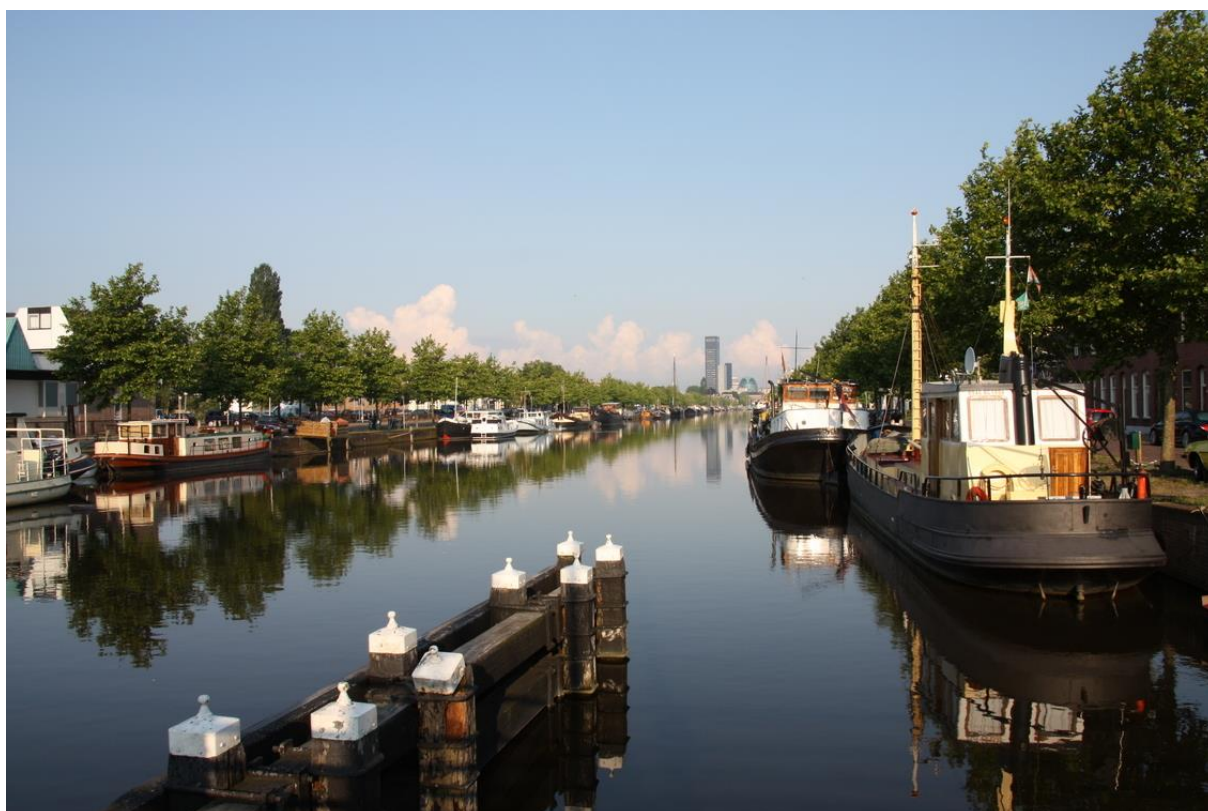


Plantoelichting

Emmakade – Julianastraat – Willem Lodewijkstraat Leeuwarden

17 mei 2022



KBwinkels B.V.
Zenegroenkade 4
2015 KV Haarlem

E: gideon@kbwonen.nl
T: 023-5372480

Stef Veldhuizen
Grote Lijster 17
1398 JM Muiden

E: info@stefveldhuizen.nl
T: 06-53962511

Appel Architecten
Middelstegracht 89 O
2312 TT LEIDEN

E: t.versluis@appelarchitecten.nl
T: 071-5426172

Inhoud

1. Inleiding
 2. Bestaand ruimtelijk beleid
 3. Historie van de locatie tussen Emmakade, Julianastraat en Willem Lodewijkstraat
 4. Karakteristiek van de locatie
 5. De randen van de locatie
 6. Ruimtelijk concept
 7. Stedenbouwkundig plan
 8. Beeldkwaliteit
 9. Conclusies
- Bijlage 1, Bebouwing eind 19e en begin 20e eeuw
Bijlage 2, Beschermde stadsgezichten
Bijlage 3: Het niet uitgevoerde plan van W.C.A. Hofkamp.



Het Nieuwe Kanaal in oostelijke richting met beide Emmakades (M. v.d. Veen)

Johan Galjaard Stede(n)bouw

Diamantweg 44
3817 GK Amersfoort

E: johan.galjaard@casema.nl
T: 06-28448536

1. Inleiding

Motivering van het plan

Aanleiding voor deze plantoelichting is het voornemen van KBwinkels B.V. om bij de gemeente Leeuwarden een principeverzoek in te dienen voor de ontwikkeling van nieuwe woonbebouwing op de locatie tussen de Emmakade, Julianastraat en Willem Lodewijkstraat. De huidige supermarkt van Albert Heijn verhuist naar een nieuwe locatie aan de overzijde van het kanaal, waarvan de gronden ook in bezit zijn van KBwinkels B.V. De nieuwe supermarkt wordt opgenomen in een omvangrijk winkelcomplex met royale parkeervoorzieningen tussen Kanaalweg en De Centrale. Voor deze ontwikkeling wordt een afzonderlijke rapportage gemaakt.

De huidige, gedateerde bedrijfsbebouwing op de locatie aan de Emmakade wordt gesloopt. Wel wordt onderzocht of de aanwezige parkeergarage opnieuw gebruikt kan worden. In ieder geval wordt het woongebied tussen de Emmakade zuidzijde en de Willem Lodewijkstraat uitgebreid tot aan de Julianastraat. De stedenbouwkundige verkaveling, de woningontwerpen en deze plantoelichting zijn bedoeld als ondersteuning voor het verzoek aan de gemeente Leeuwarden tot medewerking aan de voorgestelde ontwikkeling.

Kwaliteitsimpuls door herontwikkeling

De verplaatsing van de supermarkt en sloop van de bebouwing biedt de mogelijkheid om deze bijzondere locatie een nieuwe impuls te geven. Uitgangspunt daarbij is om de nieuwbouw op een vanzelfsprekende en eigentijdse manier te laten versmelten met de bestaande bebouwing. Daarnaast kunnen door nieuwbouw de gaten in de bebouwingswanden van de Emmakade en de Willem Lodewijkstraat worden geheeld. De middelen die daarbij zullen worden ingezet zijn de volgende:

- Langs de Emmakade en de Willem Lodewijkstraat worden grondgebonden stadswoningen in verschillende hoogten en diepten geprojecteerd.
- Naast het bestaande bedrijfsgebouw van de Garage Emmakade wordt een bijzonder complex met atelierwoningen voorgesteld.
- Op de kop van de locatie ter hoogte van de Julianastraat komen appartementen in één hoger bouwvolume, in combinatie met dekwoningen boven de te behouden parkeergarage.
- Alle woningen vallen in de categorie vrije sector.

Aanpassing bestemmingsplannen

Voor deze locatie is een stedenbouwkundige verkaveling ontworpen door Stef Veldhuizen en zijn voorlopige woningontwerpen geschetst door Tijmen Versluis van Appel Architecten. Het nieuwe voorstel past niet in de vigerende bestemmingsplannen, waarin weliswaar ook enige woningbouw is toegestaan maar de bestemmingen vooral bestaan uit detailhandel, horeca en kantoren. Bij de voorgenomen nieuwbouw wordt naast woningen alleen rekening gehouden met voorzieningen in de plint langs de Julianastraat dus een aanpassing van de bestemmingsplannen is noodzakelijk. De ingediende documenten bieden inzicht in het aantal woningen en de woningtypologieën. Ook wordt de parkeeroplossing in beeld gebracht, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen het bewonersparkeren op eigen terrein en het bezoekersparkeren in het openbaar gebied.



Zicht op de locatie vanaf de Emmakade noordzijde, jaren 60

Inschatting van de woningmarkt

Binnen het centrum van Leeuwarden is naar verwachting veel behoefte aan grondgebonden woningen voor gezinnen en kleine wooneenheden voor starters op de woningmarkt. Zowel de Emmakade als de Willem Lodewijkstraat vormen nu al geliefde plekken om te wonen en de kwaliteit daarvan neemt door de voorgenomen herstructurering alleen maar toe.

Nader onderzoek

In deze plantoelichting wordt met name ingegaan op de ruimtelijke aspecten van de ontwikkeling, op basis van de tijdens het overleg op 15 maart 2022 door de gemeente Leeuwarden gevraagde informatie. Bij de verdere uitwerking cq. de opstelling van een nieuw bestemmingsplan zal nog nader onderzoek moeten worden gedaan naar onder meer:

- de inpassing van de bestaande (parkeer)kelder van het complex
- de scheepvaart door het kanaal
- de verkeerssituatie op de Emmakade zuidzijde
- verkeersgeluidhinder van de Julianastraat
- eventuele milieuhinder van de bedrijven langs het kanaal
- eventuele geluidhinder van de spoorlijn langs de Willem Lodewijkstraat.

Daarnaast kan de gemeente mogelijk duidelijkheid verschaffen over onder meer:

- de mogelijke verdubbeling van het enkelspoor en plaatsing van geluidschermen
- eventuele verdiepte aanleg van het spoor/de sporen
- de archeologische waarden in het gebied.

2. Bestaand ruimtelijk beleid

Plangebied

Het plangebied biedt nu plaats aan een Albert Heijn supermarkt en Gall&Gall drankwinkel met kantoor aan de Julianastraat en bovenwoningen in twee bouwlagen aan de achterzijde van het winkelblok. Aan deze zijde bevindt zich een groot parkeerterrein dat toegankelijk is vanaf zowel de Emmakade als de Willem Lodewijkstraat. Een kleiner parkeerterrein langs de Julianastraat is alleen bereikbaar vanaf de Emmakade.

Het winkelblok is gedeeltelijk onderkelderd maar de kelder is niet in gebruik als parkeervoorziening voor het winkelend publiek. De kelder is bereikbaar vanaf de Emmakade via een hellingbaan evenwijdig aan de rijstrook. De bevoorrading vindt tegenwoordig plaats op de kop van het complex, vanaf het parkeerterrein. Ook aan deze zijde was vroeger, onder het kantoorblok, een winkelruimte. Langs de Willem Lodewijkstraat bevindt zich naast het fietspad nog een laadperron dat ogenschijnlijk niet meer in gebruik is.

De locatie wordt begrensd door de Emmakade aan de noord-, de Julianastraat aan de oost- en de Willem Lodewijkstraat aan de zuidkant. De westzijde grenst via het parkeerterrein aan de achterzijden van de bestaande, historische woonbebouwing langs de Emmakade, Emmastraat en Willem Lodewijkstraat. De locatie ligt aan het Nieuwe Kanaal, een belangrijke waterweg tussen de Friese hoofdstad en het buitengebied.



Nieuwe Weme met kantoor en woningen op winkelblok met entree kelder vanaf de Emmakade, 1984

Beschermd stadsgezicht

De locatie maakt deel uit van één van de negen beschermde stadsgezichten binnen de gemeente Leeuwarden, het Beschermd stadsgezicht Leeuwarden - Nieuwe Kanaalgebied, vastgesteld tot Rijksmonument op 21-02-2007.

Op de Gemeentelink / Leeuwarden / Stadsgezichten staat het volgende: Voor bouwen, verbouwen of slopen in een beschermd stads- en dorpsgezicht gelden andere regels dan voor normale bouw- of verbouwplannen in gebieden zonder beschermde aanwijzing. De eisen vanuit de bouwregelgeving voor het bouwen in beschermde gezichten zijn op enkele punten strenger dan bij gebieden zonder aanwijzing. In de volgende paragraaf Welstandsnota Leeuwarden 2013 wordt nader op de gehanteerde criteria ingegaan.



