

Structuurvisie Gemeente Bolsward

Vastgesteld door de gemeenteraad, november 2010



Gemeente Bolsward



Inhoudsopgave

1. Inleiding

- 1.1 Een nieuwe structuurvisie voor Bolsward
- 1.2 Vervolg op structuurplan 2001
- 1.3 Van structuurplan naar structuurvisie
- 1.4 Doel van de structuurvisie
- 1.5 Termijn
- 1.6 Proces
- 1.7 Uitvoering

2. Beleidskader

- 2.1 Structuurplan 2001
- 2.2 Gemeentelijk beleid per thema
- 2.3 Rijks-, provinciaal en regionaal beleid
- 2.4 Gerealiseerde projecten Structuurplan 2001

3. Doelstellingen

- 3.1 Hoofddoelstellingen
- 3.2 Doelstellingen per thema

4. Visie

- 4.1 Opzet structuurvisie
- 4.2 Bestaand stedelijk gebied
 - 4.2.1 Binnenstad
 - 4.2.2 Toegangen van de binnenstad
 - 4.2.3 Woongebieden
 - 4.2.4 Werkgebieden
 - 4.2.5 Voorzieningen
 - 4.2.6 Infrastructuur
 - 4.2.7 Groen en Water
 - 4.2.8 Recreatiegebieden
- 4.3 Uitleggebieden
 - 4.3.1 Woongebied
 - 4.3.2 Werkgebied

5. Uitvoeringsprogramma

- 5.1 Financiering
- 5.2 Inzet bestuurlijke of wettelijke middelen
- 5.3 Uitvoeringsagenda Bolsward

6. Visiekaart



gemeentelijke basiskaart Bolsward met contour gemeente

1. Inleiding

1.1 Een nieuwe structuurvisie

Bolsward is een stad in ontwikkeling. In de loop der eeuwen heeft de stad zich gevormd tot een natuurlijk zwaartepunt met de historische binnenstad als kloppend hart. Rondom de kern zijn verschillende woon- en werkgebieden gerealiseerd die elk hun eigen kwaliteit hebben gekregen. Daarbuiten is een waardevol agrarisch en recreatief landschap tot stand gekomen, dat altijd nauw verbonden is gebleven met het stedelijk gebied.

In de gemeente Bolsward wordt voortdurend gewerkt aan de verdere ontwikkeling van de stad en van zijn omgeving. Met deze nieuwe structuurvisie wil de gemeente de belangrijkste keuzes in beeld brengen voor de nieuwe fase in de ontwikkeling. Het vervolg van de ontwikkeling van Bolsward.

1.2 Vervolg op structuurplan 2001

Het huidige structuurplan dateert van 2001. Dit structuurplan is de afgelopen jaren het kader geweest voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Het structuurplan van 2001 vormt de basis voor het nieuwe structuurplan. Het destijds gemaakte plan wordt nu opnieuw tegen het licht gehouden. Dat is nodig want een aanzienlijk deel van de voorgenomen ontwikkelingen is inmiddels gerealiseerd of in gang gezet, sommige keuzes moesten afgestemd worden met het nieuwe streekplan van de provincie Fryslân, en nieuwe gemeentelijke projecten moeten in het grotere verband van de stad gezien worden. Op sommige punten zullen ontwikkelingen worden voortgezet, versterkt of bijgestuurd. Op een aantal punten worden geheel nieuwe keuzes gemaakt omdat in de tussentijd omstandigheden zijn veranderd.

1.3 Van structuurplan naar structuurvisie

Per 1 juli 2008 is de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) vervangen door de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro). In de Wro is de verplichting opgenomen dat gemeenten een structuurvisie vaststellen waarin de toekomstvisie voor de ruimtelijke inrichting in beeld wordt gebracht.

De structuurvisie kent veel overeenkomsten met een structuurplan zoals dat eerder werd gebruikt. De structuurvisie in de zin van de nieuwe Wro moet aan een aantal voorwaarden voldoen. De structuurvisie moet de hoofdlijnen van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen en de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid beschrijven. Verder dient de gemeente ook aan te geven op welke manier zij de visie ten uitvoer wil brengen. De structuurvisie moet digitaal uitwisselbaar zijn.

