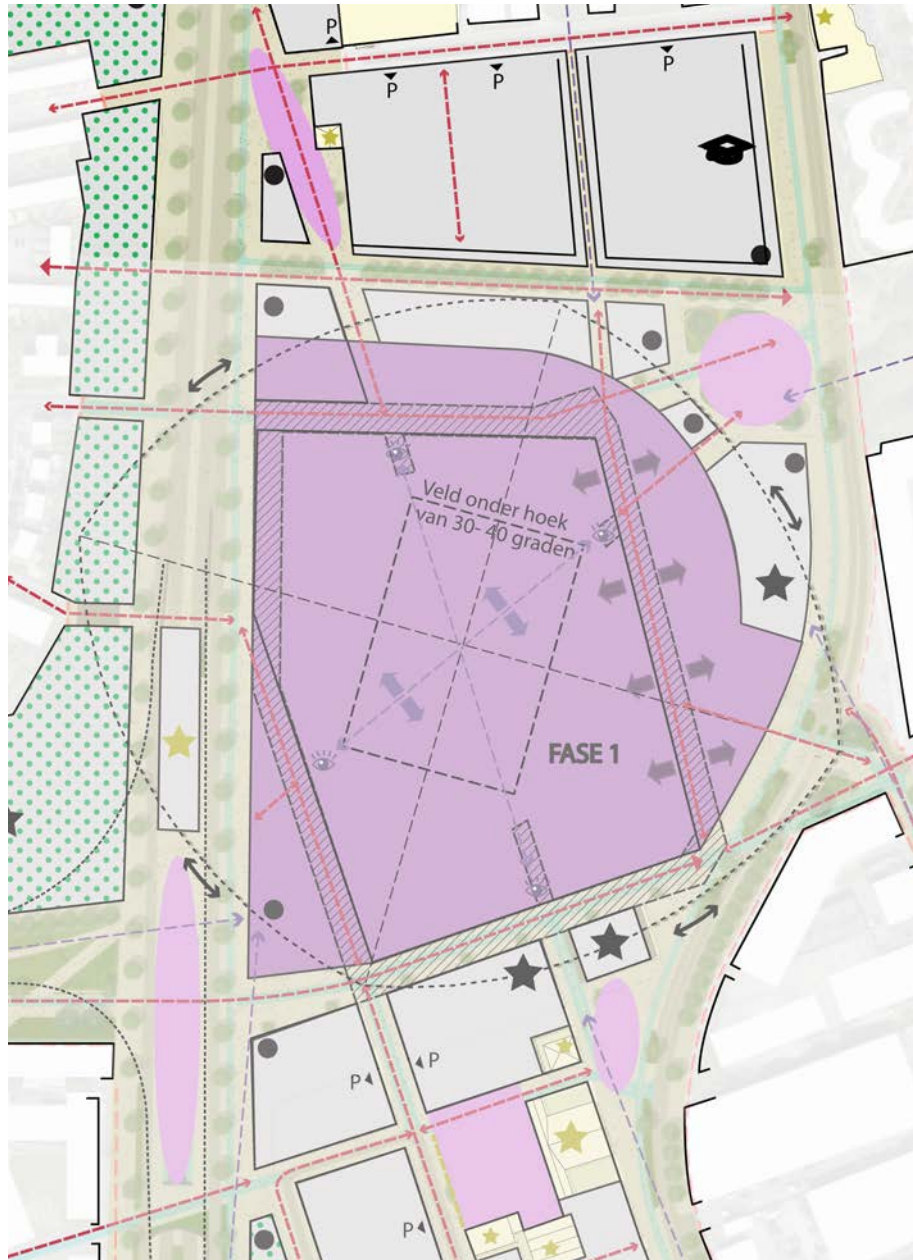
Rooftop katalysator

Het ontwerp van het stadion dient te worden geënt op de functie als katalysator voor stedelijke ontwikkeling. Geïnspireerd door Chicago's Wrigley Field Rooftops wordt voorgesteld het stadionprogramma op te splitsen tot een functionele kern met daaromheen ontwikkelbare kavels die zicht op het veld bieden. Stadion en wijk smelten samen. De creativiteit van ondernemers, ontwikkelaars en architecten wordt geprikkeld om programma op hoogte te maken. Woningen, kantoren, clubs en collegezalen die op wedstrijddagen transformeren tot skyboxen en tribunes bieden samen met meer permanente constructies een spectaculair dakenlandschap. Een percentage van de kaartverkoop dient te worden afgedragen aan het stadion. Het gefragmenteerde stadion kan gefaseerd en vraag gestuurd in omvang groeien of krimpen en biedt plaats aan een flexibel en divers aanbod aan programma en arrangementen.

De straten zijn qua breedte vergelijkbaar met de intieme straten rond het huidige stadion. De straten worden tijdens evenementen afgesloten voor doorgaand verkeer. De botsing van stratengrids met verschillende richtingen levert daarnaast een reeks aan driehoekige pleintjes op. Hier staat verblijf centraal. Met een nieuwe, compacte ongelijkvloerse toegang tot de Kingsway Tunnel wordt een royale en groene langzaamverkeersverbinding over Scotland Road mogelijk gemaakt. Hier krijgt St Martin's Market, welke al 150 jaar in het gebied aanwezig is een nieuwe prominente plek.



