

DE STADSRAND CENTRAAL

Een veerkrachtige verbonden plek in het verstedelijkte landschap.



Ashwin Karis

Rotterdamse Academie van Bouwkunst
Master Stedenbouw

Voorzitter
Margit Schuster (RAvB)

Mentor
Arjen Knoester (Gemeente Rotterdam)

Externe criticus
Miriam Ram (College van Rijksadviseurs)

Toegevoegde externe criticus
Huub Juurlink (Juurlink [+] Geluk / CULD)

Student
Ashwin Karis
ashwin.karis@gmail.com
+31 (0)6 22595348

Opleiding
Rotterdamse Academie van Bouwkunst
Master Stedenbouw

Utrecht, maart 2022

DE STADSRAND CENTRAAL

Een veerkrachtige verbonden plek in het verstedelijkte landschap.



De verbinding: te voet, met de fiets, over het water en met de trein.

Voorwoord

Voor u ligt mijn afstudeerwerk 'De Stadsrand Centraal'. De opgave die ik schets heeft zijn oorsprong in een verdichtende stad waar de ruimte schaars is. Juist de stadsrandzone kan in de vraag naar woonruimte, groen en recreatie een sleutelrol vervullen. Dit afstuderen omarmt de voorziene nationale investeringen in snelweg- en spoorweginfrastructuur in de stadsrand, maar zorgt er tegelijkertijd ook voor dat de lokale kwaliteiten van de plek en het maken van nieuwe verbindingen in balans worden gebracht.

10 jaar lang reisde ik bijna dagelijks met de trein tussen Utrecht Centraal en Rotterdam Centraal. In die tijd heb ik beide stations zien veranderen in moderne knooppunten. De fascinatie voor stations(omgevingen) en het reizen met de trein is toen geboren. Sinds een aantal jaar werk ik voor de gemeente Utrecht aan het stationsgebied, en woon ik eveneens in de stad waar ik geboren ben.

De opgave die ik mij gesteld hebt komt voort uit het plezier van reizen met de trein en de betrokkenheid als bewoners en ontwerper met de stad Utrecht. Met dit afstuderen wil ik het lokale en het nationale belang met elkaar verbinden door de investeringen in (spoor)infrastructuur te omarmen en de stad hiermee een nieuw perspectief geven. Dit zodat de stad waar ik woon, werk en geboren ben, ook in de toekomst een aantrekkelijke verbonden plek kan blijven zijn.

Bij deze wil ik mijn begeleiders bedanken voor de fijne begeleiding en het uithoudingsvermogen om mij tijdens dit traject te blijven ondersteunen. Daarnaast wil ik al mijn collega's, vrienden en familie bedanken voor alle steun en medeleven die zij mij de afgelopen periode hebben gegeven. Dankzij jullie hulp heb ik dit afstuderen tot een goed einde kunnen brengen.

Ik wens u veel leesplezier toe.

Ashwin Karis
Utrecht, maart 2022



Wegbewijzing in de binnenstad van Utrecht naar natuur- en recreatiegebieden buiten de stad.

Samenvatting

Stedelijke gebieden groeien de komende decennia hard. Om de bereikbaarheid te garanderen wordt door het Rijk fors geïnvesteerd in weg- en spoorweginfrastructuur. Tegelijkertijd hebben inwoners van steden in toenemende mate behoefte aan ruimte voor groen en recreatie. Een fijnmazig groen-blauw netwerk met aantrekkelijke routes van en naar het ommeland is daarvoor cruciaal. De ruimte in de bestaande stad is schaars. Juist de stadsrandzone kan in de vraag naar woonruimte, groen en recreatie hier een sleutelrol in vervullen.

Stadsranden zijn gebieden waar lokaal stedelijke en nationale infrastructuur dominant aanwezig is. Het zijn gebieden die doorsneden worden door spoor- en snelwegen en hierdoor vaak uit gefragmenteerde, afgesloten en ongebruikte terreinen bestaan. Waardevolle landschappelijke structuren en plekken worden doorsneden en zijn er weinig goede verbindingen die stad, stadsrand en ommeland met elkaar verbinden. Nog te vaak gaan nationale investeringen in de infrastructuur ten koste van waardevolle landschapselementen. De stadsrand dreigt verder te versnipperen en de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten komen verder onder druk te staan. Een integrale visie op de stadsrand – waar zowel lokale als nationale belangen verenigd worden – ontbreekt vaak. In Utrecht tekent dit probleem zich scherp af.

Tot 2040 komen er in Utrecht naar verwachting 100.000 nieuwe inwoners bij en wordt er voor miljarden geïnvesteerd in de (nationale) infrastructuur die de stad omringd en doorsnijdt. Met de geplande groei van weg- en spoorinfrastructuur in de oostrand van Utrecht, door onder andere de verbreding van de A27 en het realiseren van een nieuw station nabij het bestaande station Lunetten, komen bestaande kwaliteiten van onder andere de Kromme Rijn, het landgoed Amelisweerd en de Nieuwe Hollandse Waterlinie (UNESCO-werelderfgoed) verder onder druk te staan. Verdere versnippering van de stadsrandzone dreigt. Een integrale visie op de oostelijke stadsrand is noodzakelijk om de nationale investeringen ook een lokale meerwaarde te geven en de woningbouwopgave van de stad gelijk op te laten gaan met het creëren van de zo noodzakelijke open groene ruimte in de rand van de stad.

De Stadsrand Centraal omarmt de voorziene nationale investeringen in snelweg- en spoorweginfrastructuur, maar zorgt er tegelijkertijd ook voor dat de lokale kwaliteiten van de plek en het maken van nieuwe verbindingen in balans komen. Een stevige maar noodzakelijk ruimtelijke ingreep in de spoorinfrastructuur gaat versnippering in de oostelijke stadsrand tegen en creëert extra ruimte voor wonen, werken en recreatie. Het maakt onder andere de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de landgoederen een vanzelfsprekend onderdeel van een groene en toegankelijke

stadsrandzone. Met een station als centraal middelpunt en een zorgvuldig ingepast stadsprogramma aan de rand van Lunetten wordt de wijk en de stad definitief uit haar isolament gehaald en wordt op een vanzelfsprekende manier de verbinding tussen stad en ommeland gemarkeerd.

Inhoudsopgave

	Voorwoord	05
	Samenvatting	07
I	De opgave	13
II	De verbinding	29
III	De stadsrand	39
IV	De plek	55
	Positionering en reflectie	77

Studie- en plangebied

Het studiegebied betreft de oostrand van Utrecht. Het plangebied concentreert zich rond het huidige station Lunetten.





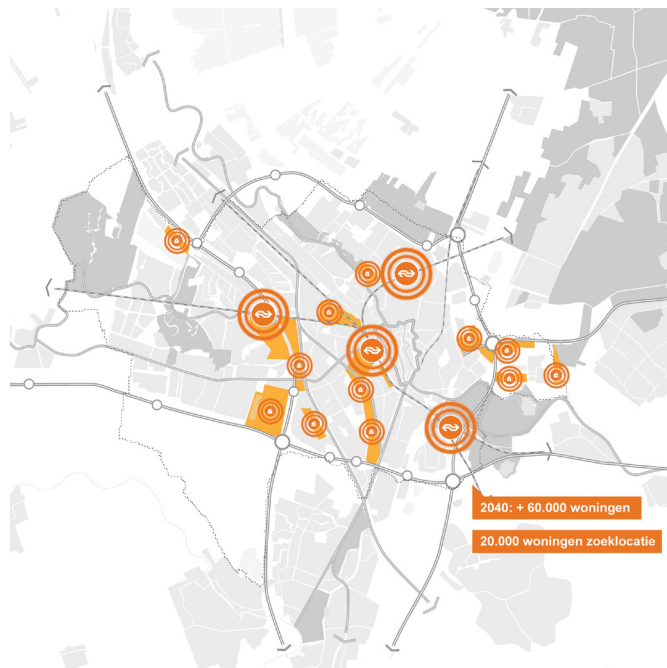
I DE OPGAVE



De stad verdicht

Utrecht is een van de snelst groeiende steden van Nederland. Tot 2040 komen er naar verwachting 100.000 inwoners bij en worden er circa 60.000 nieuwe woningen gebouwd om deze verwachte groei op te vangen. De bouw van deze woningen gebeurt binnenstedelijk, de stad verdicht.

Ter vergelijking: de opgave is vergelijkbaar met de opgave van de vinexwijk Leidsche Rijn.



Plannen om groeiend Utrecht in balans te houden: meerdere stadscentra en 'tien-minuten-stad'

- De Utrechtse Internet Courant

Utrecht is snelst groeiende stad: in 2035 zijn er 425.000 Utrechters

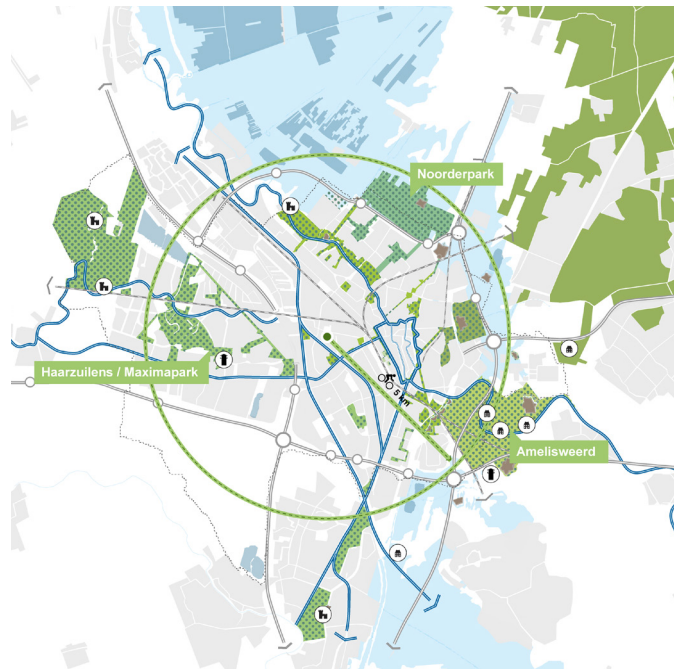
- Algemeen Dagblad



Veel groen in de stadsrand, parken overvol.

Utrecht is een compacte radiaalstad midden in het land. In de stadsrand zijn diverse uiteenlopende groengebieden te vinden. Doordat Utrecht relatief compact is, fiets je in minder dan 15 minuten de stad uit.

In de stad is de ruimte schaars. In de afgelopen twee zomers is gebleken dat op zomerse dagen parken in de stad overvol dreigen te raken, en zelfs op moment ontruimt worden vanwege de drukte en de overlast die deze drukte met zich meebrengt.



Nieuwe Hollandse Waterlinie uitgeroepen tot Unesco Werelderfgoed

- De Utrechtse Internet Courant

GroenLinks wil dat gemeente Utrecht Amelisweerd en Rhijnauwen snel gaat vergroten

- De Utrechtse Internet Courant

Omwonenden Utrechtse parken radeloos door feestvierende jongeren: 'Ik overweeg te verhuizen'

- RTV Utrecht

Opnieuw druk in Utrechtse parken, gemeente grijpt in op meerdere plekken

- RTV Utrecht



Miljardeninvesteringen in de infrastructuur

Utrecht is de draaischijf van Nederland. Spoor- en snelwegen komen hier samen. De komende jaren worden er voor miljarden euro's geïnvesteerd in de nationale infrastructuur. Veel van deze projecten vinden plaats in de oostrand van de stad. Zo wordt de Noordelijke Ring Utrecht en de A27 verbreed. Tevens heeft Utrecht plannen voor twee tramlijnen en heeft de gemeente plannen voor de bouw van een nieuw treinstation nabij het huidige station Utrecht Lunetten.



'Utrecht vraagt 2,1 miljard euro van het Rijk voor nieuwe tramlijnen en intercitystation'

- De Utrechtse Internet Courant

Utrecht CS is al te krap voor de stad

- Trouw

Open brief: 'Investeer in hart van het land om nationaal infarct te voorkomen'

- De Utrechtse Internet Courant



Maatschappelijke onrust en protesten

Grootschalige veranderingen brengen onrust en protesten vanuit de maatschappij met zich mee. Zo wordt er (opnieuw) geprotesteerd tegen de verbreding van de A27 en zijn er zorgen over de verdere verdichting van de stad. Is het straks nog wel fijn wonen als het nog drukker wordt?



Duizenden mensen stappen op de fiets om te protesteren tegen verbreding van A27 bij Utrecht

- De Utrechtse Internet Courant

Opnieuw protest tegen verbreding A27 in bos Amelisweerd

- Nationale Omroep Stichting

Groep Utrechtse roept op tot referendum over groei stad met 100.000 inwoners

- De Utrechtse Internet Courant

Tijdljn: stad en infrastructuur

De groei van de stad. Spoorweginfrastructuur doorsnijdt de stad, autosnelwegen omsingelen de stad en sluiten de stad langzaam maar zeker af van het landschap.



Gezicht op de Kromme Rijn met op de achtergrond de stad Utrecht uit het zuidoosten, circa 1780. Bron: het Utrechts Archief.



1570



1896



1920



1948

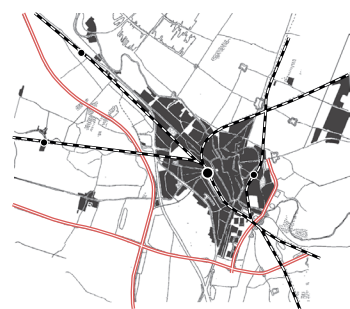
Van stad in het landschap naar een stad die steeds meer wordt doorsneden door infrastructuur en afgesneden is van het landschap.