Beschermd Stadsgezicht Leeuwarden - Nieuwe Kanaalgebied

Welstandsnota Leeuwarden 2013

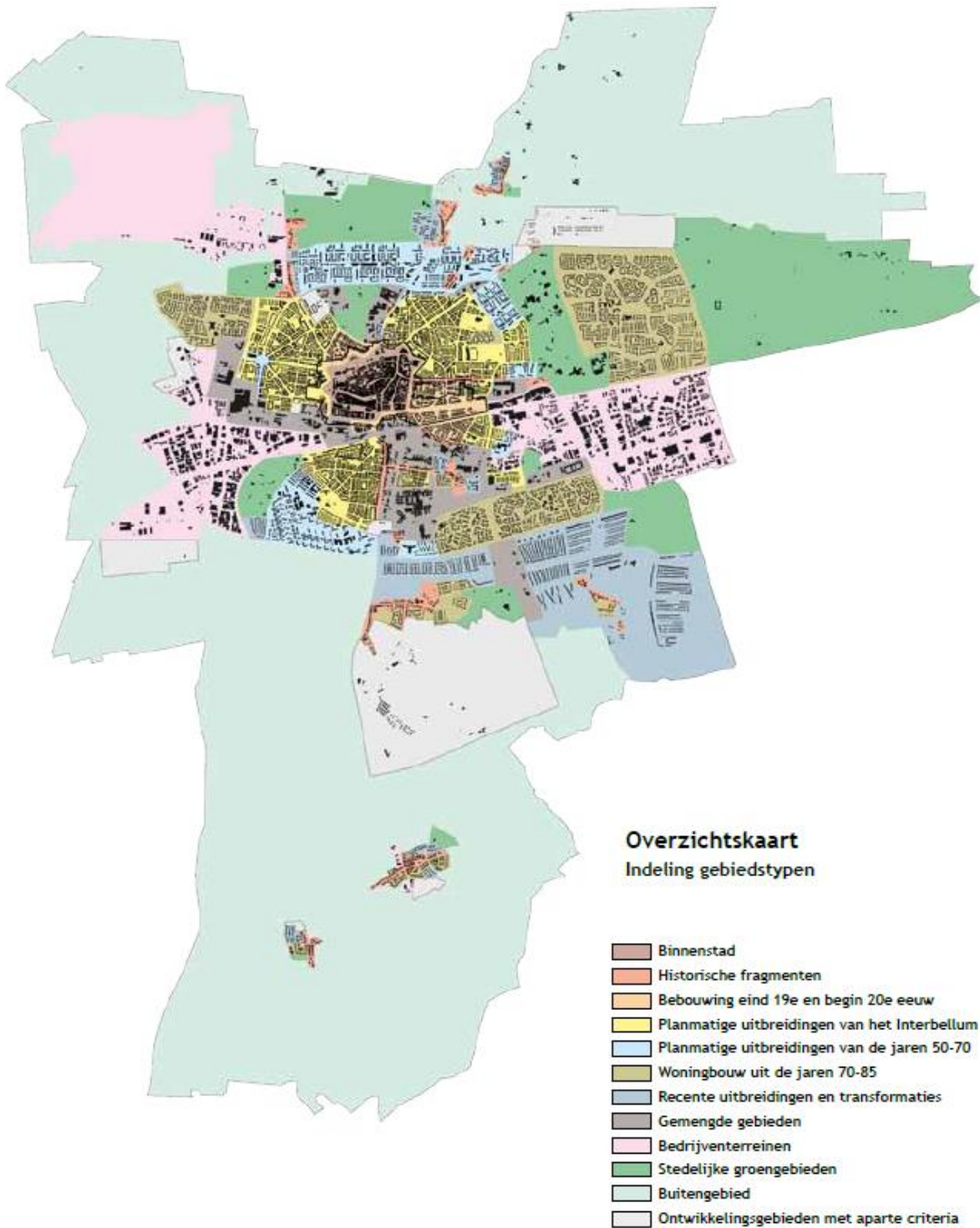
De Welstandsnota Leeuwarden 2013 is op 2 september 2013 vastgesteld door de gemeenteraad. In de Welstandsnota zijn naast Algemene criteria ook Gebiedscriteria opgenomen. De locatie aan de Emmakade ligt in het Gebiedstype 'Bebouwing eind 19e en begin 20e eeuw'. De beschrijving van dit Gebiedstype is opgenomen in Bijlage 1, de bijbehorende criteria zijn onderverdeeld in drie onderdelen - ruimtelijke inpassing, verschijningsvorm, en detaillering, materiaal en kleurgebruik - en als volgt omschreven:

Ruimtelijke inpassing

- bouwiniciatieven houden de bestaande stedenbouwkundige structuur herkenbaar en
- reageren op de bebouwingshoogte(n) in het gebied
- bouwiniciatieven houden rekening met de schaal van de omgeving.

Verschijningsvorm

- nieuwbouw heeft een compacte, eenduidige hoofdvorm
- de voorgevel is representatief en gericht op de straat



Welstandsnota, overzichtskaat indeling gebiedstypen

- driedeling van de gevel is gewenst (basement, middendeel, gevelbeëindiging)
- bouwinitiatieven sluiten aan bij de verwevenheid van verticale en horizontale elementen
- in het gevelbeeld als geheel, waarbij de verticaliteit van de vensters overheerst
- hoekbebouwing krijgt een meer dan gemiddelde aandacht en zoekt naar een architectonische vertaling van de bouwblokbe grenzing
- dichte (berging)gevels aan de straat zijn ongewenst.

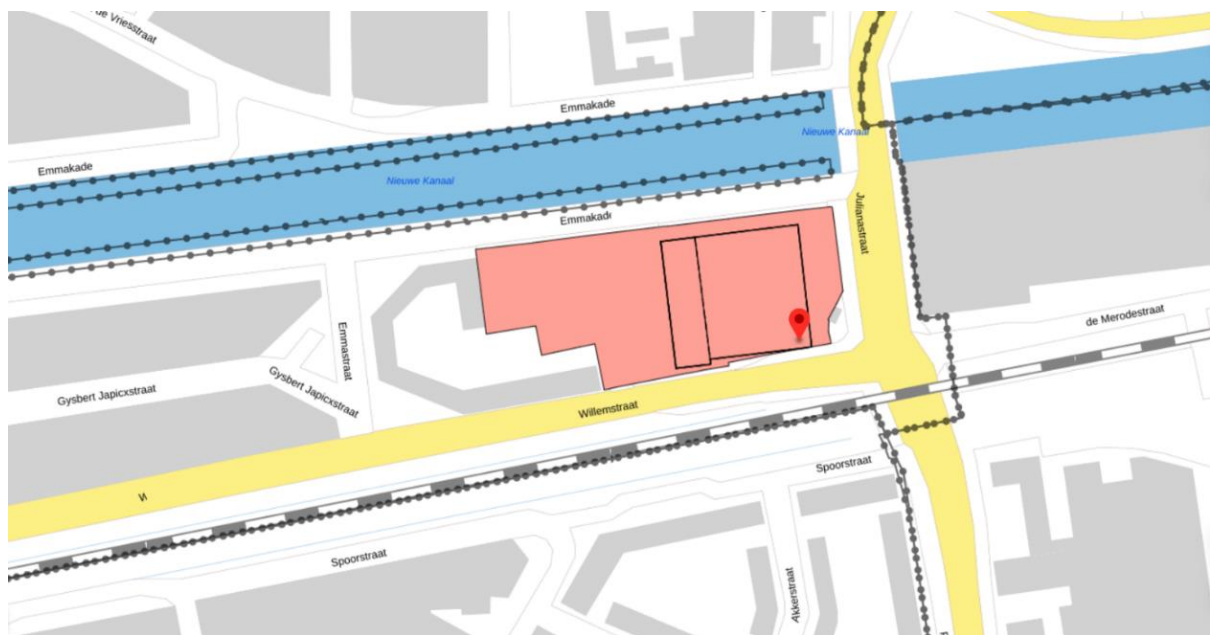
Detailtering, materiaal- en kleurgebruik

- details en ornamentiek zijn verfijnd en ondersteunen het ontwerp
- de overgang privé-openbaar is ook op detailniveau van bijzonder belang; aan bijvoorbeeld de voordeur, het bellentableau en de gevel van de begane grond worden hoge eisen gesteld
- materiaal- en kleurgebruik dissonant niet.

De locatie ligt ook in het Beschermd stadsgezicht Leeuwarden - Nieuwe Kanaalgebied. De algemene beschrijving van de Beschermd stadsgezichten is opgenomen in Bijlage 2. Het lijkt erop dat de aanvullende criteria voor deze stadsgezichten alleen gelden voor de bestaande bebouwing en omdat er sprake zal zijn van volledige sloop en nieuwbouw zijn deze daarom hier niet opgenomen.

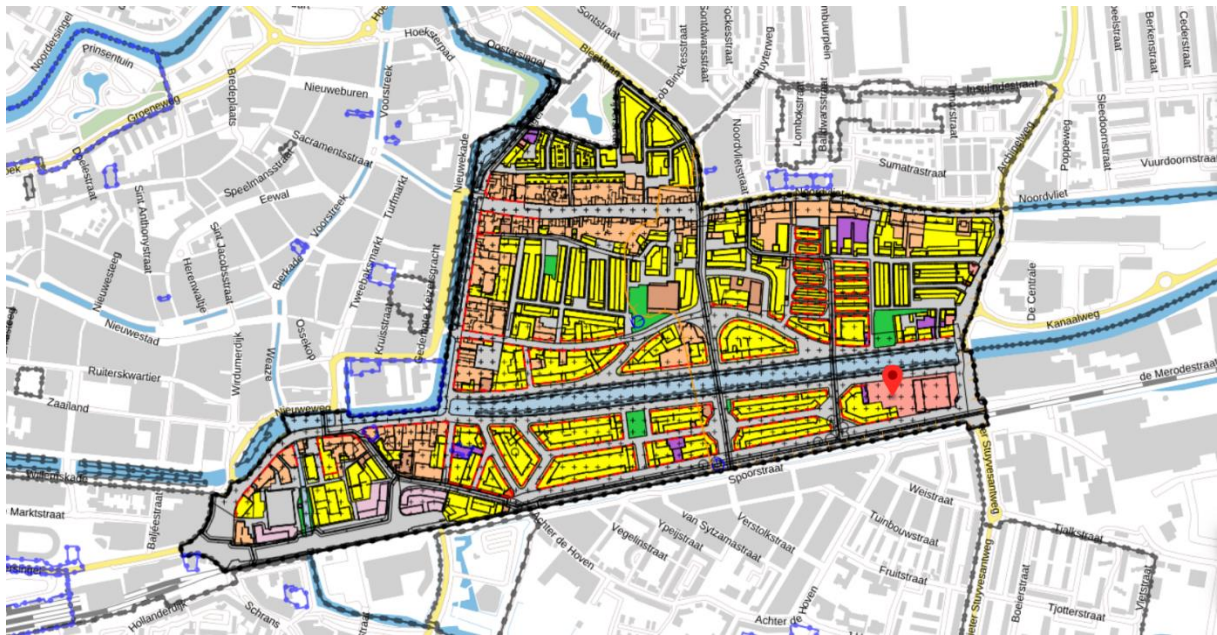
Bestemmingsplannen

Voor de locatie is het bestemmingsplan Leeuwarden – Partiële herziening onbenutte plancapaciteit, detailhandel, horeca en kantoren sinds 2022-01-16 in ontwerp. Hierin heeft de gehele locatie de bestemming detailhandel en is alleen de huidige bebouwing als bouwvlak aangegeven. Voor de maatvoering geldt een maximum bebouwingspercentage van 86% en een maximale bouwhoogte van 6,00 meter voor het grootste deel en 9,00 meter voor de smalle strook aan de westkant, waarin de huidige appartementen zijn gesitueerd.