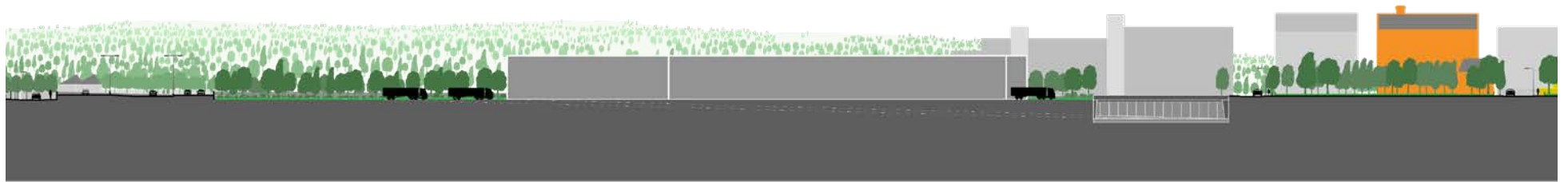
Bestaande situatie



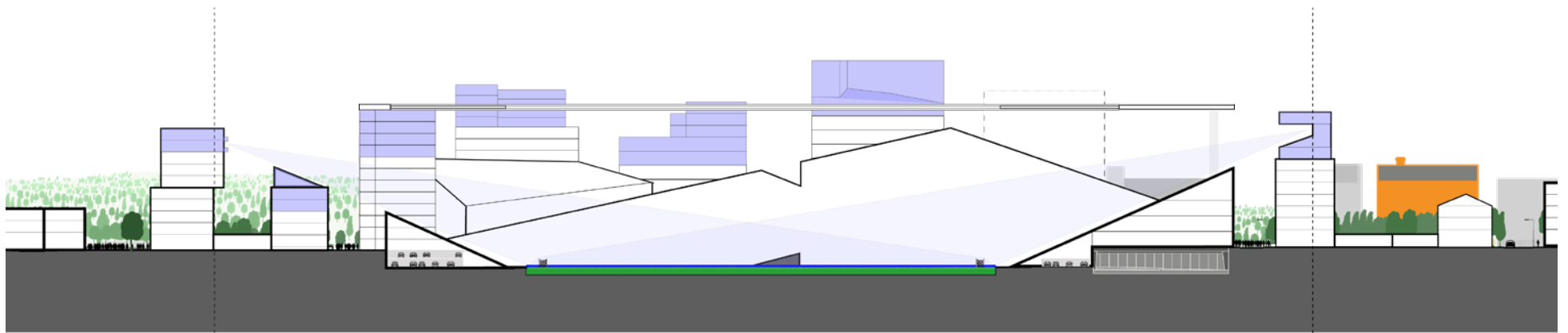
Plankaart



Voorbeelduitwerking

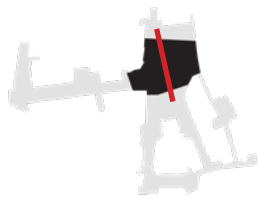


Bestaande situatie