Luchtfoto, circa 1940. Utrecht gezien vanuit het zuidoosten. Op de voorgrond de Lunetten en het inundatiekanaal, met rechts op de voorgrond landgoed Amelisweerd.



Luchtfoto van de A27 door het landgoed Amelisweerd tussen Utrecht en Bunnik, uit het zuiden, met op de voorgrond de Koningsweg en links de Maarschalkerweerd. Bron: het Utrechts Archief.



1959



1981



1992



2015

Aanleg A27

Luchtfoto van de in aanleg zijnde A27 door het landgoed Amelisweerd te Utrecht, uit het zuidwesten met op de voorgrond de omgelegde Koningsweg.

1983, bron: het Utrechts Archief.





Infrastructuur wurgt de stad

De geplande verbreding van de Ring Utrecht is een ramp voor stad en natuur, vinden bewoners- en milieuorganisaties. Dit beeld illustreert dit standpunt op sprekende wijze.

Bron: natuur en Milieu Federatie Utrecht





Protest!

Afbeelding van het opruimen van een barricade door de Mobiele Eenheid (M.E.) van de politie op de Koningsweg te Utrecht, met op de voorgrond enkele aktievoerders tegen de aanleg van de A27 door het landgoed Amelisweerd tussen Utrecht en Bunnik.

1982, bron: het Utrechts Archief.





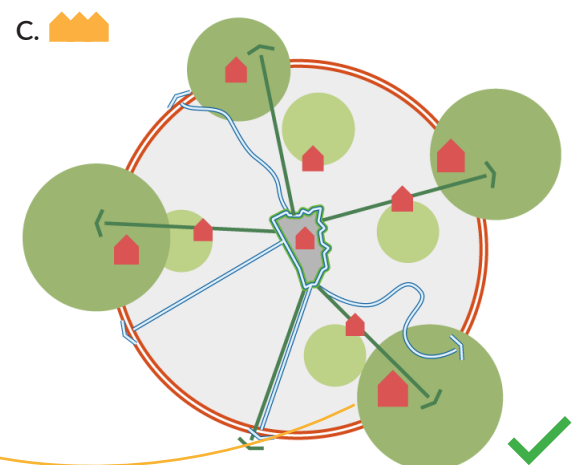
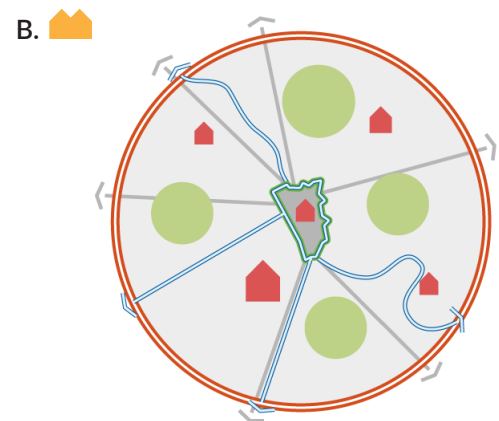
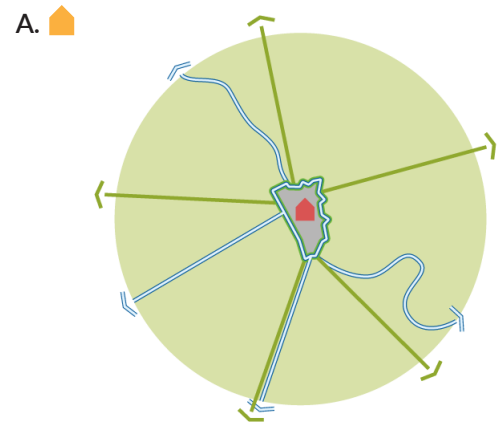
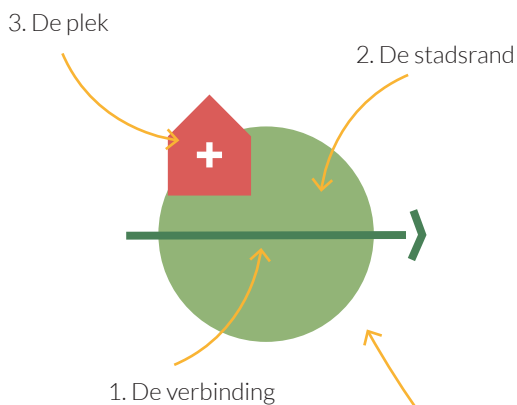
De opgave

Van een stad in het landschap (A) wordt de stad nu doorsneden en omringd door infrastructuur (B). In een verdichtende stad is de ruimte schaars. Juist de stadsrandzone kan in de vraag naar woonruimte, groen en recreatie een sleutelrol vervullen (C).

Een fijnmazig groen-blauw netwerk met aantrekkelijke routes van en naar het ommeland is cruciaal.

De opgave is drieledig:

1. De verbinding: hoe kom je in de stadsrand, ommeland?
2. De stadsrand: wat is de kwaliteit van de stadsrand?
3. De plek: welke nieuwe plek kan hier gecreëerd worden?



Utrecht: stad in het landschap

Diverse landschapstypen liggen om de stad heen. Vier scheggen vormen de poorten naar het landschap. Aan de oostzijde vormen de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie de overgang tussen stad en ommeland.





II DE VERBINDING

Knelpunten

De continuïteit en eenduidigheid van de verbindingen tussen stad en ommeland is niet altijd vanzelfsprekend. Aan de hand van een drietal voorbeelden (Oosterspoorbaan, Kromme Rijn en Houtensepad) wordt inzichtelijk gemaakt dat bestaande verbindingen onderbroken, gemarginaliseerd of onduidelijk zijn.



A Oosterspoorbaan
🚶 🚲



B Kromme Rijn
🚶 🚲



C Houtensepad
🚶 🚲

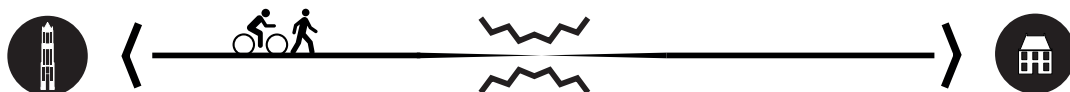
Onderbroken, gemarginaliseerd of onduidelijk

De continuïteit van de verbinding is niet altijd vanzelfsprekend. In bijna alle gevallen zijn deze onderbroken, gemarginaliseerd of onduidelijk.

Onderbroken



Gemarginaliseerd



Onduidelijk



Oosterspoorbaan > Onderbroken

Deze voormalige spoorlijn is nu een park en doorfietsroute geworden. De verbinding loopt ter hoogte van het spoor Utrecht - Den Bosch / Arnhem dood, waardoor de route onderbroken is.



Houtensepad > Onduidelijk

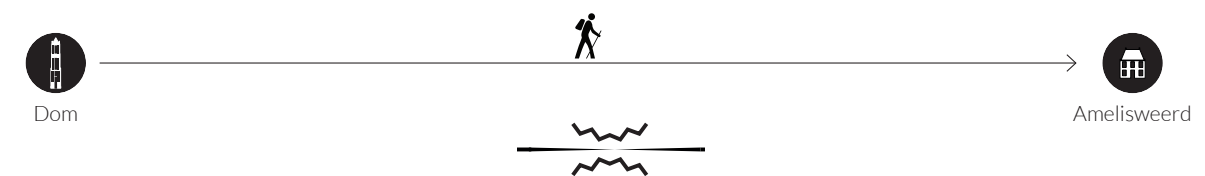
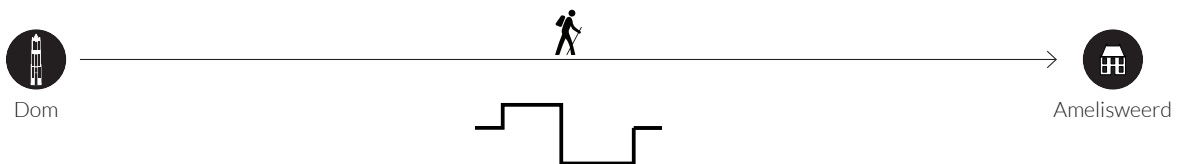
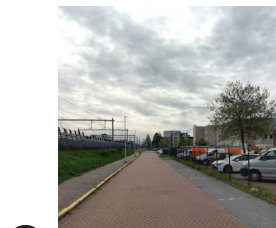
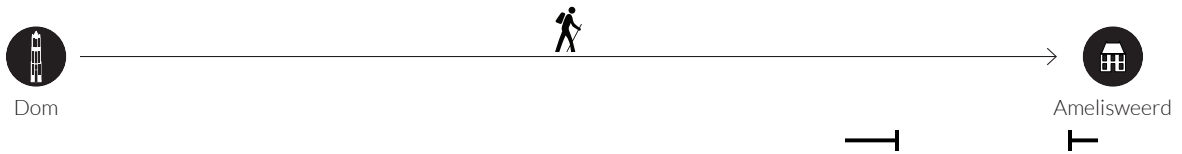
Het Houtensepad loopt parallel aan het spoor Utrecht - Den Bosch en vormt daarmee een logische route naar het ommeland. Rond de wijk Lunetten is de route onduidelijk doordat de route afbuigt naar de wijk en het spoor niet meer blijft volgen.



Kromme Rijn > Gemarginaliseerd

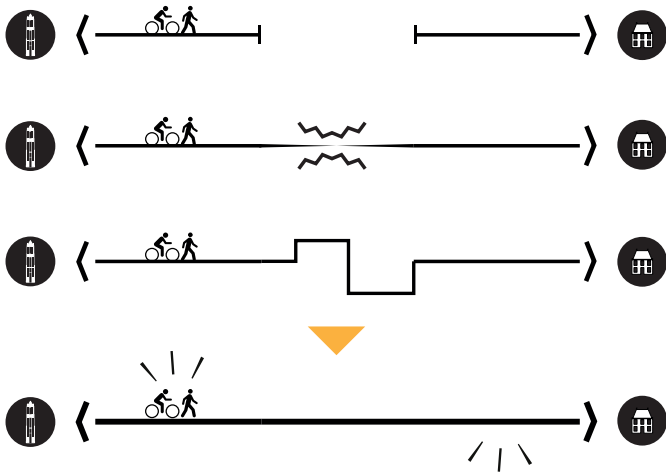
De Kromme Rijn vormt een belangrijke structuurdrager en is een zeer populaire route voor hardlopers. Op een aantal plekken wordt de route gemarginaliseerd, bijvoorbeeld ter hoogte van de Waterlinieweg en rond het Pieter Baan Centrum.



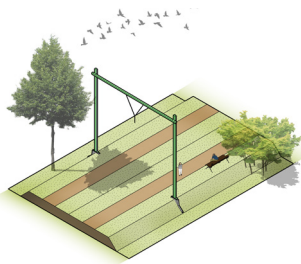
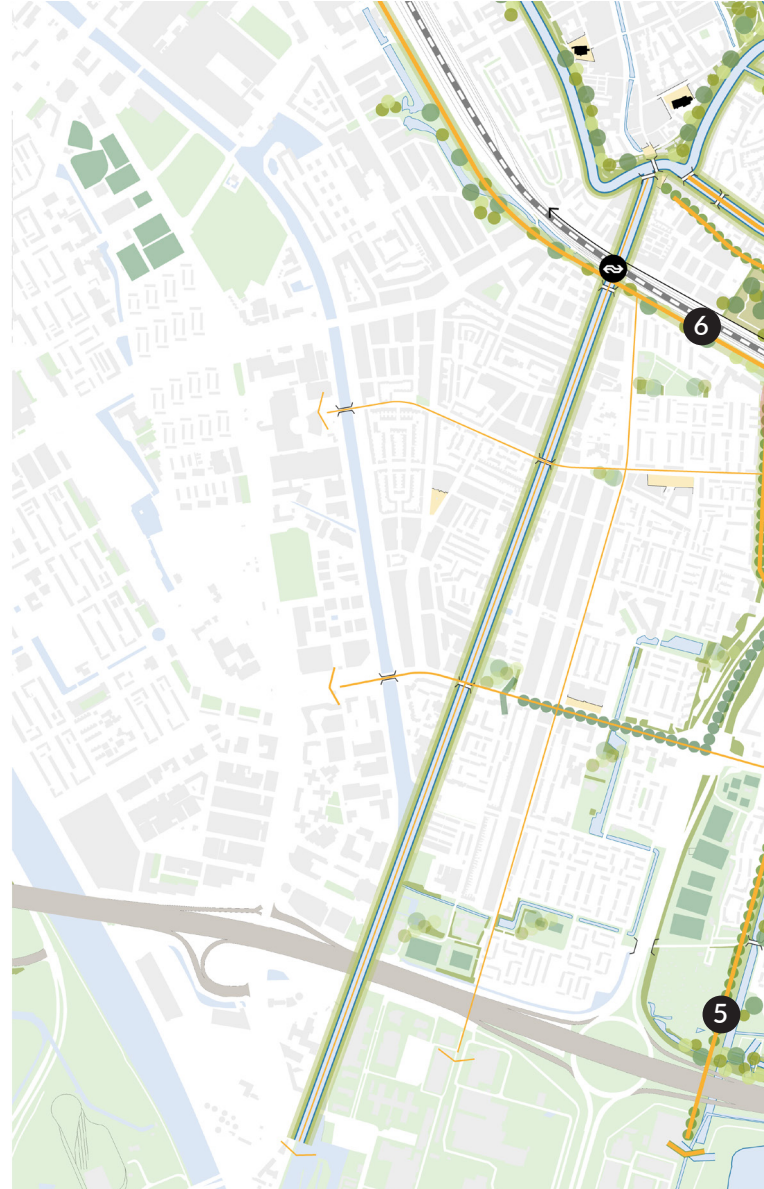


Goede verbindingen tussen stad en ommeland

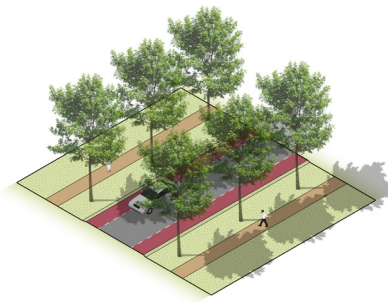
In een verdichtende stad zijn goede verbindingen van en naar het ommeland cruciaal.