Partiële herziening onbenutte plancapaciteit, detailhandel, horeca en kantoren

Het nu vigerende bestemmingsplan is Leeuwarden – Oranjewijk, Tulpenburg en 't Vliet, vastgesteld op 2016-06-27. Hierin gelden voor de locatie dezelfde bestemmingen als in de partiële herziening, met uitzondering van het maximale bebouwingspercentage. Omdat het huidige bebouwingsvlak geheel bebouwd is, bedraagt dat nu in feite 100%. Dat betekent dat de locatie nu dichter bebouwd is dan wat in het ontwerp bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Overigens beslaat het bouwvlak in beide plannen minder dan de helft van het bestemmingsvlak, zodat bij de zoektocht naar 'onbenutte plancapaciteit' ook naar de begrenzingen van het bouwvlak zou moeten worden gekeken.



Oranjewijk, Tulpenburg en 't Vliet

Omgevingsvisie gemeente Leeuwarden

De omgevingsvisie is vastgesteld op 22-12-2021 en heeft als motto: 'vergoenen, verbinden en verwaarden'. Als aftrap voor deze omgevingsvisie is in 2020 het positioneringsdocument 'Leeuwarden in 2028' door de gemeenteraad vastgesteld. In dat document zijn drie hoofdambities opgenomen die een positieve en kansrijke ontwikkeling van Leeuwarden naar 2028 beschrijven:

1. Het is goed leven in Leeuwarden in 2028;
2. Leeuwarden is in 2028 het hart van een bijzondere groen-blaue regio;
3. Leeuwarden is in 2028 een sterke economische gemeente.

Deze ambities gelden uiteraard ook voor de locatie tussen Emmakade, Julianastraat en Willem Lodewijkstraat: het goede leven in Leeuwarden krijgt een impuls door uitbreiding van het stedelijk woongebied, de ruimtelijke kwaliteit van de groen-blaue kanaaloevers wordt vergroot en de ontwikkeling draagt bij aan versterking van het draagvlak voor voorzieningen en een optimale clustering van detailhandel.

Uit de kaart op pag. 36 blijkt dat de locatie grenst aan en deel uitmaakt van het gebied 'Leeuwarden Spoorzone 2020-2050'. Daarover wordt in de Omgevingsvisie het volgende opgemerkt (citaat pag. 32):

'De spoorzone is de belangrijkste ontwikkelplek voor binnenstedelijke transformatie. Deze zone vormt in zijn huidige vorm een fysieke en sociale scheiding die de stad belemmert in de ontwikkeling naar een gezonde, vitale en ongedeelde stad. Hier willen wij een nieuw type stedelijkheid ontwikkelen dat Leeuwarden een andere vorm van wonen, werken en stedelijk leven biedt. Compacter, hoger, dichter, groter en gevarieerder. Voor Leeuwarden en de Leeuwarders is dit nieuw en anders. We willen de stad en haar inwoners nieuwe stedelijkheid laten proeven, een bijzondere dynamiek laten ervaren en samen nieuwe manieren ontwikkelen hoe we om kunnen gaan met vraagstukken zoals duurzaamheid, mobiliteit en openbare ruimte. De Spoorzone is een zone van zuid naar oost, bestaande uit acht 'deelgebieden' die kansen bieden voor een transformatie en daarmee tot het realiseren van een veelzijdig en



LEGENDA

BASIS

- stad en dorpen
- ruimte voor stadsuitbreiding
- buitengebied
- bedrijventerreinen
- vliegveld
- hoofdwegen
- spoorlijn
- station
- water
- parken
- natuurgebied

LEEWARDEN SPOORZONE 2020-2050

- 1 mobiliteitshub Werpsterhoeke
- 2 stadsuitbreiding Middelsee
- 3 vervanging spoorbrug HRMK
- 4 kansen transformatie de Zwette
- 5 transformatie Spoordok
- 6 Media- en innovatiecampus locatie NDC
- 7 verdieping spoor
- 8 bereikbaarheid bedrijventerrein Merodestraat

VERWAARDEN

- spoorzone 2020-2050
- versterken campusidentiteit
- versterken dairy campus
- versterken hoger onderwijs en onderzoek
- versterken energiecampus
- versterken watercampus

VERBINDEN

- stedelijk vernieuwingsgebied
- voorzieningscentrum van Fryslân
- toegankelijke binnenstad
- mobiliteitshub
- woningbouw

VERGROENEN

- zoekgebied energieopgave
- bescherming natuurgebieden
- groenstructuren verbinden

Plankaart omgevingsvisie gemeente Leeuwarden

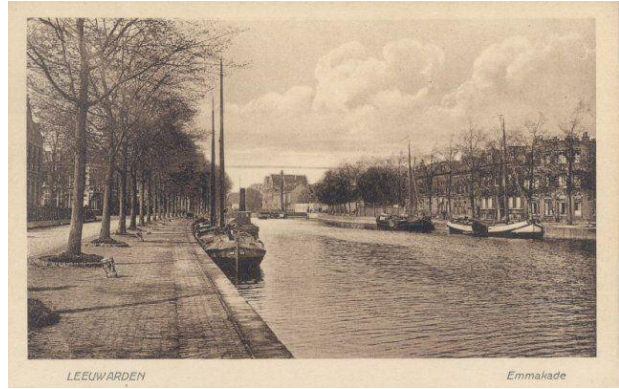
integraal onderdeel van de stad. Het gaat om een integrale ontwikkeling rond de opgaves mobiliteit en gebiedsontwikkeling. De thema's zijn economie, wonen, kwaliteit leefomgeving en mobiliteit. De acht gebieden en projecten zijn uiteenlopend van aard, zitten in verschillende ontwikkelfases en kennen allemaal een andere status.'

De locatie valt onder deelgebied 7: verdieping spoor. Daarvoor vermeldt de Omgevingsvisie het volgende (citaat pag. 35):

'Ambitie om ook het 'Leeuwarder' deel van de spoorlijn Leeuwarden-Groningen verdiept aan te leggen aansluitend op de mogelijk verdiepte ligging aan de westzijde van het station. Dat biedt een fundamentele en duurzame verbetering van het functioneren van de stad: opheffing van de barrièrewerking van het spoor, verbetering van de doorstroming van het verkeer en van de verkeersveiligheid, versterking van de verbinding van stadsdelen en stedelijke functies, mogelijkheid tot transformatie van het maaiveld op een kwalitatieve en duurzame wijze, met kansen voor groen en biodiversiteit.'



Het Nieuwe Kanaal met beplante kades



Emmakade met bomenrijen en flaneerstrook



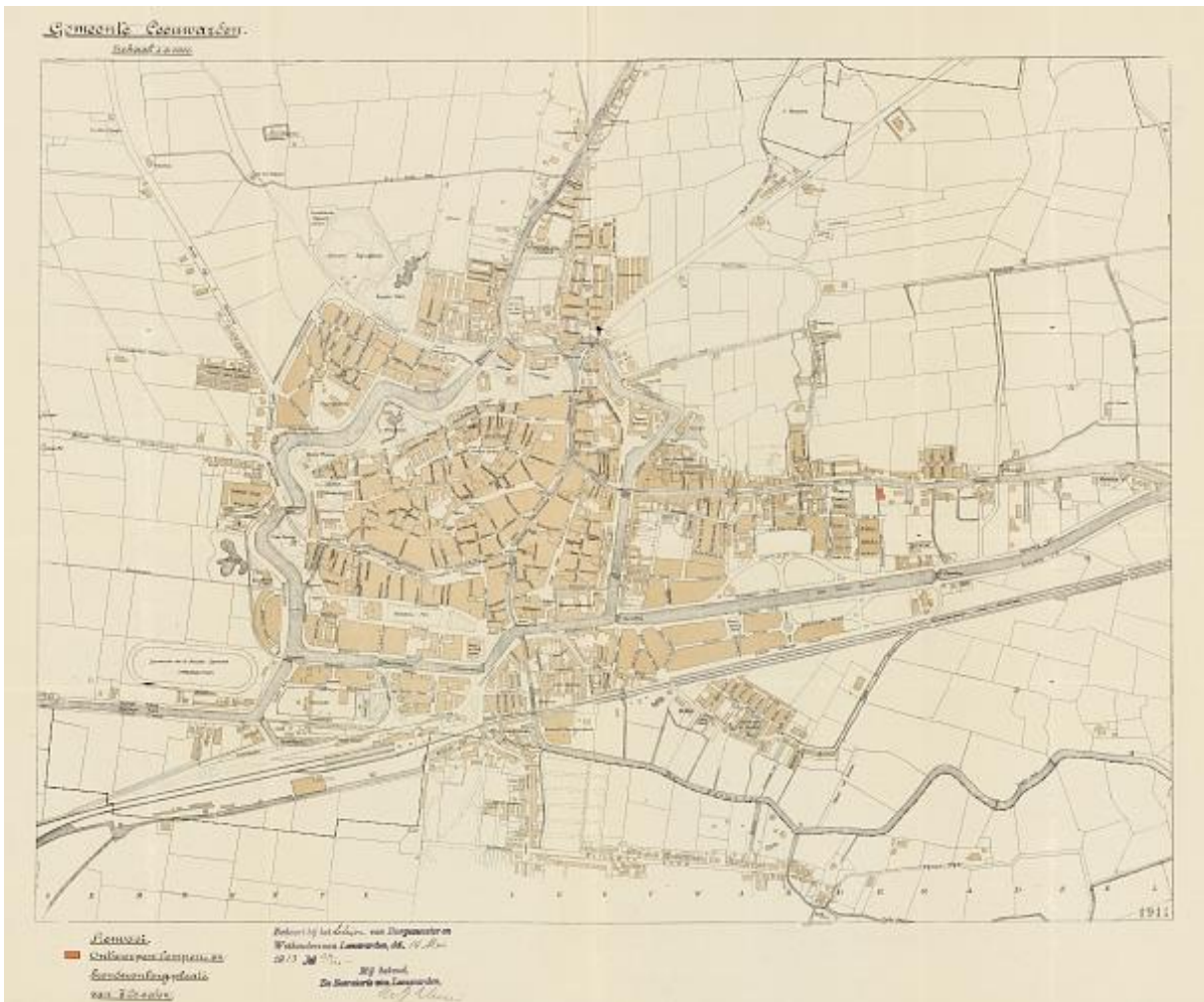
Zicht over het Nieuwe Kanaal op de Emmakade zuidzijde, jaren 30 (H. Mellema)