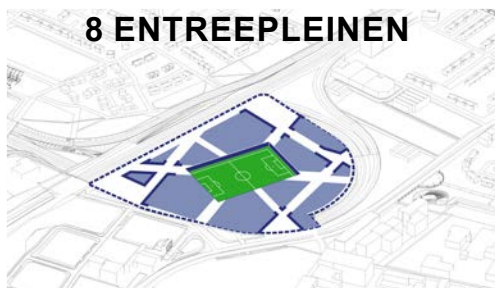
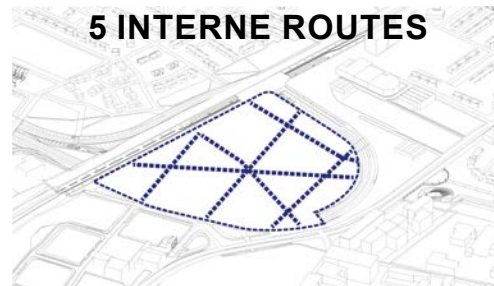
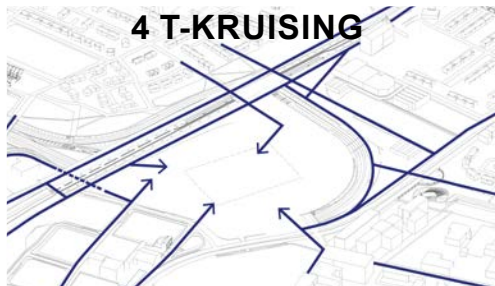
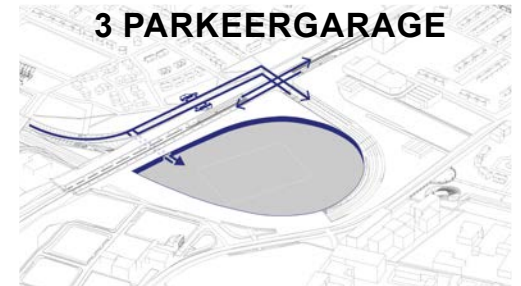
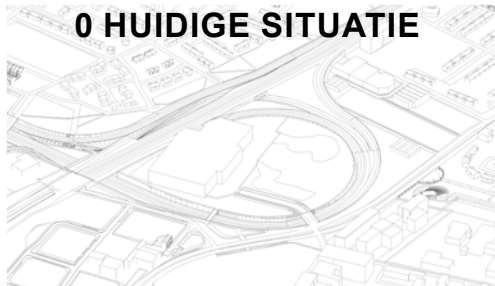
Voorbeelduitwerking