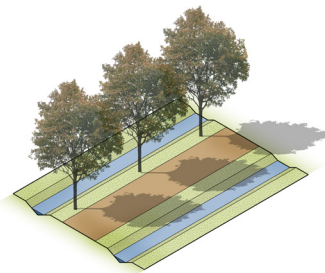
Robuuste en eenduidige routes verbinden stad en ommeland.



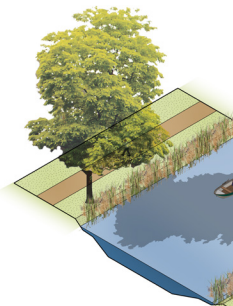
1 Oosterspoorbaan



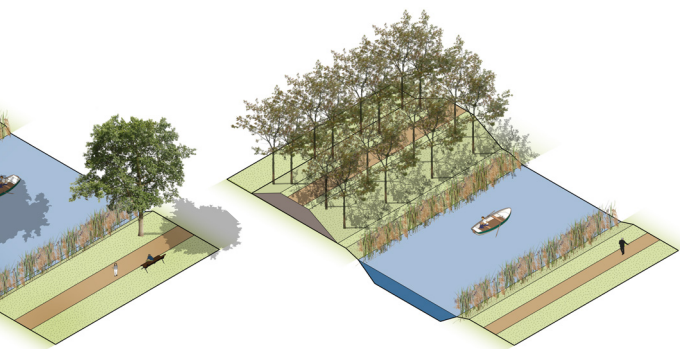
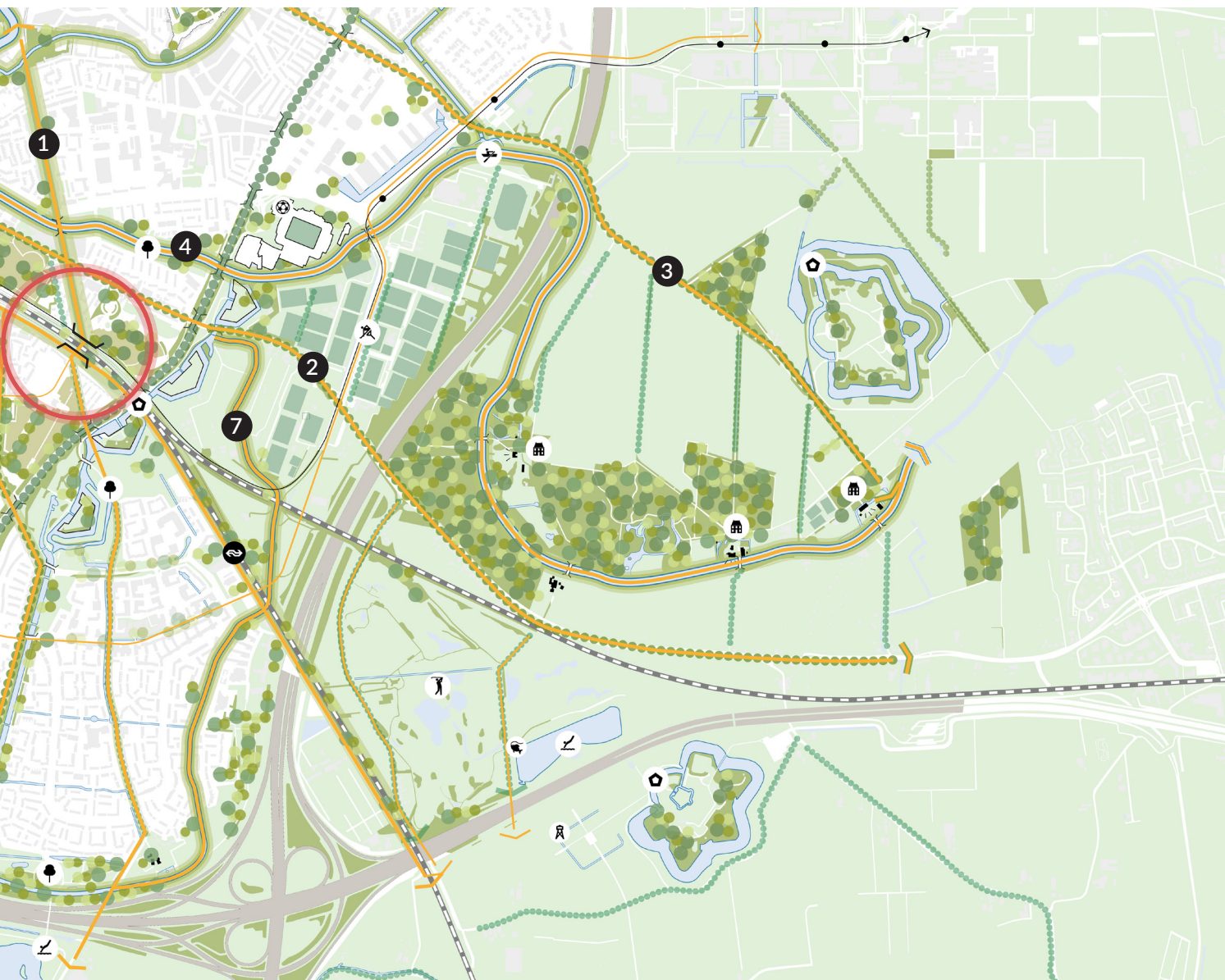
2 Koningsweg



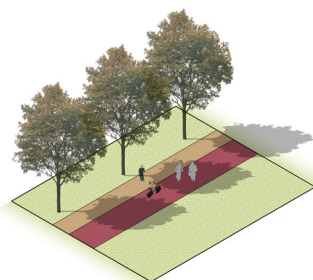
3 Weg naar Rhijnauwen



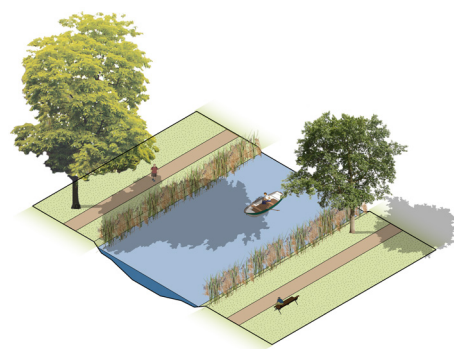
4 Kromme Rijn



5 Inundatiekanaal



6 Houtensepad

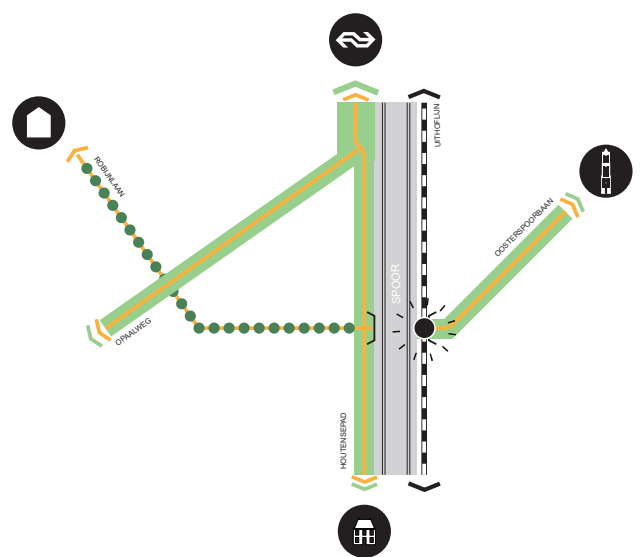
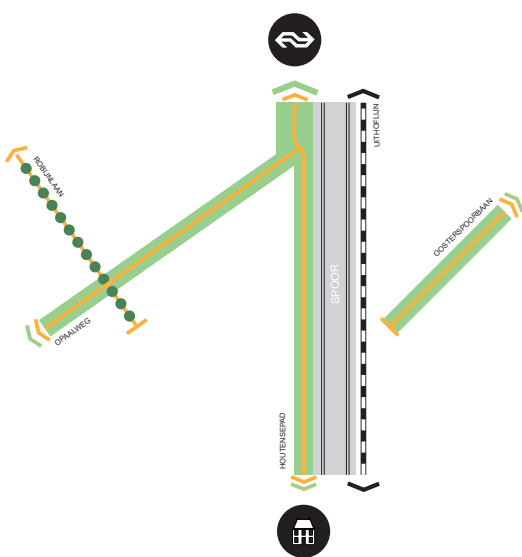


7 Oud Wulverbroekwetering

Oosterspoorbaan

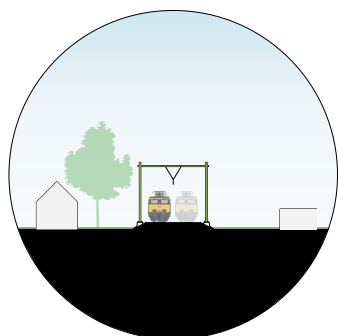
Door het maken van een doorgang onder het spoor loopt de Oosterspoorbaan niet meer dood maar wordt deze verbonden met het Houtensepad en de Robijnlaan. Een nieuwe halte wordt toegevoegd aan de Uithoflijn waardoor mensen uit de buurt op een snellere manier zich met het openbaar vervoer door de stad kunnen verplaatsen.

Aan de Oosterspoorbaan is er tevens ruimte voor kleinschalige verdichting waardoor de verbinding meer betekenis krijgt.

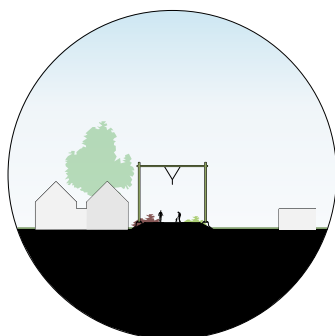


Van: doorsneden door spoorinfrastructuur.

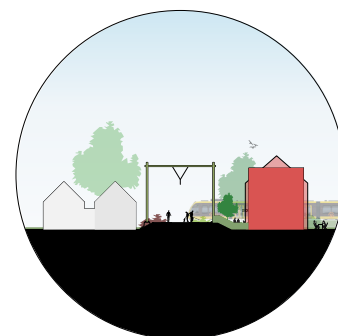
Naar: verknopen van verbindingen.



Verleden



Heden



Toekomst

Evolutie van de Oosterspoorbaan.



III DE STADSRAND

Infrastructuur dominant

De stadsrand wordt gedomineerd door lokaal stedelijke als nationale infrastructuur. De A27, de spoorlijnen Utrecht-Arnhem en Utrecht-Den Bosch doorsnijden het gebied. De Uithoflijn en Waterlinieweg vormen eveneens barrières in de stadsrand.

Doordat de infrastructuur dominant aanwezig is het gebied gefragmenteerd, afgesloten en zijn er veel ongebruikte terreinen.

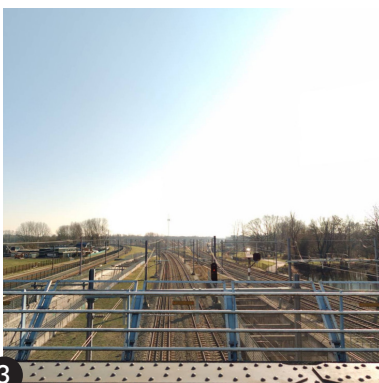




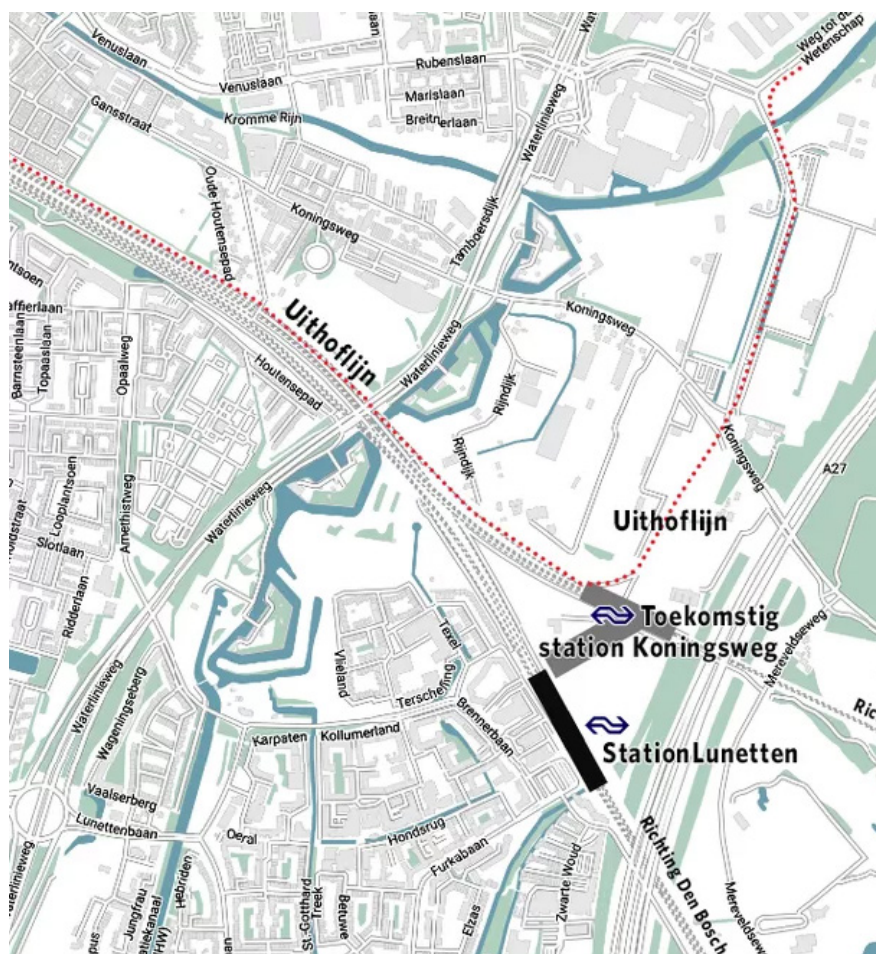
1 Tram (Uithoflijn) passeert het gebied, maar stopt er niet.