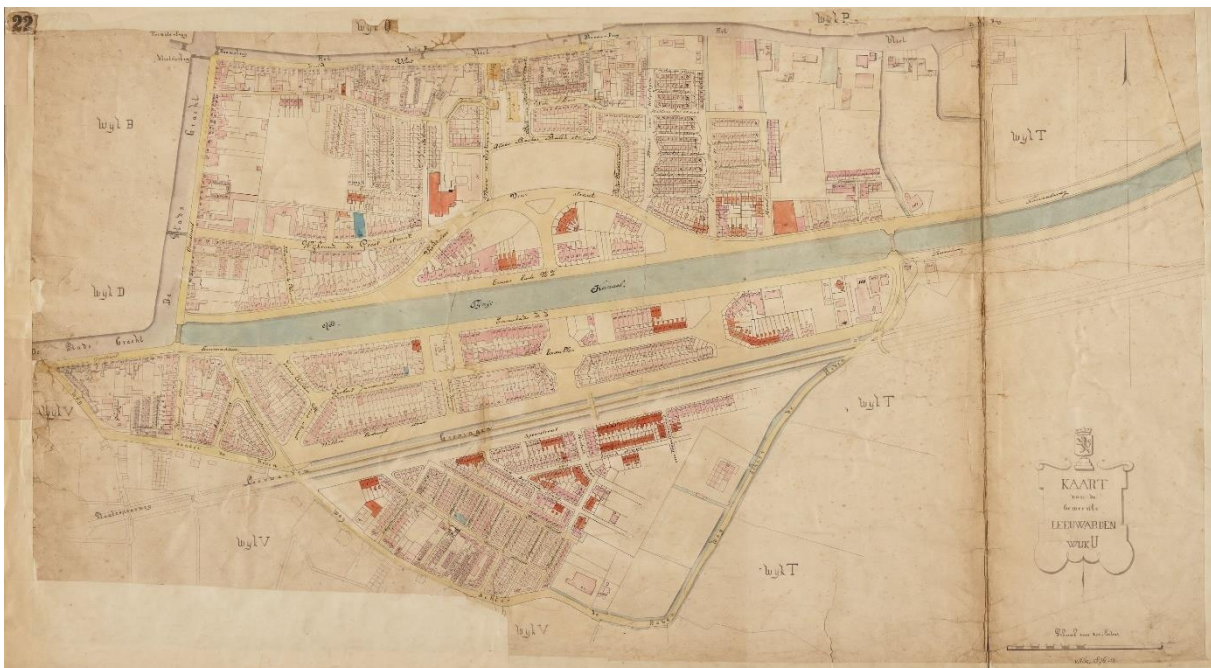
Emmakade zuidzijde, eind jaren 60 (Firma Van Kampen)



Emmakade zuidzijde ter hoogte van de locatie, 1974 (Dienst Stadsontwikkeling)



Plattegrond van Leuwarden met gerealiseerde oostelijke uitbreiding, 1913



Wijkaart van Wijk U, omstreeks 1900

3. Historie van de locatie tussen Emmakade, Julianastraat en Willem Lodewijkstraat

Tussen twee lange lijnen

De locatie ligt ingeklemd tussen twee belangrijke infrastructurele assen: de spoorlijn van Harlingen via Leeuwarden en Groningen naar Nieuwe Schans en het Nieuwe Kanaal. De Emmakade vormt de zuidoever van het kanaal, de Willem Lodewijkstraat loopt langs de noordkant van de spoorlijn. Omdat de afstand tussen beide lange lijnen gering is en deze min of meer evenwijdig lopen is hier tussen kanaal en spoor een stelsel van langgerekte bouwblokken ontstaan die van west naar oost, dus richting de locatie, steeds minder diep worden.

Spoorlijn Harlingen-Nieuwe Schans

De oorspronkelijke 'Staatslijn B' loopt langs de zuidzijde van Leeuwarden, net buiten de vestingwerken zoals in zoveel historische steden. De spoorlijn is aangelegd in de tweede helft van de 19e eeuw. Het traject tussen Harlingen en Leeuwarden dateert uit 1863 en dat tussen Leeuwarden en Groningen uit 1866. Pas in 1868 werd de lijn doorgetrokken naar Nieuwe Schans. Ze was bedoeld als onderdeel van een internationaal spoornetwerk waarin de haven van Harlingen een belangrijke rol zou spelen maar die verwachting is nooit uitgekomen.

Nieuwe Kanaal

Het Nieuwe Kanaal is geheel met de hand gegraven, in 1894 ging de eerste spade de grond in en eind 1895 was het al gereed. Het verving bestaande smalle waterwegen zoals Het Vliet als onderdeel van de verbinding tussen Groningen, Staveren en Lemmer. Het verbindt de zuidoostelijke hoek van de stadsgracht met de Tijnje. Twee bruggen met een onderlinge afstand van 957 meter verbinden beide oevers met elkaar. Oorspronkelijk waren dat twee smeedijzeren draaibruggen, de 1e en de 2e Kanaalsbrug. De laatste brug is in 1969 vervangen door de huidige basculebrug tussen de Julianastraat en de Franklinstraat. Zo blijft het Nieuwe Kanaal tot aan de binnenstad voor grotere schepen bereikbaar.

Het kanaal was van groot economisch belang voor de stad en er vestigden zich belangrijke fabrieken zoals de Condensfabriek, Koopmans Meelfabriek en de Blikfabriek. Aan de Emmakades aan beide zijden kanaal verrezen daarnaast ruime woonhuizen van welgestelde burgers. Sommigen voeren zelfs met hun boot van huis naar hun kantoor in de binnenstad.

Uitbreiding in oostelijke richting

Voor de terreinen ter weerszijden van het Nieuwe Kanaal werd in 1895 door W.C.A. Hofkamp een ambitieus verkavelingsplan vervaardigd, dat is beschreven in bijlage 3. Dit plan bleek echter onhaalbaar maar al voordat een nieuw stedenbouwkundig plan was opgesteld werd in 1896 begonnen met de aanleg van de dertien meter brede Emmakade langs de gehele zuidzijde van het kanaal. Aanleiding was de oprichting van de Coöperatieve Stoomzuivelfabriek, waarvoor de gemeente gronden in erfpacht had uitgegeven. Omdat deze fabriek ter hoogte van de 2e Kanaalsbrug werd geprojecteerd maar wel vanuit de binnenstad via de weg bereikbaar moest zijn, liep de Emmakade ver vooruit ten opzichte van de woonbebouwing. Deze kwam pas na 1900 op gang maar in 1905 waren aan de zuidzijde van het kanaal toch al 150 panden gebouwd. In dat jaar werd ook definitief besloten om het geplande exercitieterrein en de harddraverijbaan aan te wijzen voor bebouwing.

Op de beide volgende pagina's is via zes achtereenvolgende topografische kaarten te zien hoe Leeuwarden zich tussen 1900 en 2000 in oostelijke richting heeft ontwikkeld.



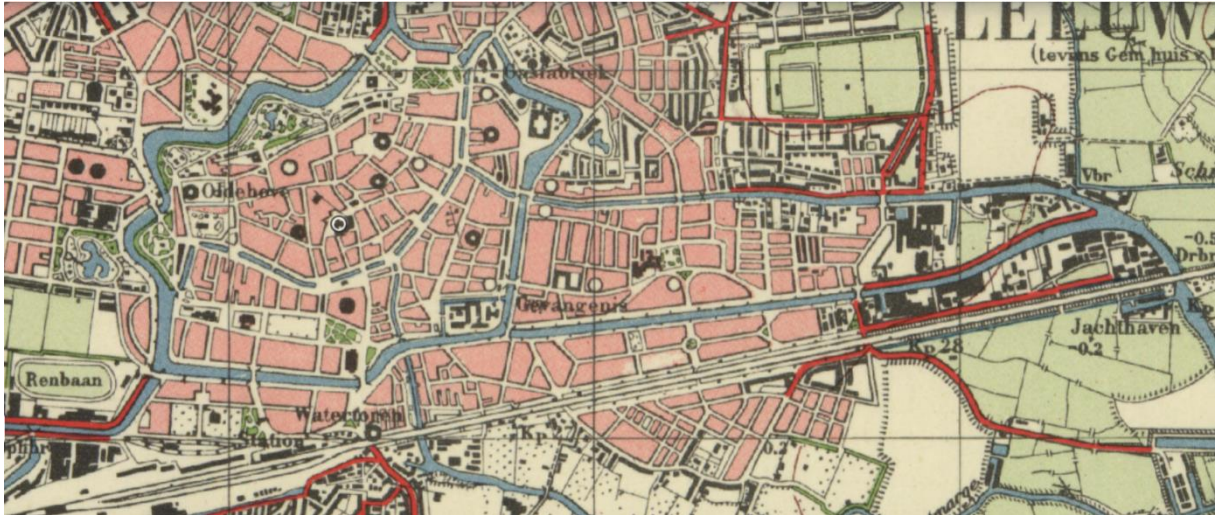
1900: het Nieuwe Kanaal staat nog niet op de kaart



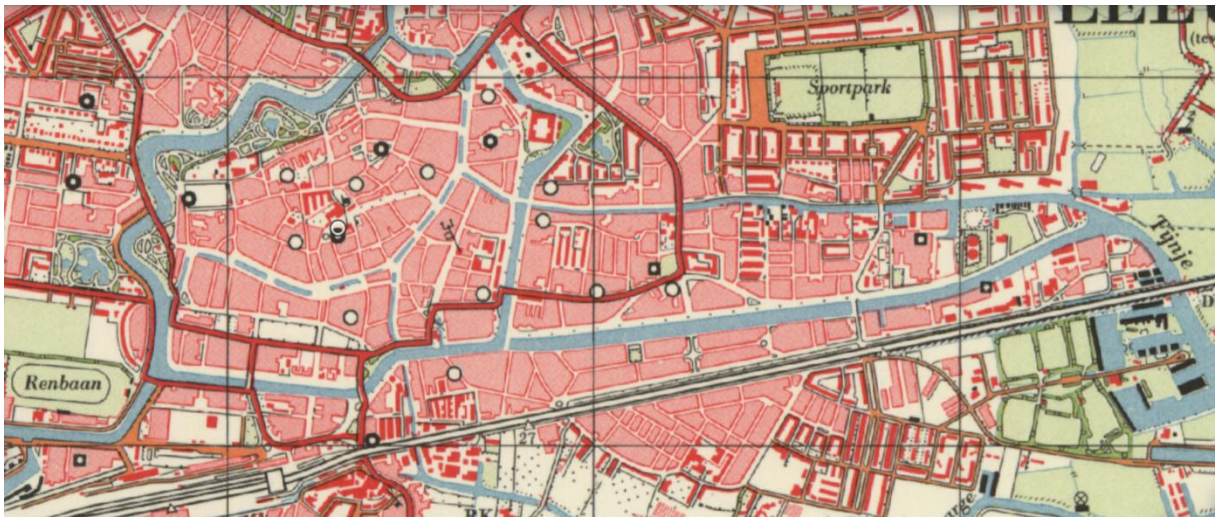
1910: het Nieuwe Kanaal nog vrijwel zonder bebouwing



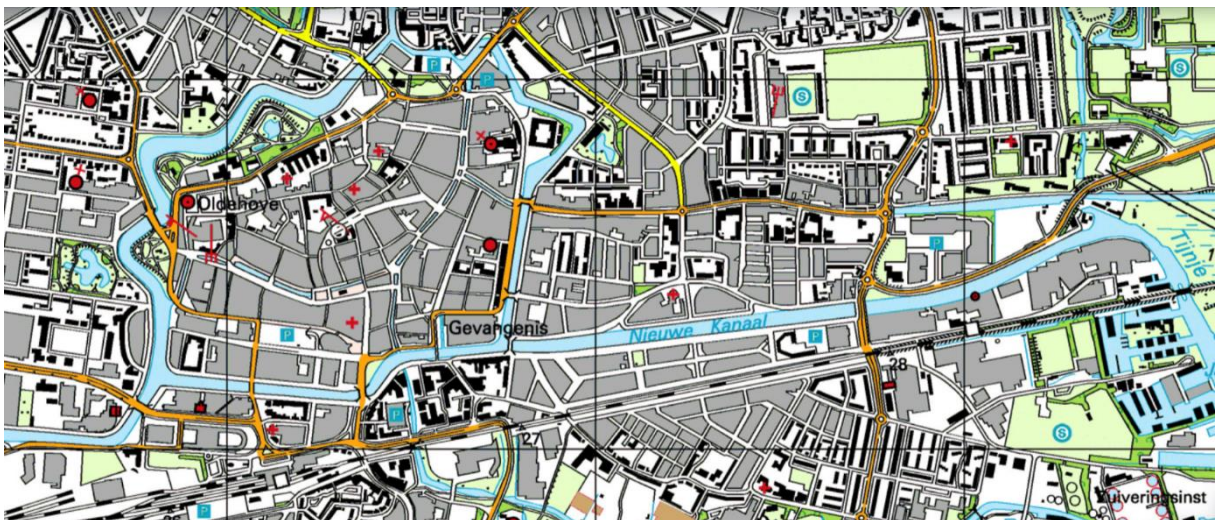
1928: de gevelwanden langs de beide Emmakades zijn gesloten