Voor het gemeentebestuur is de structuurvisie een belangrijk kader bij de afweging van ruimtelijke beslissingen, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen of het ter beschikkingstellen van financiële middelen voor projecten. Verder mag de gemeente een aantal procedures met betrekking tot het grondbeleid alleen voeren op basis van een vastgestelde structuurvisie.

De structuurvisie is niet direct bindend voor burgers. Daarin verschilt een structuurvisie bijvoorbeeld van een bestemmingsplan. De structuurvisie zal over het algemeen geen gedetailleerde regels bevatten, het is bedoeld als een richtinggevend beleidsdocument.

1.4 Doel van de structuurvisie

Het doel van de structuurvisie Bolsward is om een beeld te geven van de toekomstige ontwikkeling van de stad. Het gaat dan over het behouden en ontwikkelen van de kwaliteit van de bestaande stad en het maken van keuzes voor nieuwe ontwikkelingen in en om de stad. De structuurvisie spreekt zich uit over de hoofdlijn van deze ruimtelijke ontwikkelingen. De structuurvisie geeft aan op welke plekken, langs welke lijnen, of in welke gebieden de stad zich zal ontwikkelen en welke kwaliteiten daar worden nagestreefd.

1.5 Termijn

De Structuurvisie richt zich op de ontwikkelingen tot ongeveer 2020. De periode van ongeveer 10 jaar sluit aan bij de looptijd van ruimtelijke projecten. Ruimtelijke projecten op het schaalniveau van de stad hebben de tijd nodig om tot ontwikkeling en wasdom te komen. Daarvoor wil deze visie de tijd geven. Tegelijkertijd wordt verder vooruit kijken speculatief. Na deze periode wordt de toekomstvisie weer bijgesteld naar de nieuwe inzichten. Enkele bestemmingsplannen zijn in 2016 toe aan herziening. Op dat moment zal overwogen worden in hoeverre de structuurvisie richtinggevend is.

1.6 Proces

De nieuwe structuurvisie wordt opgesteld in opdracht van de gemeente Bolsward. Bij het opstellen van de nieuwe structuurvisie is een klankbordgroep betrokken waarin gemeente, verenigingen en (maatschappelijke) organisaties vertegenwoordigd zijn. In deze klankbordgroep worden de belangrijkste keuzes besproken. In een drietal bijeenkomsten zijn de doelstellingen van de structuurvisie vastgelegd en zijn enkele belangrijke keuzes besproken over de locatie van nieuw te ontwikkelen woon- en werkgebieden. De gemeente Bolsward is verantwoordelijk voor de uiteindelijke keuzes. De gemeente zal het structuurplan via de inspraakprocedure presenteren en naar aanleiding daarvan zonodig bijstellen. Vervolgens wordt de structuurvisie door de gemeenteraad vastgesteld.

1.7 Uitvoering

De gemeente Bolsward zal op verschillende manieren meedoen aan de uitvoering van de ontwikkelingen die in deze structuurvisie zijn opgenomen. In het hoofdstuk 5 wordt voor de verschillende ontwikkelingen aangegeven op welke wijze de gemeente participeert.



luchtfoto gemeente Bolsward (bron: Google maps)

2. Beleidskader

Als belangrijkste uitgangspunt voor deze structuurvisie geldt het structuurplan Gemeente Bolsward 2001. Hierin zijn de belangrijkste beleidsdoelstellingen op het schaalniveau van de gehele stad uitgesproken en uitgewerkt.

Op een groot aantal gebieden hanteert de gemeente ook beleid dat gericht is op één bepaald onderwerp, zoals bijvoorbeeld verkeer, groen en water of beleid voor een specifiek gebied, zoals de binnenstad. Dergelijk beleid is in deze structuurvisie verwerkt voor zover het de ruimtelijke inrichting van de stad als geheel aangaat.