2 Snelweg (A27) doorsnijdt het gebied.



3 Spoorlijnen Utrecht-Den Bosch en Utrecht-Arnhem komen samen in de stadsrand.

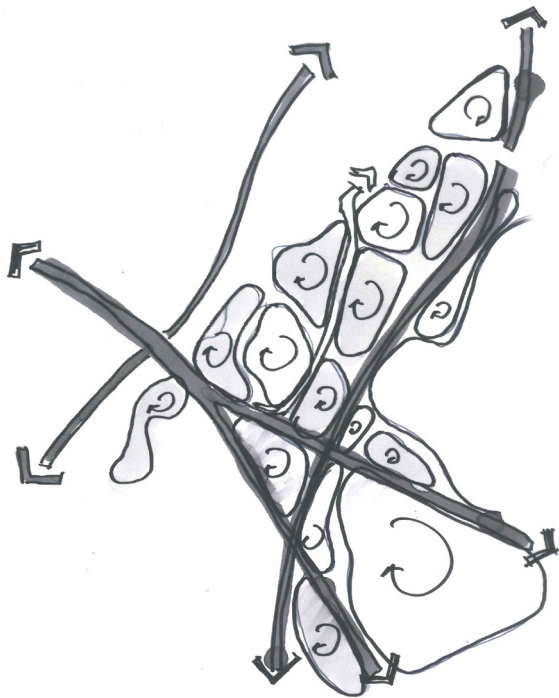


Beoogde locatie van het nieuwe station Koningsweg.

De stadsrand in beeld



Station Lunetten: anoniem voorstadhalte.



De stadsrand vormt een ideale plek voor opslaan van materialen.



Het spoor vormt de grens van de wijk Lunetten.



Hofstede / boederij De Ketel ligt verloren 'tussen de Rails'.



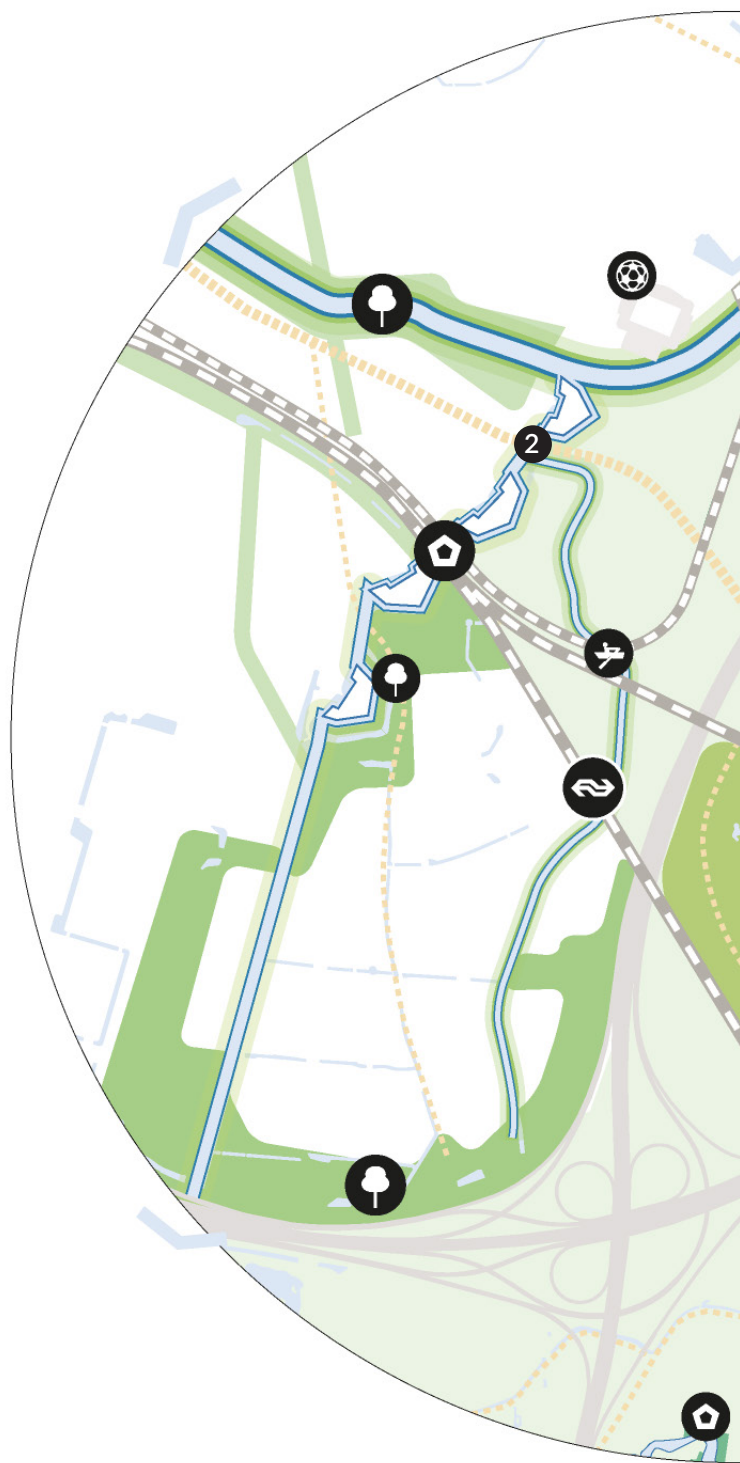
Wandelen langs het spoor.



Verloren gebied tussen het spoor. Restant van de Oud Wulverbroekwetering is nog zichtbaar.

Kwaliteiten in de stadsrand

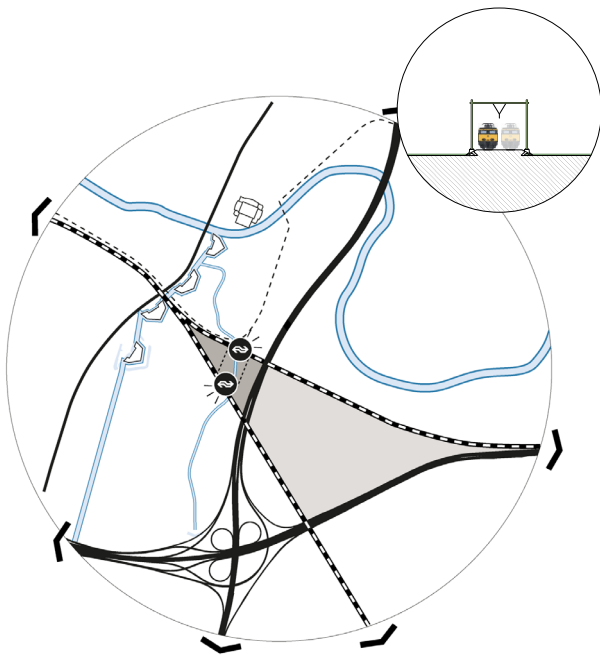
In de stadsrand zijn diverse kwaliteiten te vinden. Zo hebben hier o.a. de Kromme Rijn, landgoed Amelisweerd, de Lunetten (Nieuwe Hollandse Waterlinie), Golfclub Amelisweerd, en diverse parken hier hun plek.





Een nieuw station

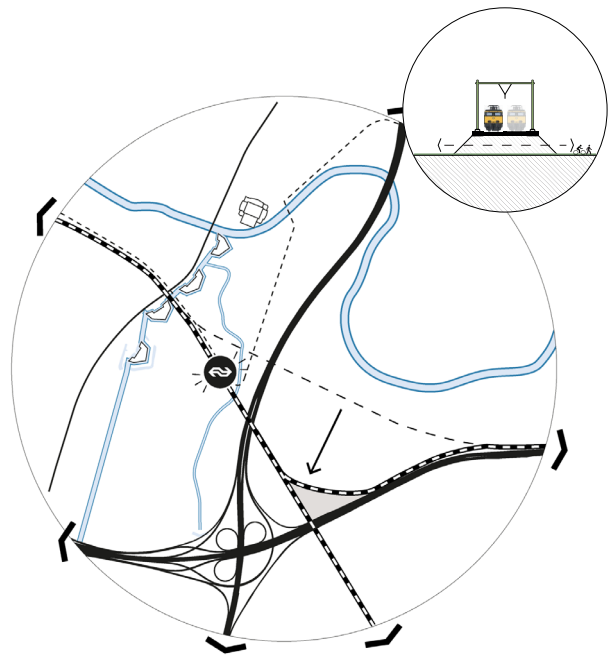
De huidige plannen voorzien een nieuw station op de spoorlijn Utrecht - Arnhem. Hiermee ontstaat een vorkstation met het bestaande station Lunetten. Het gebied tussen de sporen verwordt tot een anonieme transitiezone.



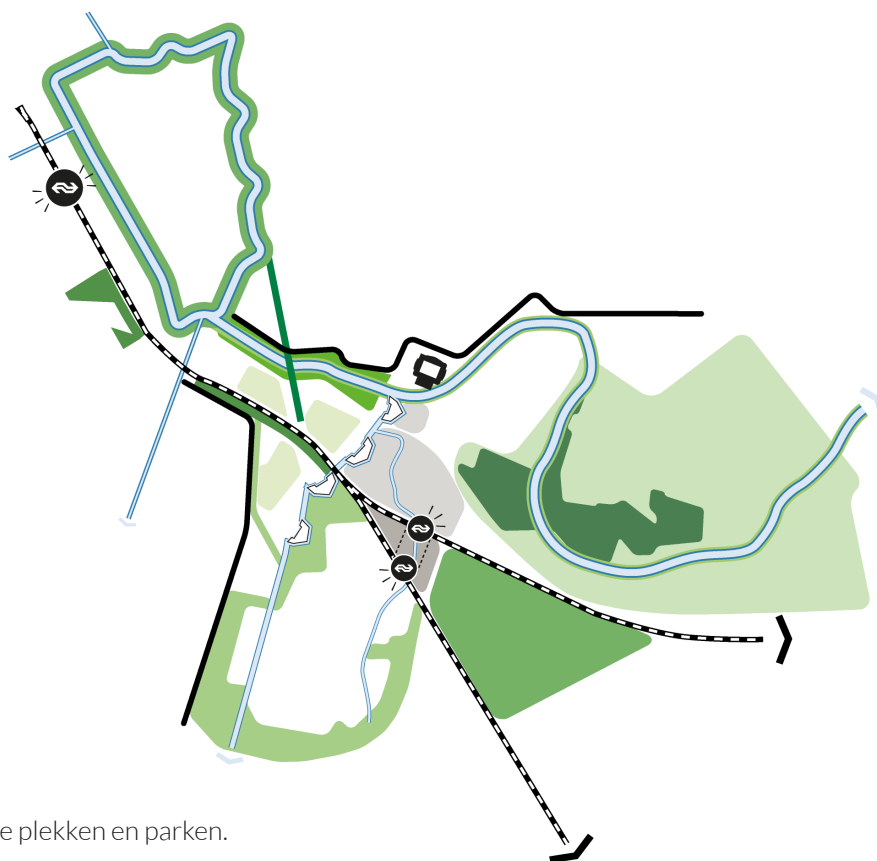
Van: twee losse spoorlijnen...

Sleutelingreep

Wegnemen van de infrastructurele barrières door het bundelen van de spoorlijn Utrecht-Arnhem met de spoorlijn Utrecht - Den Bosch. Het spoor ligt niet meer op het maaiveld maar verhoogd op een spoorviaduct.



... naar het bundelen van de sporen.



Van: groene geïsoleerde plekken en parken.