1953: de stad breidt zich verder in oostelijke en zuidelijke richting uit



1961: de locatie Emmakade-Julianastraat-Willem Lodewijk is maximaal bebouwd



2000: de bedrijfsbebouwing is gesloopt ten behoeve van supermarkt en parkeerterrein



Condens- en stremselfabriek, 1960 (Sj. Andringa)



Voormalige draaibrug, 1962 (H.J. Zijlstra)



Condensfabriek, 1981 (Dikken & Hulsinga)



Stremsel- en kleursel-fabriek, 1981 (Dikken & Hulsinga)



Supermarkt Nieuwe Weme vanaf de Willem Lodewijkstraat, 1993 (Jan Munnik)

4. Karakteristiek van de locatie

Twee Emmakades

Beide oevers van het Nieuwe Kanaal kregen de naam Emmakade. Voor de duidelijkheid wordt soms de toevoeging noordzijde of zuidzijde gebruikt. De Emmakade aan de zuidzijde werd als eerste aangelegd vanwege de bedrijvigheid ter hoogte van de 2^e Kanaalsbrug. Voor zowel de noord- als de zuidzijde geldt dat de woonbebouwing aan de westkant gemiddeld hoger en luxueuzer is en in oostelijke richting lager en bescheidener wordt.

Diversiteit aan bebouwing

De bouwhoogte varieert van statige herenhuizen van drie bouwlagen met forse verdiepinghoogten tot twee bouwlagen met geringere verdiepinghoogten. De meeste kappen sluiten via een goot op de tweede bouwlaag aan op een plat dak, volledige schuine daken zijn in de minderheid. Een uitzonderlijk hoog bouwwerk wordt gevormd door bedrijfsverzamelgebouw 'Emmastate' aan de noordzijde van het kanaal, ooit de zetel van het Provinciaal Elektriciteits Bedrijf. Dit pand bestaat uit vijf bouwlagen en een hoge kap. Aan de Emmakade zuidzijde staat nog een enkel voormalig pakhuis dat is getransformeerd tot appartementengebouw, waarvan één vijf bouwlagen hoog is. De fabrieksgebouwen die vaak hoger waren dan de woonbebouwing zijn vrijwel allemaal verdwenen en dat geldt ook voor de locatie op de hoek Emmakade, Julianastraat en Willem Lodewijkstraat.

Emmakade zuidzijde

Terwijl de gevelwand aan de noordoever van het kanaal tot aan de 2^e Kanaalsbrug vrijwel geheel gesloten is, bleef aan de zuidzijde de woonbebouwing onvoltooid. Het bouwblok tussen Emmastraat en Julianastraat kreeg alleen in het westelijke deel aaneengesloten bebouwing, het oostelijke deel heeft altijd uit losse bouwvolumes bestaan als gevolg van de vestiging van de Condensfabriek L.M.I., de Coöperatieve stremsel- en kleursel-fabriek 'Omnia' en het elektrotechnisch bedrijf 'Electron' aan de westkant van de 2^e Kanaalsbrug. De bedrijfsbebouwing was lager dan die aan de overzijde van de Julianastraat maar een stuk forser dan de aangrenzende woonbebouwing. Dankzij de clustering van de woonbebouwing in groepen van meerdere woningen ontstond er een schaalement tussen het afzonderlijke woonhuis en de meestal forser bedrijfsbebouwing.

Van bedrijven- naar winkellocatie

Toen de fabrieken werden gesloten en de bebouwing werd gesloopt heeft zich op deze plek de voormalige Friese supermarktketen Nieuwe Weme gevestigd. Daardoor is de schaal van de bebouwing flink lager geworden en deels zelfs bescheidener dan de gevelwanden. In het verleden heeft Nieuwe Weme plaatsgemaakt voor een supermarkt van Albert Heijn, in combinatie met enkele andere winkels. Tussen het winkelblok en de historische woonbebouwing ligt een groot parkeerterrein, waardoor zowel aan de Emmakade als langs de Willem Lodewijkstraat gaten in de gevelwand zijn ontstaan. Aan dit parkeerterrein ligt ook de ingang van de supermarkt. Op het eenlaagse winkelpand bevindt zich een rij appartementen met een afgeknot puntdak die via een galerij worden ontsloten en aan de zijde van de Julianastraat een kantoorblok en een tweede parkeerterrein, waar nu ook de bevoorrading plaatsvindt. Met het vertrek van Albert Heijn naar de overzijde van het kanaal komt deze locatie nu beschikbaar voor woningbouw en kunnen de gevelwanden alsnog gesloten worden.



Emmakade in 2022



Julianastraat in 2022



Willem Lodewijkstraat in 2022

5. De randen van de locatie

Emmakade

De locatie ligt aan de Emmakade, de zuidoever van het Nieuwe Kanaal. Deze imposante stadsgracht is 1.700 meter lang en 24,50 tot 35,00 meter breed. Het profiel van de Emmakade is van oudsher afgestemd op een combinatie van wonen en werken. De aaneengesloten gevelwanden met een nadrukkelijke rooilijn met slechts bescheiden sprongen dragen bij aan het stedelijke karakter van het grachtprofiel. Ter hoogte van de locatie heeft het profiel een meer industriële uitstraling door het ontbreken van een tweede bomenrij langs de bebouwing. Langs de oever vormt de opgaande beplanting wel een continue lijn. De Emmakade loopt dood voor auto's, alleen fietsers kunnen in twee richtingen doorrijden over de Julianastraat.

De bomen staan naast de bakstenen loopstrook die aansluit op de bovenrand van de kademuur. In deze loopstrook, te smal om te flaneren, zijn halfronde stalen beugels aangebracht om de schepen af te meren. Langs vrijwel de gehele oever liggen woonschepen, meestal omgebouwde vrachtschepen. Naast de loopstrook liggen varkensruggen als overgang naar een strook kasseien. Deze fungeert als margestrook naast de rijstrook van deels betonnen en deels gebakken klinkers. In deze margestrook wordt geparkeerd tussen de bomen en ook staan er de afvalcontainers van de woonschepen. Aan de andere zijde van de rijstrook ligt een trottoir van betontegels met verhoogde opsluitband. Ter hoogte van de locatie ontbreken de voor de Emmakade zo karakteristieke voortuinen maar op het parkeerterrein is wel een even brede klinkerstrook aangebracht met daarin een rij bomen.

Julianastraat

De locatie bestaat langs de Julianastraat uit een tweede parkeerterrein voor het kantoorge-deelte van de supermarkt met haar voor het overige blinde gevels. De Julianastraat sluit aan op de 2^e Kanaalsbrug met haar vier rijstroken maar de straat zelf telt er zeven, inclusief het fietspad in twee richtingen aan de zuidkant maar nog zonder het fietspad aan de noordkant. De verblijfskwaliteit is beperkt want ook de overzijde met haar forse bakstenen bedrijfsbe-bouwing heeft op de begane grond alleen maar blinde gevels. De Julianastraat is in meer-dere opzichten een harde overgang tussen een chique stedelijk woongebied en grootscha-lige fabrieken, er is sprake van een nadrukkelijke scheiding tussen twee werelden.

Ook de verharde verkeersgeleider met dubbele lichtarmaturen versterkt het technische ka-rakter van de Julianastraat, waar de verblijfskwaliteit gering is. Verzachtende elementen daarentegen zijn de smalle grasbermen tussen de fietspaden en rijstroken voor het gemoto-riseerd verkeer met doorgaande bomenrijen.

Een bijzonder element vormt het bakstenen transformatorhuis met flauw hellend schilddak met overstekken op de hoek met de Willem Lodewijkstraat. Het gaat bijna helemaal schuil onder klimop en opgaande beplanting. Dit bouwwerk staat onder een hoek van 45 graden, mogelijk als gevolg van de karakteristieke afschuiningen van de bouwblokken in het oor-spronkelijke stedenbouwkundig plan. Ook in de eigendomsgrenzen van de locatie komt ove-rigens een dergelijke afschuining voor.

Willem Lodewijkstraat

Langs de Willem Lodewijkstraat is het gat in de gevelwand minder groot dan aan de Emma-kade. Hier lopen ook de voortuinen door tot aan het parkeerterrein en dat geldt ook voor de



Kruising Julianastraat-Willem Lodewijkstraat met spoorwegovergang in 2022



Aansluitende bebouwing van de Emmakade in 2022



Aansluitende bebouwing van de Willem Lodewijkstraat in 2022

dubbele laanbeplanting. Het parkeerterrein is aan deze zijde echter niet beplant en dat maakt het gat visueel groter en de gestalde auto's veel beter zichtbaar. Vlakbij de kruising met de Julianastraat staan nog enkele bomen langs het trottoir, mogelijk een restant van een ooit doorlopende rij. Toch maakt de Willem Lodewijkstraat als geheel een groene indruk dankzij de vanwege de spoorbaan onbebouwde overzijde. Tussen weg en ballastbed bevindt zich een brede, licht naar beneden hellende grasberm en een spoorstoot met begroeiing van waterplanten.

De spoorlijn is slechts enkelbaans en niet geëlektrificeerd, de lijndienst wordt sinds 2003 onderhouden door dieselelektrische treinstellen van Arriva. De spoorlijn ligt iets boven maaiveld op relatief grote afstand van de Willem Lodewijkstraat. Aan de zuidkant lijkt ruimte gereserveerd voor een toekomstige spoorverdubbeling. Ook wordt er gedacht aan een verdiepte ligging van de sporen, zoals blijkt uit de eind 2021 vastgestelde Omgevingsvisie gemeente Leeuwarden.

Bestaande bebouwing

De vierde zijde van de locatie bestaat uit de koppen van de bestaande bebouwing. De gevelwand aan de Emmakade is korter dan die aan de Willem Lodewijkstraat, zodat de aansluiting niet volgens een rechte lijn verloopt maar via een haak.

De aansluitende bebouwing van de Emmakade bestaat uit een bedrijfsgebouw, de Garage Emmakade, die tot ongeveer halverwege het binnenterrein insteekt. Het plat afgedekte tweelaagse bouwwerk met industriële sheddaken schermt de achtergelegen tuinen geheel af. Op korte afstand van de garage staat een houten schutting op de feitelijke erfgrens.

De aansluitende bebouwing van de Willem Lodewijkstraat bestaat uit tweelaagse grondgebonden woningen met plat dak, waarvan de achtertuinen met bergingen grenzen aan het huidige parkeerterrein. De overgang naar het parkeerterrein bestaat uit een groenstrook met struiken en een enkele boom.