STADION



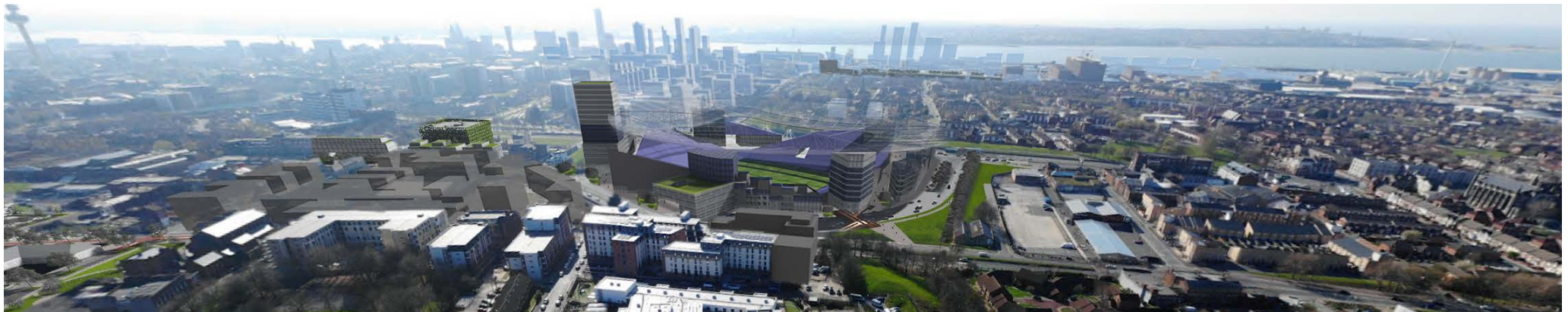


Transformatie van de verkeersknoop

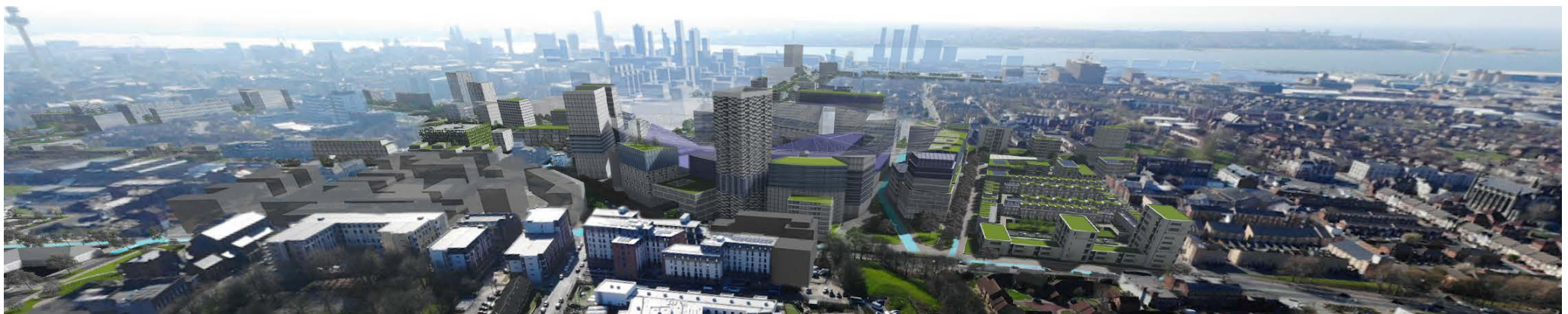




Huidige situatie



Fase 1: programma met vliegwiel functie: New Everton Stadium, Metrolink Station en MerseySide Police HQ



Fase 2: Mogelijke doorontwikkeling



Straten snijden visueel door het stadionvolume heen.



Het stadion is een toegankelijk onderdeel van de wijk.



Kavels met zicht op het veld bieden met programma op hoogte een spectaculair daklandschap, een bijzondere ervaring.

Niet-wedstrijddag



Identiteitsvolle woonbuurt met lokale voorzieningen en een attractie voor toeristen.

Wedstrijddag



Een invasie van voetbalsupporters brengt leven in de tijdelijk afgesloten straten die onderdeel van het stadion uitmaken.

6.7 OMGEVING

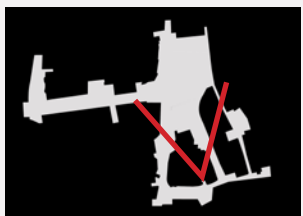
Verdiene aan het stadion

Mogelijk nog interessantere routes naar het stadion dan de lange lijnen zijn de routes die door bestaande buurten gaan. Het contrast tussen de 1-2 laagse suburbane woningen en het stadion met de rooftops is groot, het stadion is van veraf zichtbaar. De incidentele stroom voetbalsupporters biedt kansen voor omwonenden om wat te verdienen aan het stadion en hun sociaal economische positie te verbeteren.