2.1 Structuurplan 2001

Het structuurplan 2001 geeft de beoogde ruimtelijke ontwikkeling in twee delen weer. Het structuurplan spreekt zich uit over het bestaand stedelijk gebied en de uitleggebieden.

Bestaand stedelijk gebied

Binnenstad

Voor de binnenstad richt het plan zich vooral op het in stand houden van het beschermd stadsgezicht. Naast het behouden van de basiskwaliteit is de aandacht gericht op passende vernieuwing van storende situaties en aanpassing aan de hedendaagse en toekomstige eisen binnen de cultuurhistorische context. Dat betekent dat Bolsward niet alleen een mooie, maar ook een levendige binnenstad houdt. Vanuit bijvoorbeeld het detailhandelsbeleid en toeristisch beleid is het van belang de voorzieningenstructuur te versterken. Voor functies die in het licht van het beschermd stadsgezicht niet passen in de binnenstad wordt ruimte gezocht in de directe omgeving van de binnenstad. Hiervoor lenen zich de stadstoegangen bij de Snekerstraat en de Harlingerstraat, Plein 1455 en de Franekerstraat.

Bestaand woongebied

Ten aanzien van het bestaande woongebied richt het structuurplan zich op de sociale en functionele duurzaamheid. Dat wil zeggen dat woongebieden langer houdbaar worden gemaakt. Dit wordt bereikt door het woningbestand aan te passen aan verschillende doelgroepen en door de herinrichting van de gebieden. De gebieden die in aanmerking komen zijn Zuid, Noord, Eekwerd I en het Oordje. Soms gaat het om een herinrichting binnen de bestaande stedelijke structuur, soms gaat het over een structurele vernieuwing van het gebied. Binnen het bestaand stedelijk gebied worden met name de Snekerstraat en 't Oordje genoemd als locaties voor een toevoeging aan het woningbestand binnen bestaand stedelijk gebied.

Bestaand werkgebied

Het beleid voor bestaande werkgebieden richt zich op het tegengaan van veroudering en het creëren van samenhang en herkenbaarheid op de verschillende terreinen. Voor de werkgebieden kan meer toekomstwaarde worden gecreëerd door vernieuwing, herinrichting en plaatselijk intensivering.

Recreatie en Toerisme

De recreatieve waarde van de stad wordt verder ontwikkeld door de groen- en waterstructuur te versterken. Laanbeplantingen in combinatie met open ruimtes brengen geleding aan in de stad en leveren een belangrijke bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit. Vaak zijn deze lanen en plekken van cultuurhistorische waarde.

Het water is een structurerend element binnen de stad, dat zorgt voor de verbindingen met het buitengebied. Water krijgt zijn betekenis in woongebieden als verblijfsgebied en als drager van natuurontwikkeling binnen de stad.

Het samenspel van lanen, open ruimtes en water zorgt voor een waardevolle basisstructuur. Recreatieve voorzieningen krijgen meer kans en meer betekenis als ze aan deze structuur worden gekoppeld.

De ontwikkelingsmogelijkheden voor recreatievaart spelen zich af aan de zuidzijde van de stad. De aanwezige vaarroute (staande mastroute) biedt goede kansen de betekenis van de watersport in Bolsward te versterken.

Uitleggebieden

In het structuurplan 2001 wordt een aantal locaties aangegeven voor de toekomstige uitbreiding van de stad met woon- en werkgebieden. Op basis van een set randvoorwaarden worden de meest aangewezen plekken in de stad bepaald. Voorbeelden van randvoorwaarden zijn de nabijheid van de stad, de aanwezigheid van milieuhinder of de inbreuk die een gebied maakt op het landschap. In een modellenstudie is een aantal samenhangende voorstellen voor de uitbreiding van woon- en werkgebieden in Bolsward gedaan. Op basis van de modellenstudie en daaropvolgend inspraak en overleg is een keuze gemaakt uit de verschillende gebieden.

Voor de nieuwe woongebieden is de nabijheid van de voorzieningen in de stad een belangrijke factor.