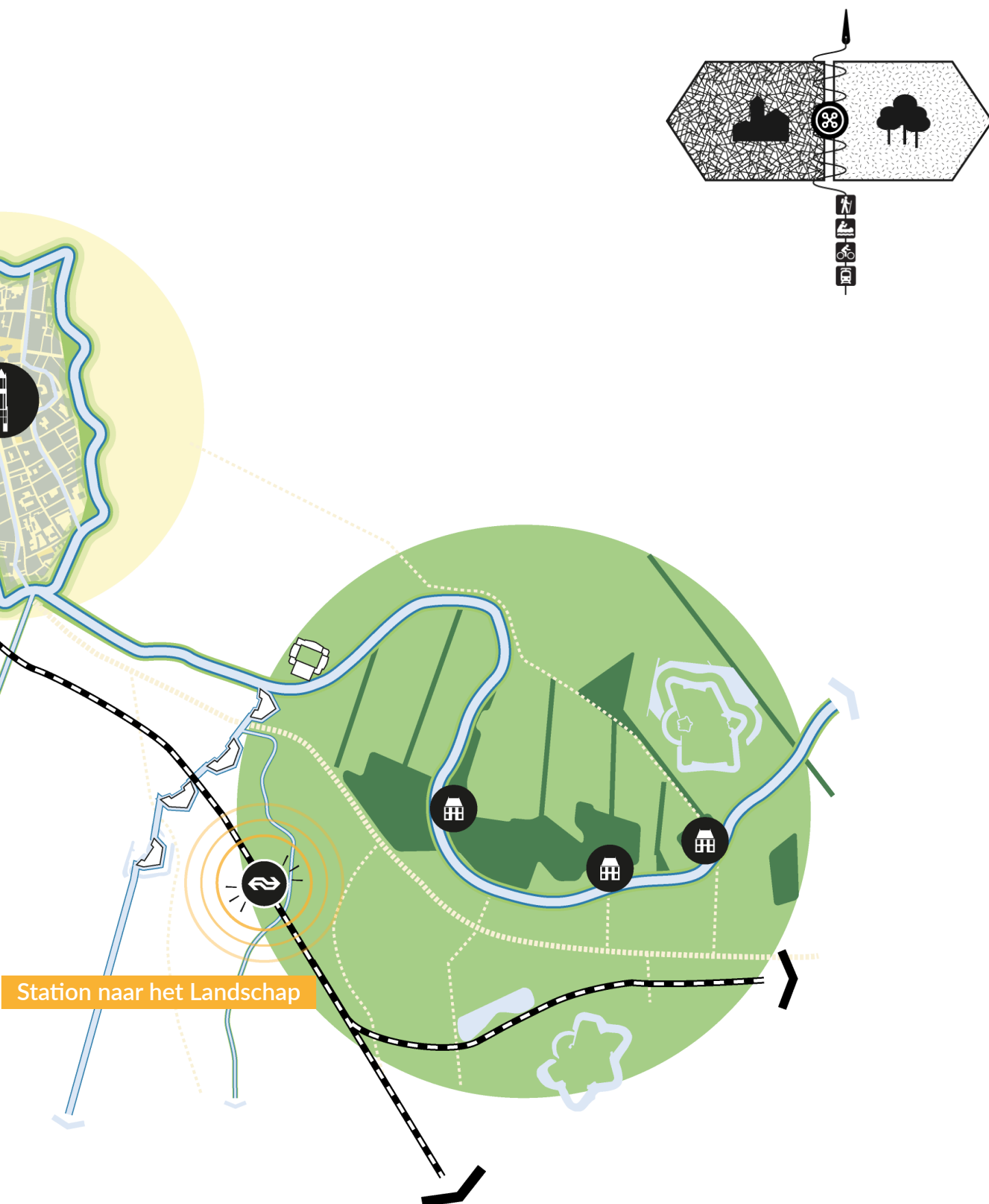
Naar: een aaneengesloten samengesteld stadspark.

De sleutelingreep zorgt ervoor dat er in de stadsrand een groot samengesteld stadspark ontstaat met vingers die tot aan de binnenstad reiken.

Station naar het landschap

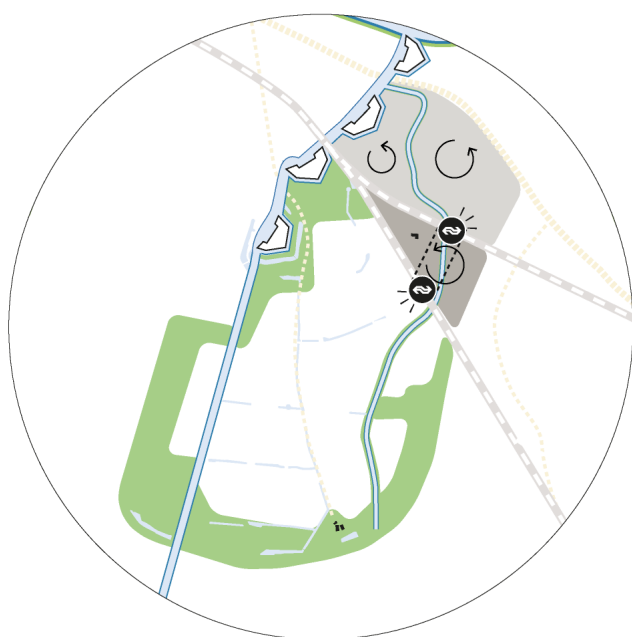
Door het bundelen van de sporen komt station Lunetten aan het landschap te liggen en krijgt het hiermee een herkenbaar karakter ten opzichten van Utrecht Centraal, welke het station naar de historische binnenstad vormt.





Lunetten uit haar isolement

Door het bundelen en op hoogte brengen van het spoor ontstaat een aaneengesloten ringpark rond de wijk Lunetten waarmee deze uit haar isolement gehaald wordt.



Van: Park de Koppel / Beatrixpark geïsoleerd tussen spoor en snelweg.



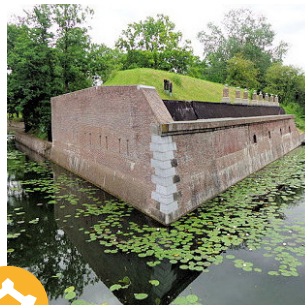
Naar: een aaneengesloten ringpark rond de wijk Lunetten.

Versterken van bestaande kwaliteiten

Bestaande aanwezige kwaliteiten worden verder versterkt.



Zichtbaar maken van de agrarische betekenis van het gebied, boerderij de Ketel behouden.



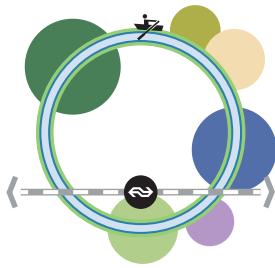
Laaggelegen gebieden wordt benut als buffer voor overtollig (regen) water, knipoog naar de inundatievelden.



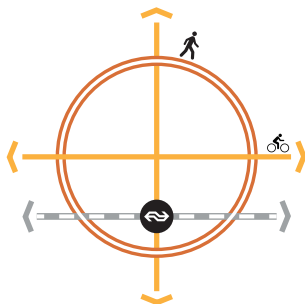
De Oud Wulverbroekwetering wordt als landschappelijk element herstelt en bevaarbaar gemaakt.

De Stadsrand

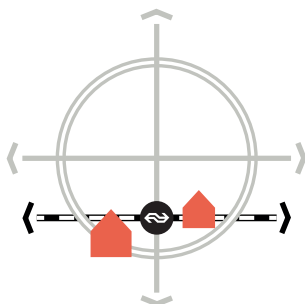
Door het bundelen en op niveau brengen van de sporer wordt de wijk Lunetten uit haar isolement gehaald. Er ontstaat een ringpark bestaande uit een sequentie van bestaande en nieuwe groen-blauwe ruimte.



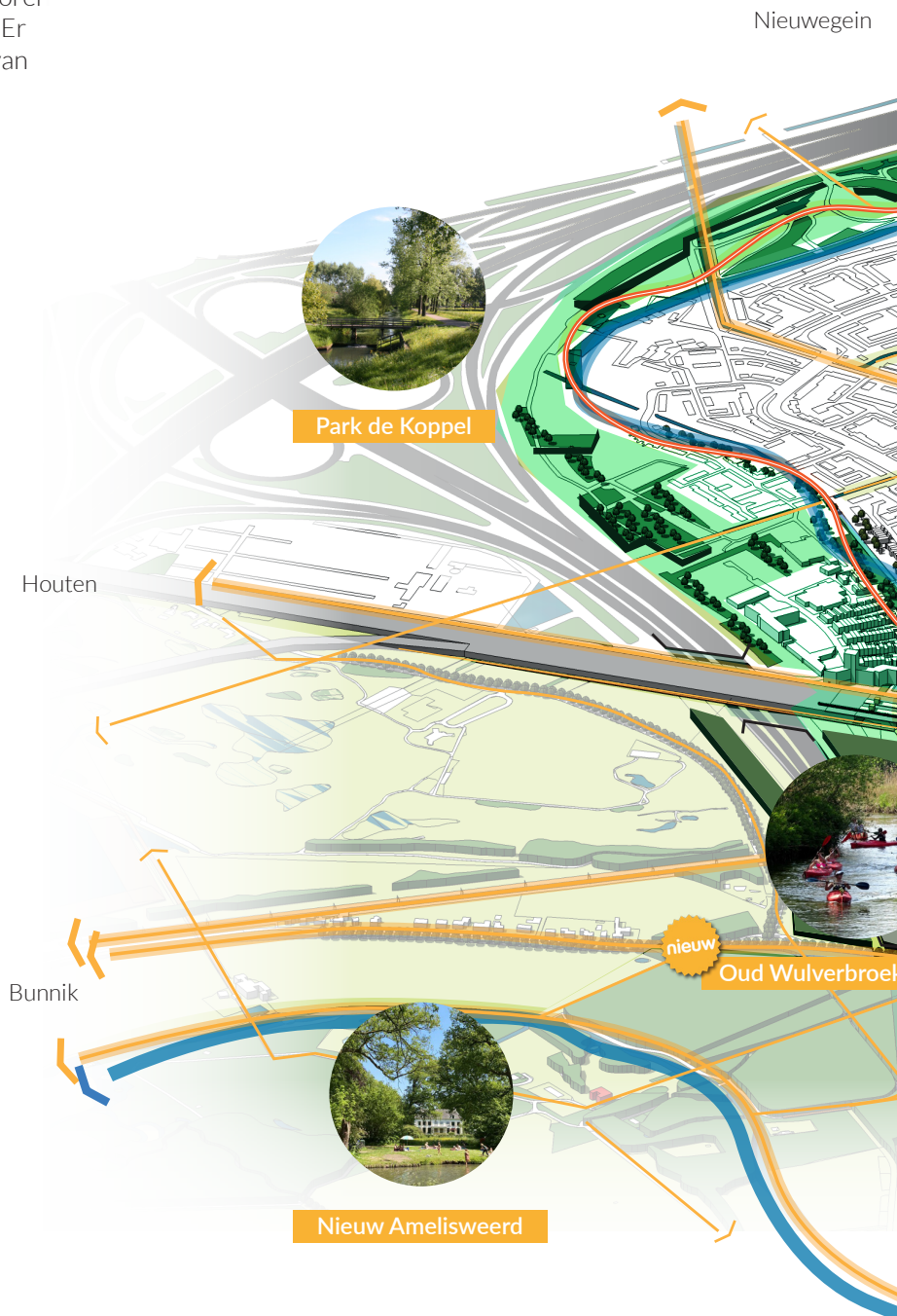
1. Sequentie van groen-blauwe ruimte.



2. Lint rond Lunetten, aantakkingen en verbinding stad-ommeland.



3. Verdichting rond het station (knooppuntontwikkeling).







IV DE PLEK

Leidende principes

Het ontwerp is gestoeld op een vijftal principes.



1. Hoogstedelijk: groene diverse stadswijk aan het landschap.



2. Gemengd: naast wonen is er ruimte voor voorzieningen en kleinschalige (ambachtelijke) bedrijvigheid.



3. Fijnmazig en verbonden: gericht op de voetganger en het gebruik van de fiets.



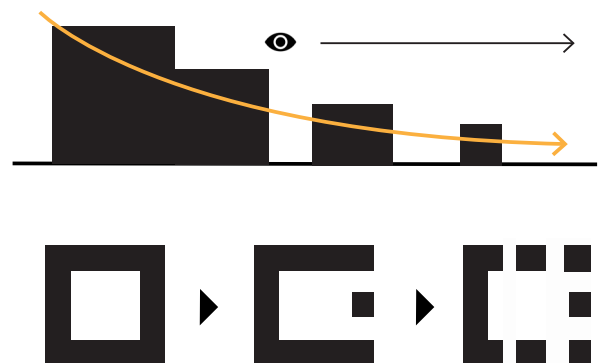
4. OV-centraal: stadswijk gericht op het gebruik van het openbaar vervoer.



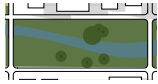
5. Groen: voldoende ruimte voor ontspanning in het groen, op en aan het water.

Ruimtelijke opbouw

Hoogte-opbouw en korrel: aflopend hoogte en kleinere korrel als reactie op het open landschap.