Kop en staart in de huidige situatie ter weerszijden van de 2^e Kanaalsbrug



Cluster van woningen

6. Ruimtelijk concept

Kop, dek en staart

Het bouwen van nieuwe gevelwanden aan zowel de Emmakade als de Willem Lodewijkstraat is de eerste stap om de locatie letterlijk weer aan te laten sluiten op de bestaande bebouwing. De lange zijden van de locatie zijn zeer geschikt voor grondgebonden stadswoningen, corresponderend met de aanwezige bebouwing. De korte zijde van het bouwblok aan de Julianastraat vraagt om een ander gebaar. Hier moet nieuwbouw de overgang naar de groot-schalige overzijde verzachten door middel van een bijzonder bouwvolume. Dat kan de vorm krijgen van een groter bouwvolume, dat in haar verschijningsvorm verwijst naar de bedrijfs-bebouwing die hier gestaan heeft. Daarbij kan ook gebruik worden gemaakt van de aanwezige kelder, waardoor een deel van de bebouwing op het dak van een parkeergarage komt te staan. Zo krijgt de nieuwbouw drie ruimtelijke karakteristieken:

- de kop: een 'special' als overgang naar de grootschalige bedrijvigheid aan de overzijde van de Julianastraat
- het dek: het boven het maaiveld uitstekende verharde vlak waarvan de bebouwing als overgangselement fungeert naar de grondgebonden woningen
- twee staarten: nieuwe gevelwanden die aansluiten op de bestaande woonbebouwing.

Clustering

De bestaande woonhuizen zijn goed als afzonderlijke, individuele eenheid herkenbaar dankzij een sterke architectonische geleiding. Deze bestaat bijvoorbeeld uit verspringende goot- en dakhoogten, door metselwerk onderbroken daklijsten en minimaal verschoven rooilijnen. Toch is slechts op enkele plekken sprake van pandsgewijze bebouwing, in de meeste gevallen zijn er korte rijtjes van sterk op elkaar afgestemde woningen gebouwd. Door deze clustering is een schaal ontstaan tussen de afzonderlijke woning en de complete gevelwand in. Deze 'tussenschaal' met individuele expressie kan ook bij de nieuwbouw toegepast worden:

- clusters van woningen: kleine eenheden van twee tot zes woningen, te vergelijken met de bestaande groepen woningen
- geen lange rijden identieke woningen maar evenmin louter individuele panden, wel als enkele uitzondering of bijzonder 'passtuk'.

Bebouwing op het binnenterrein

De locatie is het eerste bouwblok aan de Emmakade zuidzijde zonder parallelle tussenstraat in oostwest richting. Het is dan ook een diep bouwblok dat goede mogelijkheden biedt voor een deel van het parkeren op eigen terrein. Een binnenterrein met alleen achtertuinen en parkeerplaatsen is echter sociaal onveilig en onaantrekkelijk. Daarom worden er ook op het binnenterrein of daarop uitkijkend woningen geprojecteerd, gekoppeld aan de toegang tot het parkeerterrein, een route voor langzaam verkeer en een speelplek. Deze doorsteken mogen geen nieuwe gaten vormen in de gevelwanden en worden daarom betrekkelijk smal. Het zijn tevens de overgangen tussen de verschillende ruimtelijke karakteristieken. De samenhang tussen bouwblok en binnenterrein wordt vormgegeven door:

- dekwoningen die uitkijken op het binnenterrein en maaiveld en dek aan elkaar koppelen
- een groene speelplek tegenover de dekwoningen aan een langzaam verkeersroute
- een blok met atelier- en woonwerkwoningen als aansluiting op de Garage Emmakade
- tussen atelier- en stadswoningen de ontsluiting van de parkeervakken op het binnenterrein met daarnaast een kleine verblijfsplek.



Kleine verspringen in rooilijn en goothoogte en karakteristieke onderbrekingen van de daklijsten



Variatie in daklijnen, gevels, erkers en rooilijnen binnen een strak architectonisch kader

Stedenbouwkundige middelen

Om de nieuwbouw goed aan te laten sluiten vormen beide bestaande Emmakades en de Willem Lodewijkstraat een prachtige inspiratiebron. Verschillen in bouwhoogten, verspringende goot- en nokhoogten en licht verschoven rooilijnen zijn ideale middelen om de gevelwanden ritme en schaal te geven, waarbij clusters van verschillende lengte voor een prettige verstoring van de regelmaat kunnen zorgen. Door de grondgebonden woningen in de 'staarten' ramen te geven als gaten in de gevels en de appartementen op de 'kop' als raamopeningen in een raster ontstaat al op stedenbouwkundig niveau een duidelijk onderscheid tussen zowel de 'kop' en beide 'staarten' als tussen delen van de lange gevelwanden onderling. De dekwoningen naast de gestapelde bebouwing en de atelierwoningen naast Garage Emmakade zijn andere manieren om differentiatie aan te brengen in de nieuwe gevelwanden. De stedenbouwkundige differentiatie krijgt dan ook vorm door:

- klassieke gevelwanden die aansluiten op ritme en schaal van de bestaande clusters maar met een eigentijdse vormentaal
- een moderne blok beëindiging met commerciële plint aan de Julianastraat die verwijst naar gesloopte industriële bebouwing met haar transparante betonskelet
- dekwoningen met een verhoogde begane grond vloer in de vorm van een eigentijdse bel-étage met uitzicht over de omgeving
- atelierwoningen die een nieuw soort werkgelegenheid terugbrengen en een goede overgang vormen naar de bestaande garage met sheddaken.

Architectonische middelen

De directe omgeving biedt een grote rijkdom aan bruikbare voorbeelden. Beseft moet echter worden dat de historische bebouwing is gerealiseerd in een periode met grote ambachtelijke kennis en vaardigheden. Het letterlijk overnemen van deze vormentaal en detaillering is tot mislukken gedoemd maar de ideeën erachter kunnen heel goed vertaald worden naar het bouwen van nu. Op het schaalniveau tussen de stedenbouwkundige clusters en de afzonderlijke woningen kan heel goed gedifferentieerd worden met portieken, erkers, dakkapellen, loggia's, (Franse) balkons en andere elementen voor en/of achter het gevelvlak. Zo kan binnen een groter geheel elke woning een individuele expressie krijgen, waarbij bewoners ook kunnen kiezen uit een eigen combinatie van oplossingen. Ook kan gedifferentieerd worden tussen het wonen op de begane grond, gericht op voor- en achtertuin, en het wonen op de verdieping als bel-étage met zicht over het Nieuwe Kanaal of de groen ingepaste spoorbaan. De dekwoningen hebben vanwege hun verhoogde ligging al automatisch een basement waarop gewoond wordt. De klassieke verdeling in plint of basement, middendeel of bel-étage en kap of lijst biedt ook kansen om de variëren in de woningplattegronden. Op de locatie zijn in ieder geval tal van aanknopingspunten voor een eigentijds wonen op stand dat zowel grondgebonden als gestapeld vorm kan krijgen door:

- het aanbieden van verschillende woningplattegronden met wonen en slapen op zowel de begane grond als de verdieping en rekening te houden met nieuwe vormen van werken aan huis
- het samenstellen van een catalogus van bruikbare architectuurelementen, eventueel deels in de optiesfeer
- het introduceren van verschillende indelingsmogelijkheden van ramen, nissen en eventuele combinaties daarvan
- het kiezen van een op elkaar afgestemd palet aan materialen en kleuren, waaruit eigenaren (in beperkte mate) kunnen kiezen.

Top 5 van het ruimtelijk concept

Met de hiervoor beschreven thema's kan de locatie als geheel en tot in detail worden ingevuld, het is de top 5 van het ruimtelijk concept. De foto's uit de directe omgeving laten zien hoe dat in het verleden is gebeurd en hoe variatie en samenhang elkaar in evenwicht houden. De huidige opgave is om die ruimtelijke ontwerpbenadering met eigentijdse middelen en voor bewoners van nu opnieuw te volgen. Niet om in herhaling te vallen maar om qua zorgvuldigheid aan te sluiten op bebouwing van ongeveer een eeuw oud. Op deze manier wordt ook respectvol omgegaan met de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht van het gebied, waarin de locatie ligt.



Vogelvlucht Emmakade met toegang tot binnenterrein



Vogelvlucht Julianastraat hoek Willem Lodewijkstraat met beplant dek

7. Stedenbouwkundig plan

Ruimtelijke opbouw

Het stedenbouwkundig plan sluit aan op de terreingrenzen en daarmee op de het aanwezige stratenpatroon. Er wordt voortgebouwd op het principe van het gesloten bouwblok met duidelijk gedefinieerde randen. Bestaande rooilijnen en tuinstroken worden grotendeels overgenomen, waardoor de samenhang tussen oud en nieuw versterkt wordt. Ook wordt aangesloten op de bouwhoogten in de directe omgeving.

De aanwezige kelder wordt omarmd als een prachtige kans om het parkeren deels ondergrond te brengen. Het is ook bijzonder duurzaam om niet meer te slopen dan nodig is. Door de kelder opnieuw een functie te geven kan een deel van de te stallen auto's uit het zicht blijven, wat de verblijfskwaliteit zeer ten goede komt. Het gevolg is dat een deel van de woningen op het dak van de parkeergarage wordt gesitueerd, circa een meter hoger dan het peil van de bestaande woningen.

De dekwoningen aan de zijde van de Emmakade worden over de tuinstrook tot aan de erfrens doorgetrokken zodat de doodlopende kade ook visueel beëindigd wordt. Het ontbreken van voortuinen draagt eveneens bij aan de industriële sfeer die past bij het deel naast de Julianastraat. Het dek wordt gecombineerd met de begane grond van de gestapelde woningen. In de plint aan de Julianastraat kunnen desgewenst ook voorzieningen of andere functies een plek krijgen.

De dekwoningen langs de Willem Lodewijkstraat krijgen met een terras een zachtere overgang naar de straat. Hier wordt aangesloten op de groene sfeer van de landschappelijk ingepaste spoorlijn. Op de hoek met de Julianastraat wordt op een subtiele wijze een verblijfsruimte gevormd rond het aanwezige, niet onaantrekkelijke transformatorhuis.



Vogelvlucht Willem Lodewijkstraat en binnenterrein



Verkaveling locatie Emmakade, Julianastraat, Willem Lodewijkstraat

Ontsluiting en parkeren

De locatie blijft bereikbaar vanaf zowel de Emmakade als de Willem Lodewijkstraat, evenals nu het geval is. Vanaf het aanliggende deel van de Julianastraat was de locatie al niet toegankelijk en vanwege de complexe verkeerssituatie blijft dat zo. Het parkeerterrein aan de Julianastraat komt te vervallen doordat de bebouwing opschuift richt de oostelijke erfgrans. Daardoor wordt het oostelijke deel van de Emmakade autoluw en kan evenals de ruimte naast het transformatorhuis als verblijfsgebied worden ingericht.

Langs zowel de Emmakade als de Willem Lodewijkstraat wordt nu aan twee zijden van de rijstrook geparkeerd en deze openbare parkeerplaatsen kunnen worden uitgebreid met enkele tientallen parkeervakken tegenover het grootste deel van de geprojecteerde grondgebonden woningen.

De meeste parkeerplaatsen worden aangelegd op eigen grond. Op het binnenterrein komen circa 38 haakse parkeervakken die bereikbaar zijn vanaf de Emmakade. De parkeergarage in de aanwezige kelder wordt ook bereikbaar via de Emmakade via een nieuw te projecteren hellingbaan. Een nieuwe parkeergarage op maaiveld onder de hoogbouw wordt inpandig verbonden met de bestaande parkeergarage en wordt eveneens ontsloten vanaf de Emmakade. Toegangen via de Willem Lodewijkstraat liggen minder voor de hand vanwege de voorsorteerstroken richting de kruising met de Julianastraat.