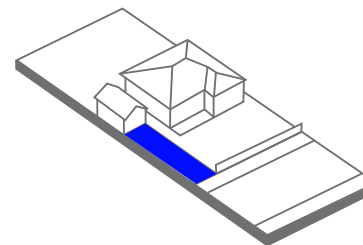
Wederom kan hiervoor inspiratie worden opgedaan bij Wrigley Field in Chicago. Bewoners van de wijk Wrigleyville verdienen extra geld tijdens wedstrijddagen met de verhuur van parkeerplaatsen op eigen terrein. Op straat geldt een parkeerverbod voor bezoekers. Bewoners zetten hun auto op straat en verhuren hun prive oprit of garage aan bezoekers. Het bedrag is afhankelijk van de loopafstand tot het stadion. Vraag en aanbod vinden elkaar via een app. De bestaande kunnen een aantal parkeerplaatsen. absorbeerd

Het suburbane karakter van de bestaande wijken van North Liverpool maakt dit kansrijk. Veel woningen hebben een voortuin met oprit en garage. De economische impact moet integraal worden afgewogen tegen negatieve aspecten als verkeersdruk, verkeersveiligheid en concurrentie met het OV.

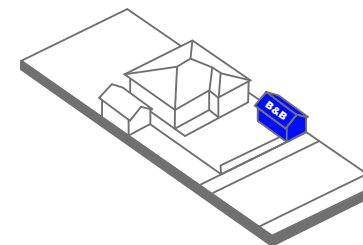
De voortuinen bieden ook mogelijkheden tot aanbod van merchandise en het maken van een tiny house hotelkamer voor verhuur als bed & breakfast. Dit zou prioriteit kunnen krijgen ten opzichte van hotels. Het kan leiden tot een model voor verstedelijking van de suburb.



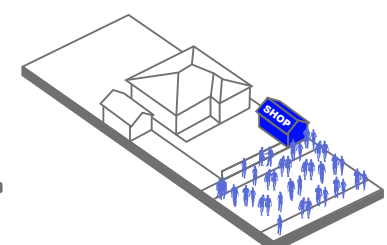
Bewoners van Chicago's Wrigleyville verdienen extra geld tijdens wedstrijddagen met de verhuur van prive parkeerplaatsen. Op straat geldt een parkeerverbod voor bezoekers.



Parkeren



Tiny house hotelkamer



Front yard sale



De incidentele stroom voetbalsupporters door bestaande buurten biedt kansen voor omwonenden om wat te verdienen aan het stadion.

Bestaande situatie



7. REFLECTIE



7.1 REFLECTIE

Fascinatie

Opgegroeid in een dorp midden tussen twee sterk contrasterende steden, historische 's-Hertogenbosch en Brainport Eindhoven, fascineren mij identiteiten en rijke contrasten daartussen. Contrast in identiteit biedt namelijk diversiteit en daarmee keuzevrijheid, zo heb ik van jongs af aan al bewust als erg prettig ervaren. Als stedenbouwkundige is het vergroten van, beter benutten en creatie van identiteitsvolle plekken en daarmee meer keuzevrijheid, mijn missie.

In Liverpool fascineerden mij de blauwe en rode voordeuren waarmee bewoners aangeven voor welk van de twee in het park tegenover elkaar gelegen voetbalclubs zij fan zijn. Een neoklassiek forum dat grenst aan flyovers en een suburb, oude Victoriaanse publieke gebouwen die als incidenten in een zee van boven de bungalows staan, de stad bevreemde mij en riep vragen op. Het toonde mij een rijk, gelaagd en zichtbaar verleden waarin identiteit, het verlies en veranderen van, een grote rol heeft gespeeld. In negatieve zin, maar de stad toonde ook de uitweg. Het Neoklassieke forum St George's Quarter waar ik mijn reis begon is tot stand gekomen vanuit de ambitie en prive kapitaal van de destijds nieuwe elite. Het equivalent van de hedendaagse voetbalmiljardairs zou je kunnen zeggen, met het belangrijke verschil dat clubeigenaren vaak hun geld elders verdienen hebben en veel minder binding met de stad en plek hebben. Het actuele voornemen om de volksclub uit de context van de volkswijk te halen en met een nieuw iconisch stadion met een jachthaven tussen woontoren in de skyline te plaatsen. Het verschil in context en het contrast met tussen de honderden miljoenen die omgaan in de clubs tegenover de zichtbare armoede in de armste wijken waar de stadions nu staan roept de vraag op wat een internationaal bedrijf als een voetbalclub en een stadion op sociaal-economisch vlak kan betekenen voor een lokale wijk.