Als woongebied komen achtereenvolgens in aanmerking:

- het gebied tussen Rijksweg en Snekervaart
- het gebied ten oosten van de ijsbaan (tussen Parkplan en Fugelkrite)

Vervolgens komt mogelijk het gebied van de ijsbaan als multifunctioneel sportgebied in aanmerking.

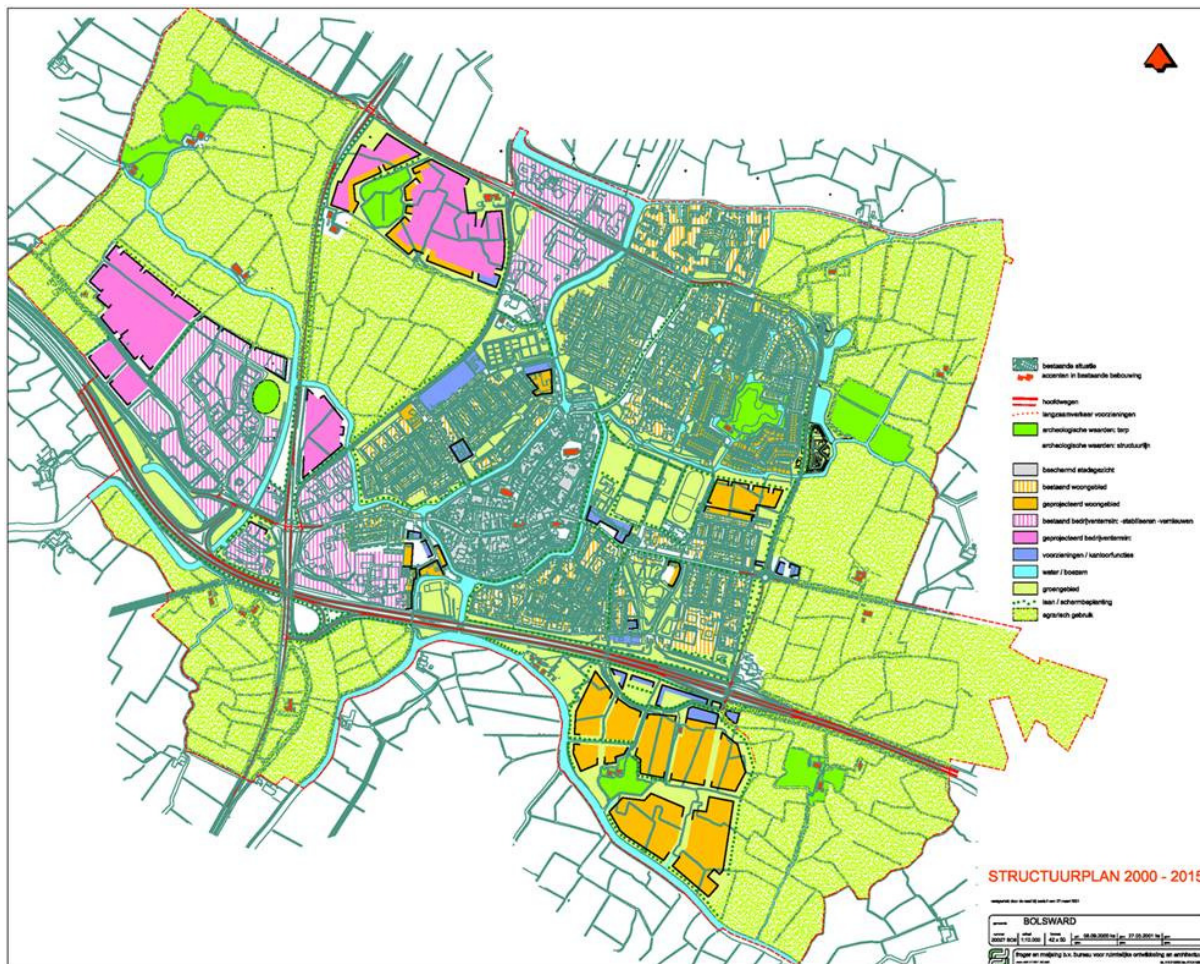
Voor nieuwe werkgebieden wordt aansluiting gezocht bij de bestaande bedrijventerreinen.