Woningtypen

Vanwege de bijzondere kenmerken van de locatie is er aanleiding om verschillende woningtypen te ontwikkelen, van west naar oost gaat het om:

- atelierwoningen: een blok werkwoningen met wonen op de verdieping in een compact complex dat de overgang vormt tussen de Garage Emmakade en de stadswoningen



Impressie Emmakade met atelierwoningen, stadswoningen en toegang tot binnenterrein



Impressie Willem Lodewijkstraat met stadswoningen

- stadswoningen: individuele grondgebonden woningen in twee, drie of vier bouwlagen met een beukmaat van voorlopig gemiddeld 5,40 meter en een berging in de achtertuin
- dekwoningen: seriematige woningen op het dak van de parkeergarage in drie bouwlagen met een beukmaat van circa 4,60 m (nader af te stemmen op de constructie van de kelder) en de berging in de kelder
- appartementen: gelijkvloerse woningen aan een galerij met per bouwlaag vijf kleine woningen en twee ruimere hoekappartementen, een bijzonder expressief penthouse op het dak en alle bergingen in de kelder.



Impressie binnenterrein met parkeren omgeven door hagen met bomen



Impressie dek met opgaande beplanting, dekwoningen en hoogbouw

Inrichting van de locatie

Een goede aansluiting op het publieke domein of het openbaar toegankelijke binnengebied van de locatie is cruciaal voor de ruimtelijke kwaliteit van een nieuwe ontwikkeling. De volgende maatregelen dragen bij aan een optimale inpassing van de nieuwbouw:

- goed vormgegeven hekwerk rond de verharde voorruimte bij de atelierwoningen naast de Garage Emmakade
- groene hagen langs de voor- en zijtuinen van de stadswoningen aan de Emmakade en de Willem Lodewijkstraat



Impressie dekwoningen aan de Willem Lodewijkstraat met erachter de hoogbouw aan de Julianastraat

- bergingen op de achtererfgrens met afsluitbare tuindeuren, bereikbaar via beide achterpaden langs de achtertuinten
- groene hagen met grote bomen rond de parkeercoffers op het binnenterrein als overgang naar de achterpaden
- een groene speelplek tussen de achterpaden op het binnenterrein en langs de doorsteek voor voetgangers
- smalle stoepen voor de dekwoningen aan de Emmakade, het binnenterrein en de Julianastraat
- groene terrassen voor de dekwoningen aan de Willem Lodewijkstraat
- tuinterrassen op het dek boven de parkeergarage
- keermuren langs de delen van het dek aan de openbare ruimte in combinatie met trappen tussen dek en maaiveld
- gevarieerde opgaande beplanting op het dek in de vorm van grote bomen en onderbegroeiing in de volle grond tussen de parkeerkelder en de parkeervoorziening op maaiveld onder de hoogbouw.



Transparante gevel met plat dak of sheddaken



Clusters van woningen en individuele woonhuizen aan brede kade



Hoogbouw als beëindiging van laagbouw langs het water



8. Beeldkwaliteit

Architectuur

Inspiratie voor de verschijningsvorm van de bebouwing kan worden gevonden in de directe omgeving: van chique stadswoningen met erkers en balkons tot stoere industriële bebouwing met grote glasoppervlakken, stevige muren en sheddaken. Al deze bebouwing is vijftig tot honderd jaar oud en kan dus niet letterlijk worden overgenomen en dat zou ook niet goed zijn. Wel kunnen ze worden gebruikt als aanknopingspunt voor eigentijdse architectuur die reageert op de omgeving. Zo kan bij de verdere uitwerking van de woningontwerpen het volgende onderscheid worden gemaakt:

- atelierwoningen: een stoer blok met verhoogde begane grond voor de werkplaatsen die kunnen uitlopen tot op het achtererf en bovenwoningen in de vorm van lofts met terras-tuin op het dak van de ateliers achter een transparante gevel met grote raam- en deur-openingen en eventueel sheddaken
- stadswoningen: niet te brede maar relatief hoge woningen met vlakke gevels en toegevoegde accenten zoals luifels, bloemkozijnen, erkers, (Franse) balkons en dakkapellen en bijzondere details zoals onderbroken dakranden en gevarieerd materiaalgebruik, gegroepeerd in kleine samenhangende clusters
- dekwoningen: kleine series van identieke woningen met bijzondere gevelbehandeling door snedes in het gevelvlak en eventueel sheddaken in een industriële sfeer
- appartementen: een relatief fors bouwvolume uit één stuk met regelmatige gevelin-deling als basis voor zowel raamopeningen als buitenruimten, in sfeer aansluitend bij fabrieksgebouwen aan de overzijde van de Julianastraat.

Openbare ruimte

De huidige openbare ruimte blijft grotendeels gelijk al zullen wel de gaten in de bomenrijen langs zowel de Emmakade als de Willem Lodewijkstraat worden gecompleteerd. Het robuuste en stoere karakter van de kade moet beslist behouden blijven. Het verdient aanbeveling om alle niet noodzakelijke objecten en illegale rommel langs de waterkant op te ruimen, zodat naast de parkeervakken ruimte ontstaat voor een smalle flaneerstrook. De Willem Lodewijkstraat heeft nu het karakter van een verkeersontsluiting en zou meer de kwaliteit van een woonstraat moeten krijgen.

Het private maar openbaar toegankelijke binnenterrein krijgt een eenvoudige maar verzorgde inrichting met veel aandacht voor de opgaande beplanting. Het is belangrijk dat de parkeervoorziening voor zowel bewoners als bezoekers toegankelijk wordt en de langzaam verkeersverbinding met aanliggende speelruimte een openbaar karakter krijgt. Onderzocht wordt of dat ook mogelijk is voor delen van het dek, waarover bijvoorbeeld een wandelroute zou kunnen lopen richting het pleintje naast het transformatorhuis.

Referentiebeelden

De foto's zijn bedoeld als visuele aanknopingspunten, niet meer dan dat. Verschillen tussen de voorbeelden en de locatie in Leeuwarden, zoals de afmetingen van het terrein en de schaal van de omringende bebouwing, moeten uitmonden in specifiek voor de plek ontwikkelde ontwerpen. De getoonde referentiebeelden laten wel zien, dat voor de locatie Emmakade, Julianastraat en Willem Lodewijkstraat goede oplossingen beschikbaar zijn die hier zeker navolging verdienen.



Industriële sfeer met sheddaken



Rastervormige gevel met buitenruimten achter het gevelvlak



Beplanting op toegankelijk parkeerdek afgezoomd door privé-terrassen



9. Conclusies

Oorspronkelijk was de locatie tussen Emmakade, Julianastraat en Willem Lodewijkstraat bestemd voor woonbebouwing op stand maar uiteindelijk is ze bijna een eeuw lang in gebruik geweest als bedrijvenlocatie.

Als bedrijvenlocatie was het gebied vrijwel geheel bebouwd. De bedrijfsbebouwing was gemiddeld ook hoger dan de aangrenzende woonbebouwing en vormde op zich een goede beëindiging van het stedenbouwkundige bouwblok.

Met de komst van de supermarkt verdween door de aanleg van het parkeerterrein de aaneengesloten bebouwing en ontstonden er gaten in de gevelwanden. De bebouwing van de supermarkt met kantoorblok en appartementen was grotendeels lager dan de gesloopte bedrijfsbebouwing, waardoor de ruimtelijke samenhang nog verder verzwakte.

Nieuw woningbouw op de locatie biedt de mogelijkheid om zowel de gevelwanden weer te sluiten als de hoogte van de bebouwing in samenhang met die in de omgeving te brengen, zoals eerder ook het geval was.

Herontwikkeling van de locatie levert daarbij de volgende ruimtelijke kwaliteiten op:

- een goede stedenbouwkundige beëindiging van het woongebied aan de Emmakade zuidzijde en de Willem Lodewijkstraat, zoals oorspronkelijk ook de bedoeling was
- een goede ruimtelijke overgang naar het bedrijventerrein aan de andere kant van de Julianastraat, door op de kop van het bouwblok een hoger bouwvolume te projecteren
- het herstellen van de gesloten gevelwanden aan de Emmakade en Willem Lodewijkstraat, door aan te sluiten op de structuur van stadswonhuizen op niet te brede kavels
- het uit het zicht oplossen van het parkeren achter de grondgebonden woningen op het binnenterrein, in een parkeergarage en onder een dek bij het(de) appartementenblok(ken) aan de Julianastraat.

De herontwikkeling speelt zich geheel af binnen een beschermd stadsgezicht. De huidige bebouwing is echter van betrekkelijk recente datum en kan zonder esthetisch bezwaar gesloopt worden. Nieuwbouw kan veel beter voldoen aan de omschrijving in de Welstandsnota van de kwaliteiten zoals die gelden voor de 'Bebouwing eind 19e en begin 20e eeuw' (zie ook bijlage 1), waarbij wordt aangesloten bij de maat en schaal van de aanwezige bebouwing maar er ook ruimte is voor een eigentijdse vormgeving.

Bijlage 1, Bebouwing eind 19e en begin 20e eeuw (uit: Welstandsnota Leeuwarden 2013)

Beschrijving

Tussen circa 1860 en circa 1905 vonden stadsuitbreidingen plaats die vaak direct zijn afgeleid van het prestedelijk sloten-, kaden- en wegenpatroon. Rechte en gebogen straten wisselen elkaar af. Ze zijn fragmentarisch ingevuld door particulieren, investeerders en bouwbedrijven. Het gesloten bouwblok overheerst en de rooilijn zorgt voor enige eenheid. Hoewel sommige straten op één hoogte zijn gerealiseerd, kan de bebouwingshoogte ook sterk wisselen: van enkellaagse bebouwing tot twee- en drielaagse bebouwing. Onderling verspringen de daklijnen. Projectmatige ensembles van minimaal twee of meer panden staan naast individueel gebouwde woningen. Hier en daar is ruimte voor afwijkende functies en bebouwing: kerken, scholen, bedrijfs- en/of winkelpanden.

De openbare ruimte is doorgaans krap bemeten met weinig groen, waardoor de buurten een stenig karakter kunnen hebben. Pleinen en plantsoenen hebben de vorm van een uitgespaard (deel van een) bouwblok of liggen op de afsnijdingen van het stratenpatroon met prestedelijke structuurlijnen. Voortuinen komen minder vaak voor en zijn vaak klein.

De panden en ensembles zijn globaal variaties op hetzelfde thema en de expressie in de gevelwanden vertonen daardoor sterke overeenkomsten. De consequente toepassing van baksteen, met soms hardstenen accenten of geveldelen (basement), draagt bij aan de eenheid in het gevelbeeld. De opbouw van de gevels komt grotendeels overeen met die van de binnenstad. De geleding is klassiek: plint, middendeel, gevelbeëindiging. In de gevel is sprake van verticale geleding. De plasticiteit van de gevels komt voort uit portieken, erkers, balkons, loggia's en dakkapellen. Over het algemeen geldt: hoe minder plasticiteit hoe goedkoper de oorspronkelijke bouw. Hoekwoningen zijn soms verbijzonderd als afsluiting van het bouwblok.

Beleidsintentie

De architectonische eenheid is het individuele pand of een kleiner ensemble en dient herkenbaar te blijven. Grotere woonblokken met een gemeenschappelijke hoofdingang hebben niet de voorkeur. Het behoud of herstel van de duidelijke scheiding tussen openbaar en privé is gewenst, zowel bij ingrepen in de openbare ruimte als bij bouwinitiatieven.

Beschermd stadsgezicht en monumenten

Het westelijke deel van het Vliet is onderdeel van het rijksbeschermd stadsgezicht Binnenstad. Hier gelden ook de specifieke criteria uit hoofdstuk 7.1. Voor beeldbepalende panden gelden ook de specifieke criteria uit hoofdstuk 7.2. Voor rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten gelden ook de specifieke criteria uit hoofdstuk 7.2.