Ik heb studeren aan de Academie altijd gezien als een kans om nieuwe dingen uit te proberen en uit te vinden. Ook in dit project zijn vanuit een kritische houding de opgave, plangebied en uitwerkingsgebied gewijzigd in een zoektocht om tot de kern te komen. In verschillende ontwerpstudio's heb ik inspiratie uit de context gehaald, vaak het buitenland, en vertaald naar nieuwe typologische hybriden vaak op het raakvlak van stedenbouw en architectuur. Deze keer vond ik inspiratie in de Amerikaanse commerciële sportcultuur en het stadionontwerp dat daaruit voortvloeit of historisch is gegroeid. Citymarketing en beleving speelt in het ontwerp een grote rol en het stadion wordt vaak ingezet als katalysator van binnensteden. Ik ben blij

dat er een interessant voorstel ligt voor een nieuw type stadion dat architectonisch verder uitgewerkt kan worden. Het is natuurlijk mooi dat de reden waarom in in eerste instantie naar Liverpool ben gegaan, voor een voetbalwedstrijd als internationale voetbaltoerist, heb kunnen koppelen aan dit project.

Rol van de stedenbouwkundige

De tijd van de klassieke ontwerper met bijbehorende masterplannen, blauwdrukplannen, statements en grote verhalen lijkt voorbij. Een stadsvisie van nu is een resultante van de wensen vanuit vele beleidsvelden met daarbij opgeteld de wensen vanuit de bevolking. Het ontbreekt vaak echter aan een onderscheidend overkoepelend verhaal. Een verhaal dat gaat over de unieke en onderscheidende identiteit, vanuit een trots verleden en ambitieuze toekomst van de stad. Het Liverpool Local Plan 2033 is zo'n nieuwe vorm van een stadsvisie.

Hiermee hangt samen dat de overheid in de afgelopen jaren een steeds geringere rol in de ordening van onze fysieke omgeving is gaan spelen. Zij laat het initiatief vaak aan anderen over. De Britse planningscultuur heeft dit in extreme mate en in Liverpool speelt ook nog de geschiedenis met plannen mee. Waterfrontontwikkeling Liverpool Waters is zo'n masterplan gemaakt op initiatief vanuit de markt. Interessante uitzondering is dat de Gemeente Liverpool en de grondeigenaar in 2013 agenderend een studie hebben laten verrichten naar een stadion in een verkeersknoop en deze tevergeefs heeft aangeboden aan Liverpool FC.

Zonder integrale visie op de plek en het op het stadion in zijn nieuwe omgeving maakt dit wellicht onvoldoende indruk. Het is vaak moeilijk om door de bestaande situatie heen te kijken en te zien wat de potentie van een plek is. Dit vergt het door de schalen heen signaleren van kansen vanuit een integrale blik en helicopterview. Inzicht in verdienmodellen als belangrijke motivator van ontwikkeling. Het vergt soms ook een blik van buitenaf, vanuit een andere planningscultuur en ontwerptraditie en een referentiekader en een mate van naïviteit en nieuwsgierigheid. En het vergt verbeeldingskracht om te verleiden met beelden van mogelijke toekomst. In deze combinatie ligt mijn rol als agenderende stedenbouwkundige.