Als werkgebied komen achtereenvolgens in aanmerking:

- het gebied ten westen van de Marne
- het gebied ten westen van de van de Klokslag (Twibakdyk-noord)

In een latere fase komt het gebied ten zuiden van de Rijksweg of ten westen van de provinciale weg in aanmerking.

Het beoogde beeld van de ontwikkeling van Bolsward is op de plankaart van het structuurplan aangegeven.



plankaart structuurplan 2001

2.2 Gemeentelijk beleid per thema

Milieubeleidsplan (2007)

Het milieubeleidsplan 2007-2011 is een gezamenlijk beleidsplan van de gemeenten Bolsward, Littenseradiel, Nijefurd en Wunseradiel. De ambitie is om samen te werken aan duurzaamheid. Dit wordt op verschillende manieren aangepakt. De visie richt zich vooral op een leefbare leefomgeving. Bewoners en bedrijven moeten hiervoor de verantwoordelijkheid nemen, de gemeente dient het goede voorbeeld te geven.

Bij nieuwbouwplannen en (her)inrichting van stedelijk gebied wordt gestreefd naar het toepassen van duurzame maatregelen en duurzaam bouwen. Voor de stad als geheel wordt gestreefd naar een hoogwaardige en aantrekkelijke groenstructuur. Verder streeft de gemeente Bolsward naar een vorm van recreatie en toerisme waarbij de belasting voor natuur en milieu zo laag mogelijk is.

Verkeersstructuurvisie Bolsward (1996)

De verkeersstructuurvisie richt zich op het afwikkelen van het verkeer via een aantal stroomwegen rondom de stad. Binnen de stad is er een beperkt aantal gebiedsontsluitingswegen, gericht op de binnenstad.

Parkeerbeleid Bolsward (2005)

Het parkeerbeleid richt zich vooral op de parkeervoorziening in en om de binnenstad. Door de ruimtelijke ontwikkelingen en de veranderde functies van gebouwen en bebouwing in het centrum van Bolsward is de parkeerdruk in de binnenstad sterk toegenomen. In het parkeerbeleid zijn acties uitgewerkt die moeten leiden tot een vermindering van de parkeerdruk. Het gaat vooral om het realiseren van parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (concept 2010)

In 2010 is in concept een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) opgesteld. In het GVVP wordt de gewenste toekomstige verkeerssituatie beschreven. Op structuurniveau van de stad spreekt het GGVP zich uit over het werven van doorgaand verkeer uit de binnenstad en het creëren van een parkeersituatie die de aantrekkelijkheid van het winkelgebied behoudt of versterkt. Verder richt het GGVP zich op het stimuleren van fietsverkeer, de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten en een openbaar vervoerssysteem dat de overlast in de binnenstad beperkt.

Detailhandelsstructuurvisie (1998/2008)

De detailhandelsstructuurvisie 1998 is in 2008 geactualiseerd. De uitkomst is dat een voortzetting van het vigerend beleid wordt voorgestaan. De positie van Bolsward als middelgrote Friese stad in de nabijheid van een detailhandelsconcentratie van hogere orde vraagt om zorgvuldig manoeuvreren tussen vernieuwing en behoud.

Ruimtelijk Economisch ontwikkelingsprogramma (2007)

In het Ruimtelijk Economisch ontwikkelingsprogramma (REOP) is het programma voor de periode 2006-2015 vastgelegd. Het gaat om een actualisatie van eerder vastgesteld beleid vooral op het vlak van projecten en uitvoeringsprogramma's. De doelstelling van het REOP is als volgt geformuleerd: 'In het plan komt de samenhang in (beleids)ambities tot uiting, uiteindelijk resulterend in een uitvoeringsprogramma met concreet benoemde en elkaar versterkende projecten.' De inhoud is voorzover die ruimtelijk relevantie heeft, verwerkt in deze structuurvisie.