Bijlage 2, Beschermd stadsgezichten (uit: Welstandsnota Leeuwarden 2013)

Algemeen

De binnenstad en enkele jongere buurten hebben de status van rijksweg beschermd stadsgezicht. Een beschermd stads- of dorpsgezicht is een landelijke erkenning van de bijzondere stedenbouwkundig-historische, architectuurhistorische en andere cultuurhistorische waarden van een gebied. In de beschermde stadsgezichten staan veel rijks- en gemeentelijke monumenten. Er zijn ook panden aangeduid als beeldbepalend (zowel monumenten als niet-monumenten). Tot slot staan er binnen de beschermde stadsgezichten ook panden zonder status, waaronder moderne panden.

Bovenstaande indeling geeft aan dat binnen het gebied van een beschermd stadsgezicht de bestaande panden niet allemaal van even groot belang zijn. Daarom zijn de welstandscriteria in deze gebieden opgedeeld. Dit hoofdstuk bevat aanvullende welstandscriteria die gelden voor alle vooroorlogse panden in de beschermde stadsgezichten. In hoofdstuk 7.2 staan vervolgens de aanvullende welstandscriteria die gelden voor de beeldbepalende panden in de beschermde stadsgezichten en voor monumenten (nota bene: monumenten staan zowel in als buiten de beschermde stadsgezichten).

De bescherming van de aangewezen stadsgezichten is in belangrijke mate geregeld in bestemmingsplannen. In het bestemmingsplan zijn hiervoor onder meer de volgende zaken vastgelegd:

- situering (onder andere rooilijn)
- bouwmassa (gothoogte, individualiteit, nokhoogte en korrelmaat)
- kapvorm
- inrichting en profiel van waardevolle buitenruimten

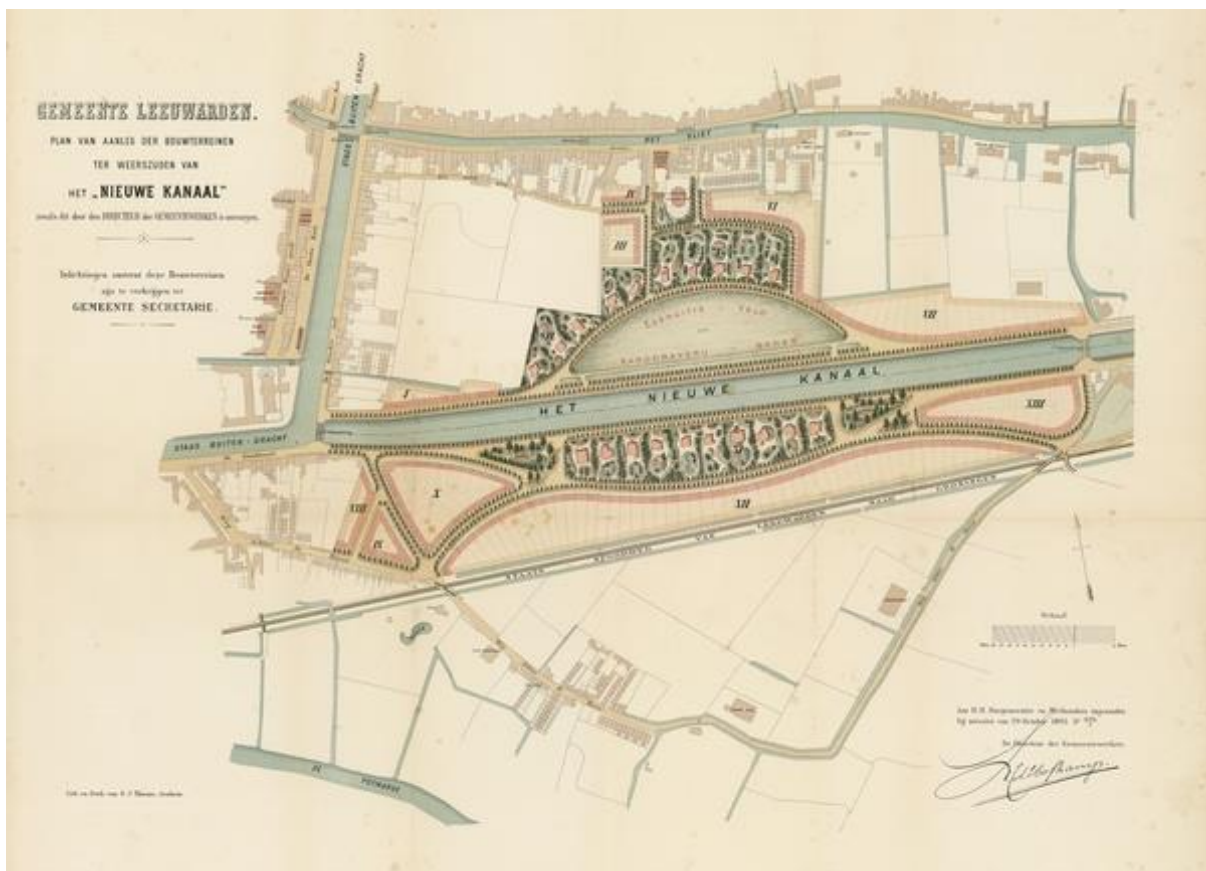
Voor naoorlogse panden binnen de beschermde stadsgezichten verwijzen wij naar de criteria per gebiedstype in hoofdstuk 6.

Beleidsintentie

De regels in het bestemmingsplan dienen vooral ter bescherming van de stedenbouwkundige structuur. Om ook andere aspecten van de ruimtelijke kwaliteit en identiteit te kunnen borgen, zijn aanvullende welstandscriteria nodig. Deze gelden voor alle vooroorlogse panden in de beschermde stadsgezichten.

Bijlage 3: Het niet uitgevoerde plan van W.C.A. Hofkamp

De aanleg van het Nieuwe Kanaal had tot gevolg dat Leeuwarden zich in oostelijke richting ging uitbreiden. Hiervoor was een plan gemaakt door W.C.A. Hofkamp, de directeur Gemeentewerken, voor het deel tussen beide Kanaalsbruggen. Zijn ontwerp besloeg een deel van het gebied aan de noordelijke oever tot aan Het Vliet en aan de zuidelijke oever het gehele gebied tot aan de spoorweg. Het plan werd een maand voor de opening van het kanaal 'Aan H.H. Burgemeester en Wethouders ingezonden' maar pas op 2 maart 1896 werd het, met uitzondering van het exercitieveld en de harddraversbaan langs de noordoever, goedgekeurd door de gemeenteraad.



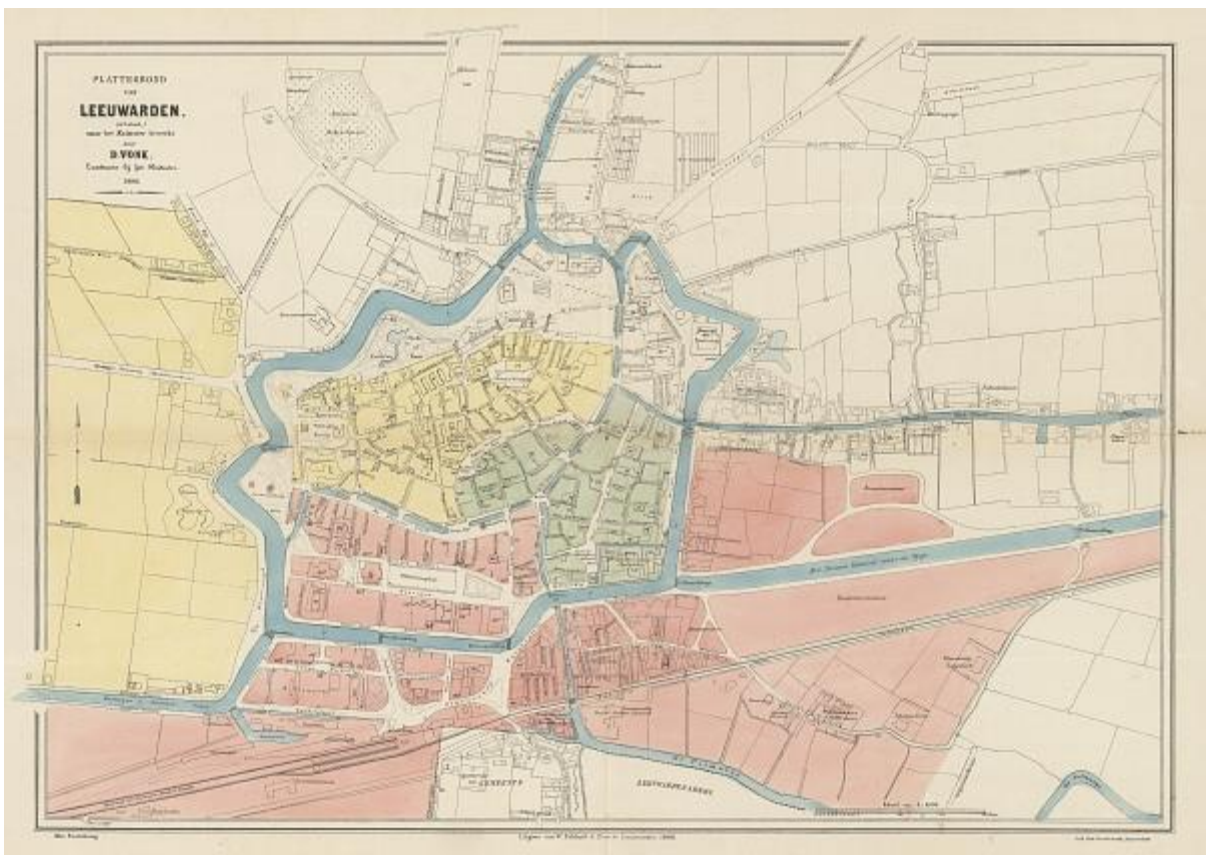
Plan van aanleg der bouwterreinen ter weerszijden van het 'Nieuwe Kanaal', 1895

Het plangebied werd door Hofkamp opgedeeld in 13 bouwterreinen die zijn aangeduid met Romeinse cijfers. Langs de noordkant van de Vredeman de Vriesstraat en aan het tegenover liggende deel van Emmakade zijn grote kavels ingetekend met in totaal 20 villa's in ruime, parkachtige tuinen. Aan weerskanten van de villabebouwing aan de Emmakade zuidzijde zijn plantsoenen getekend. De overige bouwterreinen zijn verdeeld in kavels van verschillende breedtes en dieptes met een suggestie van aaneengesloten bebouwing. Kenmerkend zijn de lichte krommingen in het ontworpen stratenpatroon en de royale straat- en laanbeplantingen. Van oorsprong is de kanaalzone tussen beide bruggen dus in haar geheel bedoeld als aantrekkelijk woongebied.



Ontwerptekening voor het Nieuwe Kanaal, 1894

Uiteindelijk zijn de ambitieuze plannen van Hofkamp maar voor een klein deel gerealiseerd. Waarschijnlijk was het idee voor het villapark aan weerskanten van het nieuwe kanaal te hoog gegrepen en was er geen of onvoldoende belangstelling voor de zeer riante kavels. Op 23 oktober 1900 stelde de gemeenteraad daarom een nieuw en versoepeld 'plan van aanleg der bouwterreinen' vast. Daarin was nog wel de contour van het exercitieterrein en harddraversbaan zichtbaar maar de gebogen lanen aan de zuidzijde van het Nieuwe Kanaal waren vervangen door rechte straten met ondiepe bouwblokken.



Plattegrond van Leeuwarden met oostelijke uitbreiding, 1896