Het ontwerp



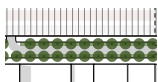
Oud Wulverbroekwetering



Boerderij de Ketel



Plein



Spoorlaan



Tussenstraat



Spoorpad



Inundatieveld



Stadsveld

Programma

Bebouwing

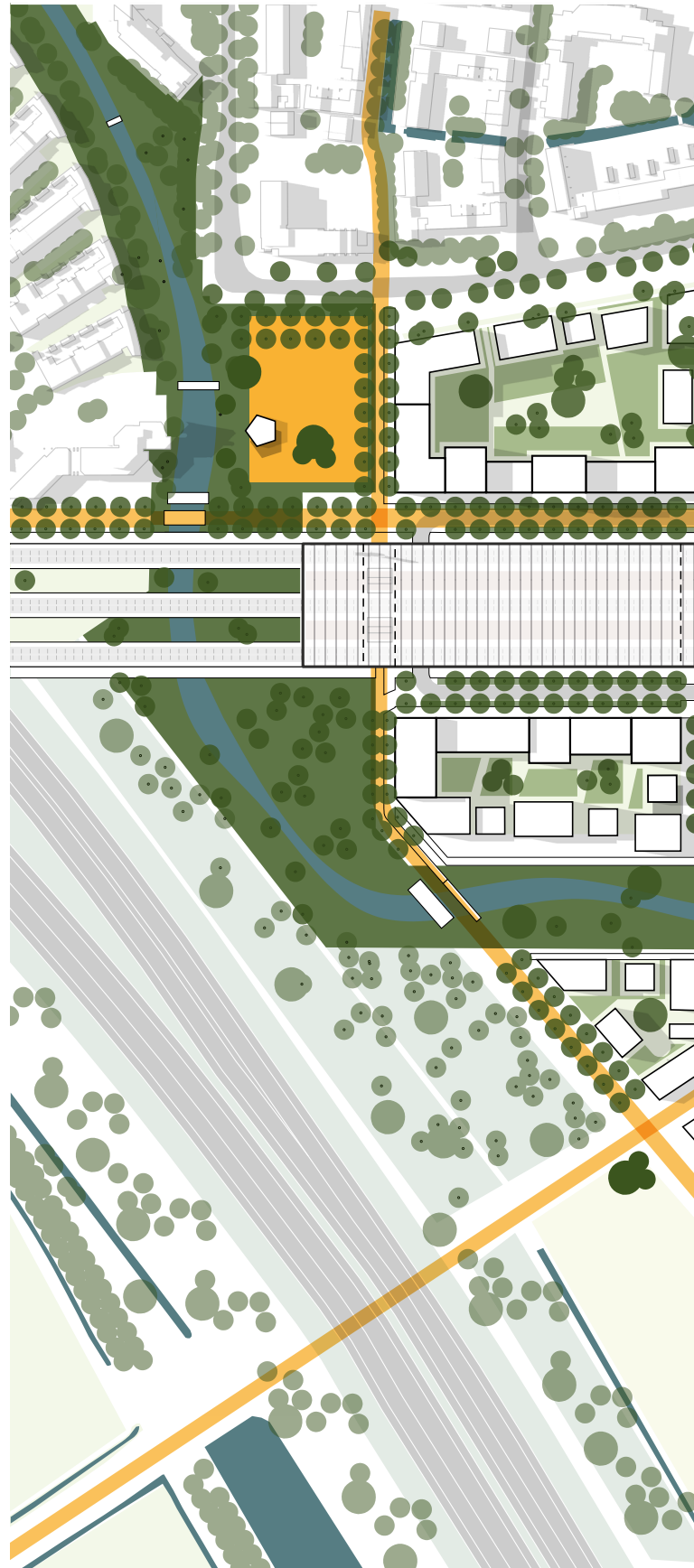
Totaal circa 275.000 m2 bvo.

247.500 m2 bvo wonen, circa 3500 woningen (gemiddelde van 70 m2 bvo per woning). De nieuwe stadswijk biedt ruimte voor circa 7000 nieuwe inwoners.

27.500 m2 bvo kantoor, maatschappelijk, detailhandel etc.

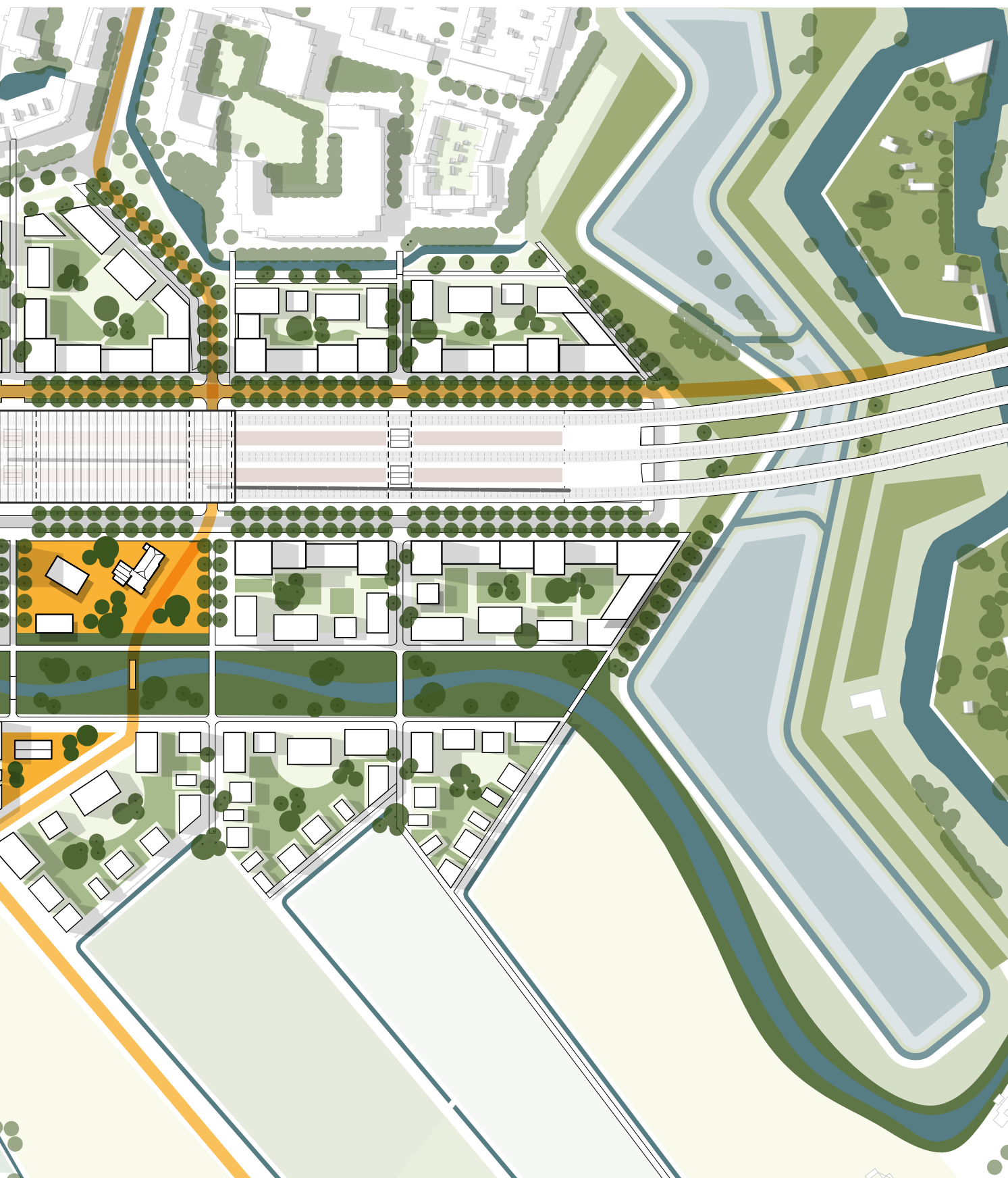
Spoorviaduct

54.000 m2 bvo; onder het spoorviaduct is er ruimte voor detailhandel, kleinschalige (creatieve) bedrijvigheid, centrale fiets- en autoparkeervoorzieningen.



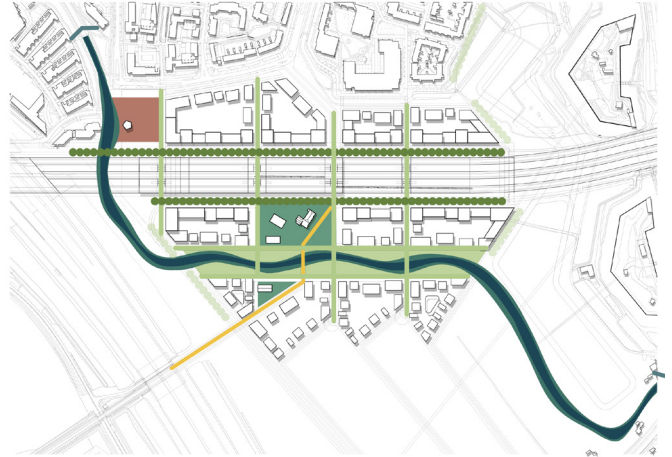
0 50 100





Facetten van het plan

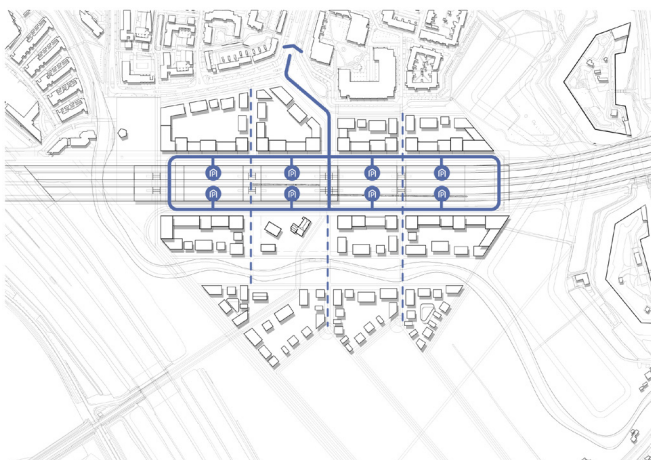
Het plan uiteengerafeld.



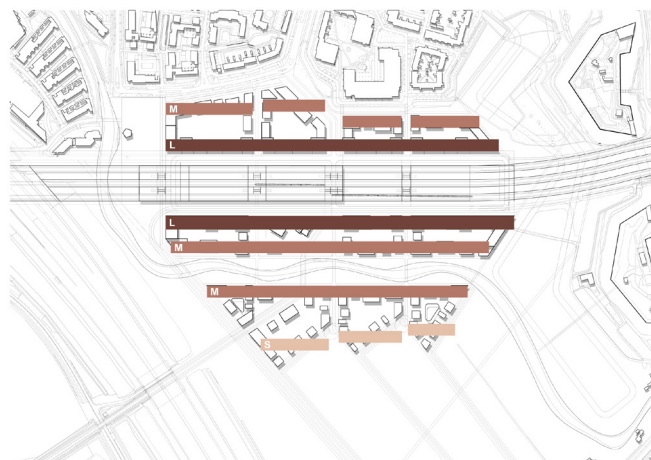
Openbare ruimte: de Oud Wulverbroekwetering vormt de structuurdrager met daaraan een stedelijk plein en boederijkamer de Ketel. Twee stadslanen lopen parallel aan het spoor, haaks daarop vormen groene autovrije tussenstraten de verbindingen in de stadswijk. De voormalige spoorlijn vormt een nieuwe route naar het landschap.



Langzaam verkeer: fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk, drie belangrijker fietsroutes verbinden stad met het ommeland.



Auto-ontsluiting en parkeren: lus rond het station, centraal parkeren (mobiliteitshubs) onder het spoorviaduct.



Hoogte-opbouw en korrel: aflopend hoogteopbouw en kleinere korrel richting het open landschap.



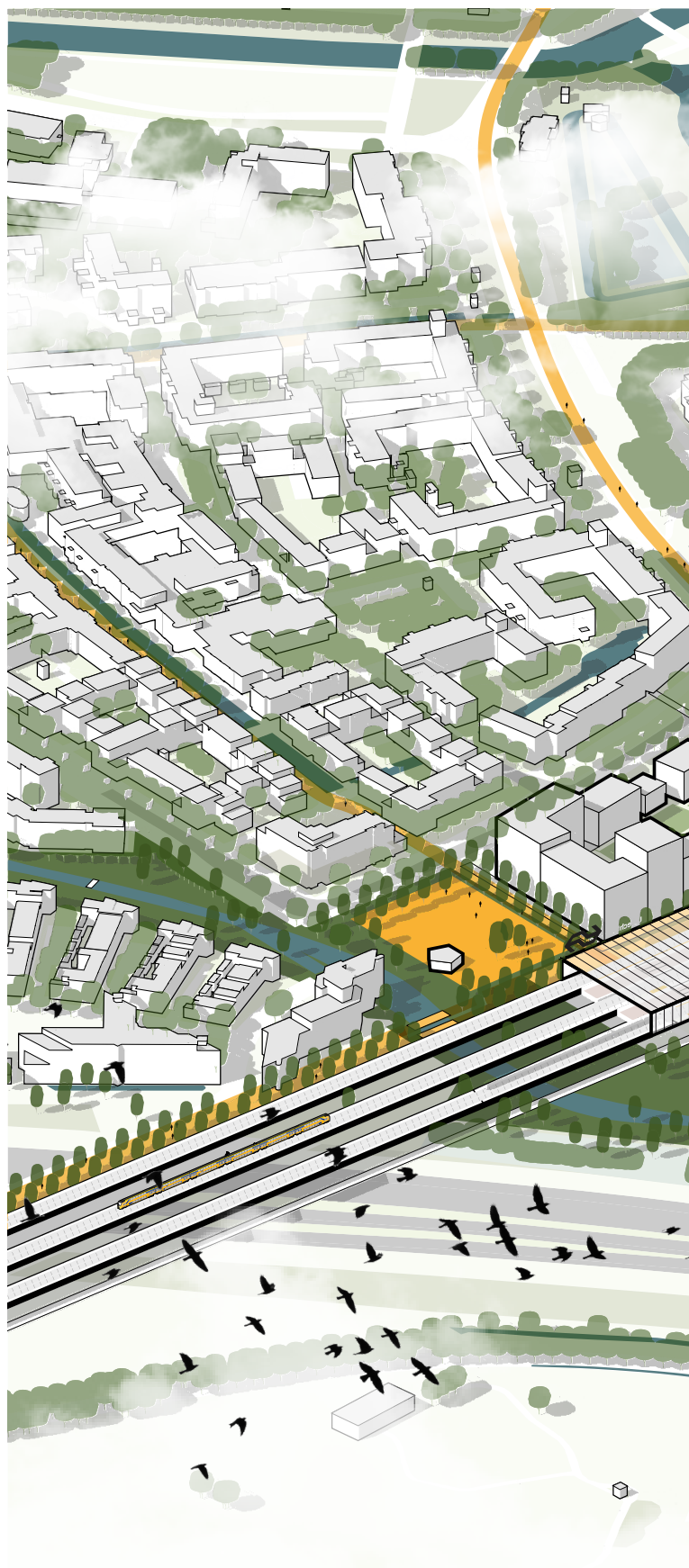
Openbaar vervoer: centraal gelegen treinstation, de Uithoflijn halteert in het gebied. Nieuw busstation onder het viaduct. Mogelijke doorkoppeling HOV-lijn langs de A27.

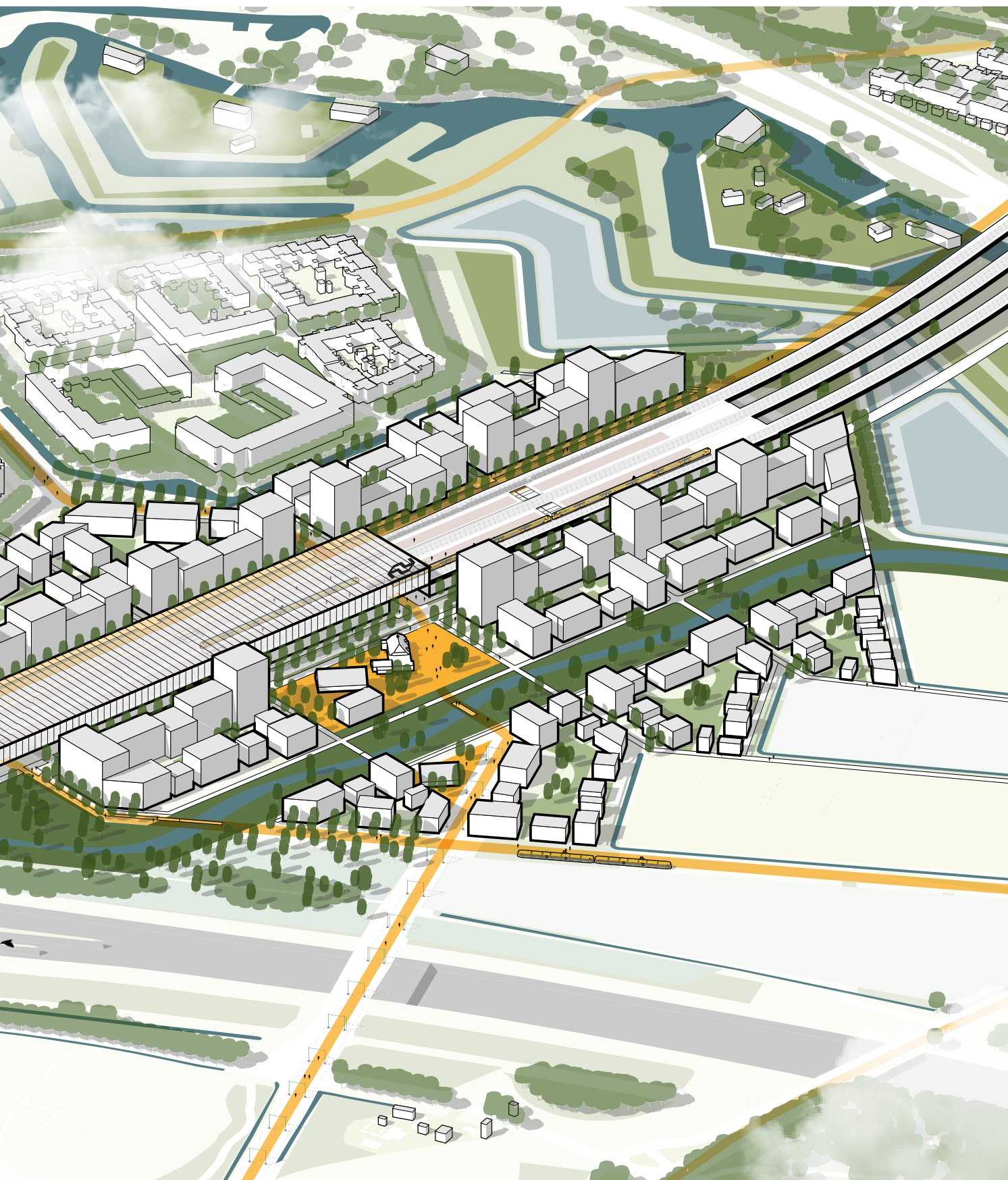


Programma: kleinschalige nijverheid en detailhandel onder het spoorviaduct. Kantorencluster rond het stedelijke plein en lanen. Maatschappelijke voorzieningen in en rond de voormalige boerderij.

De Stadsrand Centraal

De Stadsrand Centraal omarmt de voorziene nationale investeringen in snelweg- en spoorweginfrastructuur, maar zorgt er tegelijkertijd ook voor dat de lokale kwaliteiten van de plek en het maken van nieuwe verbindingen in balans komen. Een stevige maar noodzakelijk ruimtelijke ingreep in de spoorinfrastructuur gaat versnippering in de oostelijke stadsrand tegen en creëert extra ruimte voor wonen, werken en recreatie. Het maakt onder andere de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de landgoederen een vanzelfsprekend onderdeel van een groene en toegankelijke stadsrandzone. Met een station als centraal middelpunt en een zorgvuldig ingepast stadsprogramma aan de rand van Lunetten wordt de wijk en de stad definitief uit haar isolement gehaald en wordt op een vanzelfsprekende manier de verbinding tussen stad en ommeland gemarkeerd.

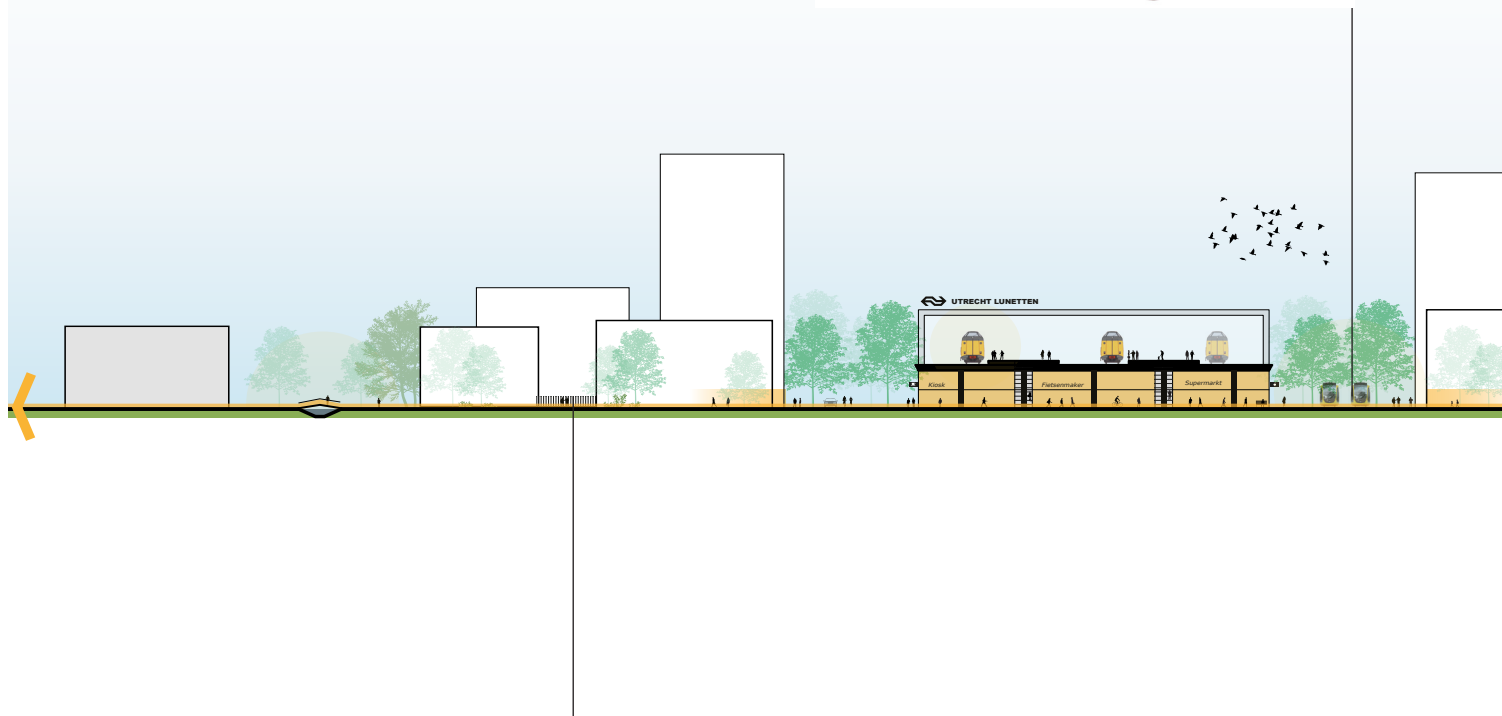




De route van station naar het open veld

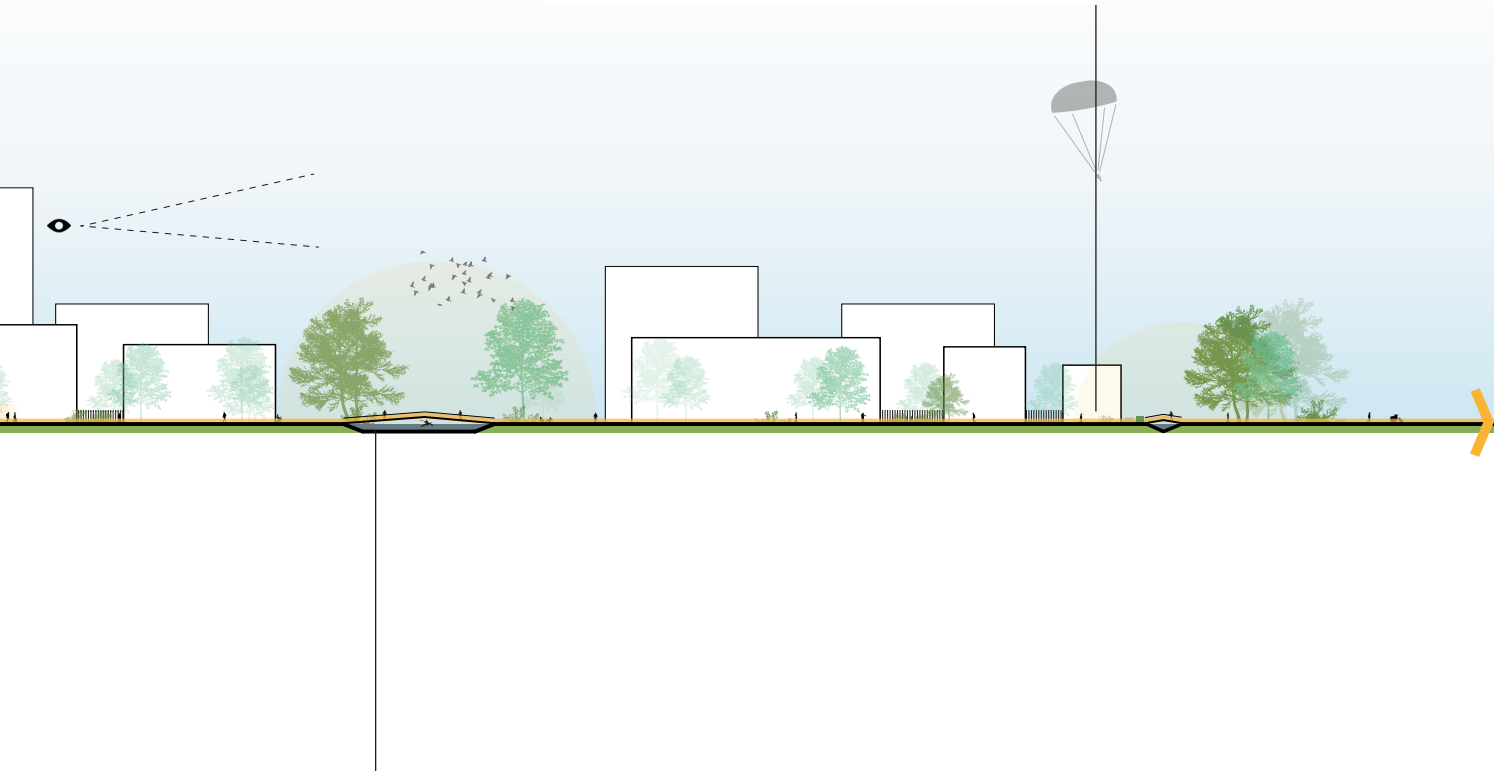
Het spoorviaduct met het station, de Oud Wulverbroekwetering, de tussenstraten en de rand vormen - ieder met een eigen karakter - de belangrijke plekken in het ontwerp.

Rond het station.



Door de groene tussenstraten.

Aan de stadsvelden.

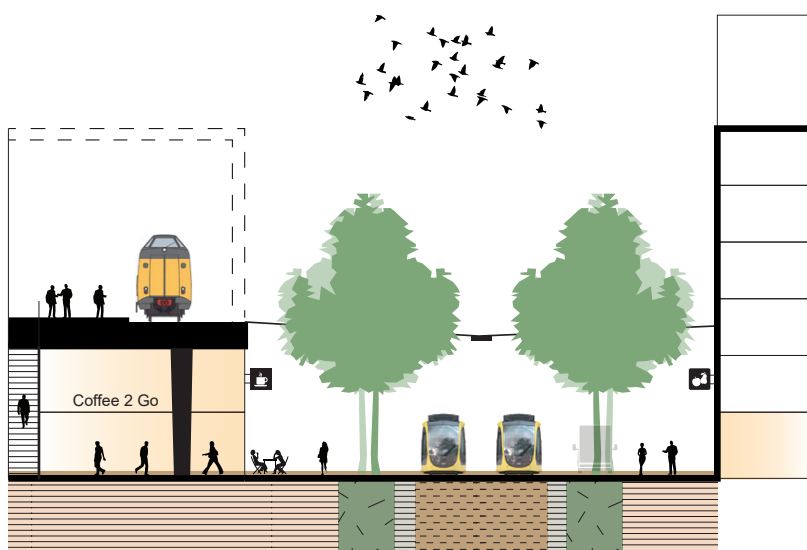


Aan de Oud Wulverbroekwetering.

Rond het station

Mobiliteit en bedrijvigheid staan hier centraal. Voorzieningen onder het spoorviaduct vormen levendige stadslanen en passages. Er is ruimte voor detailhandel, cafés en restaurants, kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid en centrale auto- en fietsparkeervoorzieningen voor de wijk en het station.

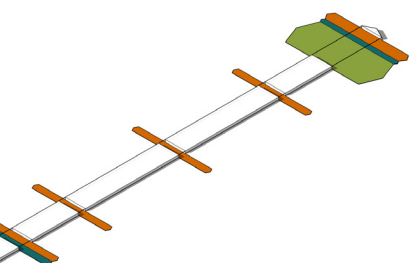
Fijnmazige doorgangen om de 100 meter verbinden beide zijde van het spoorviaduct. Doorgangen zijn extra hoog en vormen ruime en levendige passages tussen beide delen van de stadswijk.



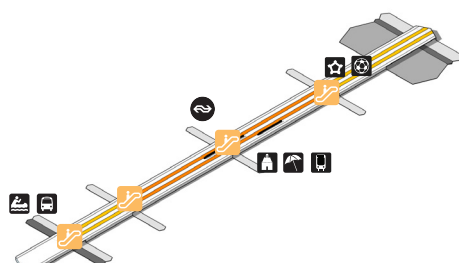
Spoorviaduct.



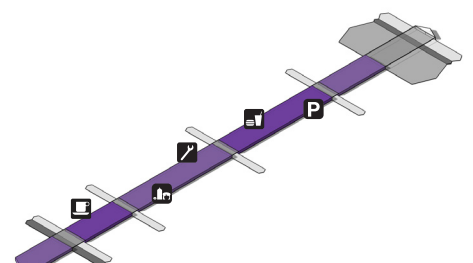
Fijnmazig



de doorgangen.



Perron als verbinder.

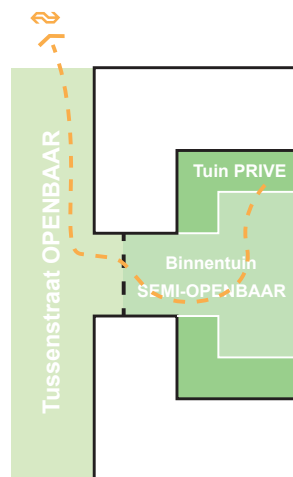
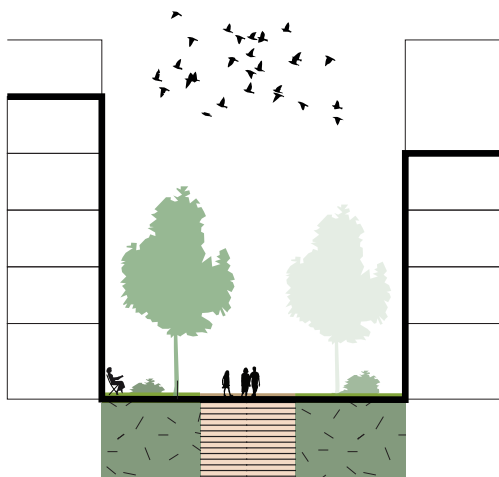


Voorzieningen onder het spoorviaduct.

Groene tussenstraten

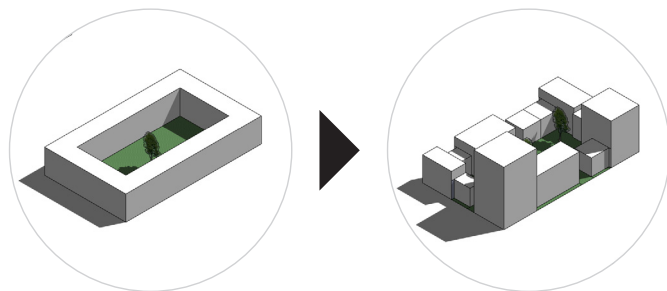
De groene straten zijn autovrij. De voetganger heeft hier alle ruimte. Het vormen fijne verbindingen van en naar het station.

De ruimte binnen de bouwblokken biedt ruimte voor zowel privé buitenruimte en collectieve buitenruimte. Vanuit het binnenterrein heb je direct toegang tot de tussenstraten.



Geleidelijke overgang van privétuin, semi-openbare en openbare ruimte.



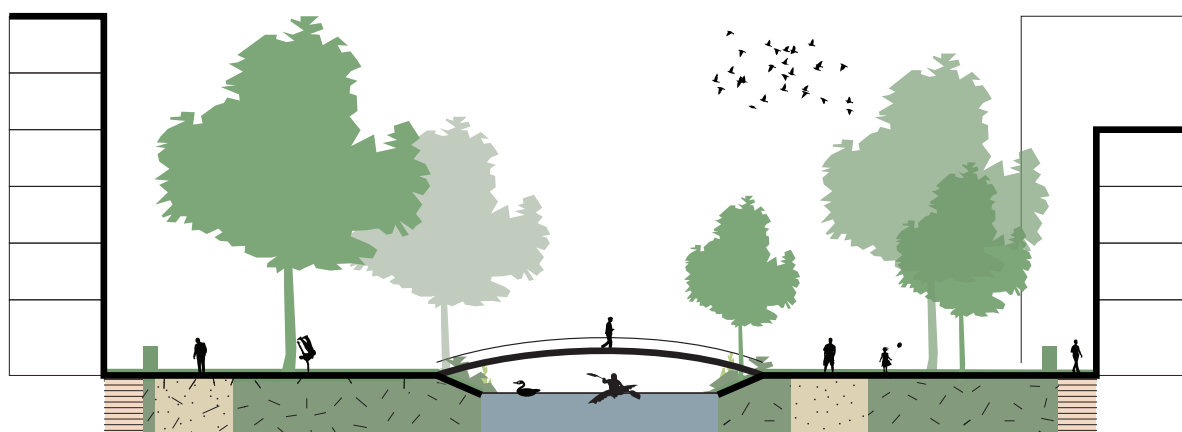


Samengesteld en poreus bouwblok.

Oud Wulverbroekwetering

De Oud Wulverbroekwetering vormt een lommerijke waterloop door de stadswijk en biedt ruimte voor groen en ontspanning.

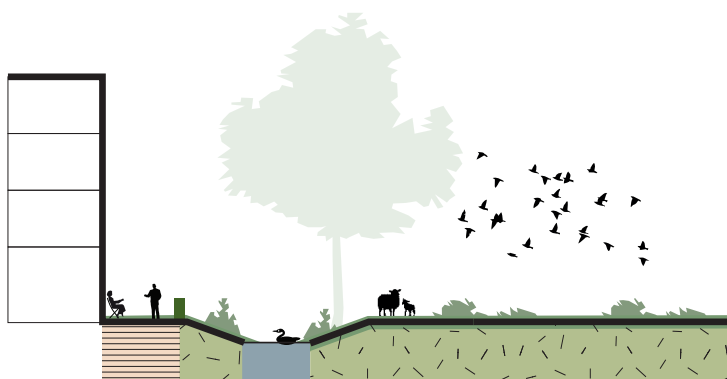
De wetering is onderdeel geworden van een groter watersysteem. Met een kano vaar je rond de wijk Lunetten, naar de Lunetten (Waterlinie) of via de Kromme Rijn naar de binnenstad.





Stadsvelden

De stadswijk raakt hier het open veld. Stad en landschap gaan hier in elkaar over. De bebouwing reageert op het open veld doordat deze kleinschaliger is, de stadswijk dooft hier als het ware uit.





De Stadsrand Centraal

Een veerkrachtige verbonden plek in het verstedelijkte landschap.

De voormalige spoorlijn Utrecht -Arnhem vormt een nieuwe route (spoorpad) tussen station Lunetten en het ommeland. De bestaande boerderij De Ketel heeft een centrale positie langs de Oud Wulverbroekwetering en het station gekregen.

Bereikte doelen in een verdichtende stad:
Verbinden, herstellen en nieuwe betekenis geven.



Verbinden van stad en ommeland.



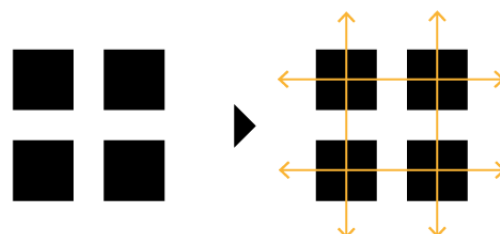
Herstellen van landschappelijke kwaliteiten.



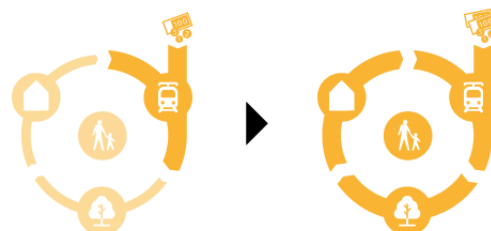
Nieuwe betekenis geven.







Verbonden plekken.



Infrastructuur als vliegwiel.



Verenigen en in balans brengen van belangen.

Positionering en reflectie

Positionering

Verbonden plekken (stede)

Als basishouding ga ik uit van het verbinden van plekken. Het gaat niet alleen om het ontwerpen van de plek (stede) - gedefinieerd door een plangrens - maar juist ook hoe een plek in verbinding staat met de plekken die daar om heen liggen (verbonden plekken). Ik ontwerp vanuit het stedelijk weefsel, netwerken en optimaliseer deze eerst voordat ik aan de plek ontwerp. In dit afstuderen verbind ik stad, stadsrand en ommeland alvorens de plek verder uit te werken.

Infrastructuur als vliegwiel

Door middel van een sleutelingreep in de spoorinfrastructuur wordt een nieuw perspectief op de stadsrand geschetst. De infrastructuur wordt niet gezien als een ruimtelijk gegeven c.q. barrière, maar een ruimtelijk element waar juist mee ontworpen kan worden. Infrastructuur is (ruimtelijke) dominerend en heeft een enorme invloed op het wel of niet functioneren van een gebied.

Het ontwerp biedt een nieuw perspectief op een integrale benadering van de opgave. De sleutelingreep in de spoorinfrastructuur wordt als middel ingezet om de twee uiterste (infrastructuur, nationaal belang) en stedelijk leven (de plek, lokaal belang) met elkaar te verbinden. Door de ingreep ontstaan er kansen in de stadsrandzone voor nieuwe verbindingen, wonen en recreatie. Het ontwerp is bedoeld om partijen op een andere manier naar de plek, en de daarmee gemoeide investeringen, te laten kijken.

Het verenigen en in balans brengen van belangen

Centraal in dit afstuderen is het verbinden van belangen en de positionering van mijzelf als ontwerper in het krachtenveld van verschillende uiteenlopende (lokale) gemeentelijke en nationale belangen. Dat wat op rijksniveau of vanuit een andere afdeling wordt bedacht niet als een voldongen feit te zien. Juist op het schaalniveau van de stadsrand met dit gegeven te ontwerpen en met een nieuw perspectief te komen. Ik ben van mening dat als ontwerper bij een gemeente het onze taak is om nieuwe perspectieven te schetsen en om hiermee beter de dialoog met Rijk, provincie of burger aan te kunnen gaan.

Reflectie

Inhoudelijk

Ik heb een zeer lange tijd gezocht naar de juiste infrastructurale ingreep. Ik ben begonnen met een zeer sterke overtuiging dat de infrastructuur onder de grond gebracht (oplossing) moest worden. Ondanks de vele pogingen dit te willen onderbouwen bleek de ingreep in zijn navolgbaarheid niet overtuigend genoeg. Mijn zeer sterkte overtuiging was hiermee ook een blinde vlek geworden. Door preciezer naar de plek te kijken en een minder zware ingreep in te zetten wordt eveneens voldaan aan de doelstellingen (verbinden, herstellen en betekenis geven). Het hoeft niet perfect te zijn om alsnog je doelstellingen te kunnen halen.

Het complexe verhaal bestaat uit drie delen bestaande uit de verbinding, de stadsrand en de plek. Dit heb ik bewust gedaan. Juist door het ontwerp van de plek in groter verband te plaatsen wint het voorstel aan kracht en wordt de urgentie van de ingreep op het niveau van de stad onderstreept. Het is juist door het in een grotere context te beschouwen dat de ingreep zijn meerwaarde krijgt.

Procesmatig

Mede door de invloed van Covid (lockdowns) en een zeer drukke periode op werk heb ik veel langer over het afstuderen gedaan dan verwacht. Door de (thuis)isolatie ben ik niet in staat geweest om in verbinding te blijven staan met de mensen om mij heen. Juiste deze verbinding heb ik nodig. Als ontwerper haal ik veel inspiratie en energie uit het samenwerken met mensen. Ik heb context en spiegeling nodig om stappen in het ontwerp te kunnen maken. Als stedenbouwkundige en als mens heb ik deze verbinding nodig om mij goed te kunnen ontplooiën en van waarde te kunnen zijn.