Toeristisch-recreatief beleidsadvies voor de gemeente Bolsward (2008)

De algemene lijn in dit advies is het versterken en beter benutten van het cultuurhistorisch centrum en het versterken van de positie van Bolsward voor de (kleine) watersport. Basisvoorwaarden voor deze ontwikkeling zijn bereikbaarheid en goede parkeervoorzieningen (ook voor mindervaliden), promotie, organisatie en financiering. Voor de structuurvisie zijn de ruimtelijke componenten van belang. Het gaat dan, naast behoud en versterking van de binnenstad, vooral om het aanleggen en verbeteren van vaarroutes en voorzieningen voor de watersport en het versterken van de recreatieve wandel en fietspadenstructuur rondom de stad.

Waterplan (2002)

In 2002 is het eerste Waterplan voor Bolsward vastgesteld. Een waterplan geeft aan hoe met het open water in de stad wordt omgegaan. Het plan richtte zich op een periode tot 2007. Het waterplan wordt voorsnigd niet geactualiseerd. De uitgangspunten die van belang zijn ten aanzien van de waterhuishouding blijken nog actueel te zijn.

Bomenbeleidsplan(1998)

Uitgegaan wordt van een besteding van het bestaande bomenbeleid. Dat richt zich op de versterking van de stedenbouwkundige structuur door een duidelijke hoofdstructuur van bomen. Belangrijke elementen zijn de rondweg, de invalswegen en de binnenstad.

2.3 Rijks-, provinciaal en regionaal beleid

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte is het ruimtelijk beleid op nationaal niveau uiteengezet. Voor Bolsward is één ding van bijzonder belang, namelijk de aanwijzing van zuidwest Friesland als nationaal landschap. Nationale landschappen zijn gebieden met internationaal zeldzame of unieke en nationaal kenmerkende landschapskwaliteiten en in samenhang daarmee bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten. Landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten van nationale landschappen moeten behouden blijven, duurzaam beheerd en waar mogelijk worden versterkt. In samenhang hiermee zal de toeristisch-recreatieve betekenis moeten toenemen. Binnen nationale landschappen is daarom 'behoud door ontwikkeling' het uitgangspunt voor het ruimtelijk beleid. De landschappelijke kwaliteiten zijn medesturend voor de wijze waarop de gebiedsontwikkeling plaatsvindt. Uitgangspunt is dat de nationale landschappen zich sociaal-economisch voldoende moeten kunnen ontwikkelen, terwijl de bijzondere kwaliteiten van het gebied worden behouden of worden versterkt.

Ten aanzien van het landschap spreekt de nota zich ook uit over de landbouw. Vooral de grondgebonden landbouw heeft, naast het produceren van voedsel, een grote rol bij de instandhouding en het beheer van grote delen van de groene ruimte. De nota gaat verder uit van toeristisch recreatief gebruik van de groene ruimte. De vaarwegen rond Bolsward zijn aangeduid als recreatieve vaarroutes. Het gaat dan om de vaarwegen ten zuiden van Bolsward (Sneekvaart en Workumtrekvaart) als ontsluitingswater voor zeil- en motorboten. Deze vormen een verbinding met het Friese merengebied. De vaarten ten noorden van Bolsward zijn aangemerkt als ontsluitingsroutes voor motorboten met een beperking van de doorvaarhoogte. Deze zijn niet voor alle boten toegankelijk en worden daardoor minder intensief bevaren.

Streekplan provincie Fryslân

In het streekplan zijn relevante elementen van rijksbeleid verwerkt. Het streekplan legt in haar visie een accent op: ruimtelijke kwaliteit, wisselwerking stad en platteland en lokaal wat kan, provinciaal wat moet. Bolsward is aangewezen als regionale kern met ontwikkeling van werkfuncties vooral ten westen van de kern, door verdere uitbreiding van de Marne (bedrijven) en de Ward (zowel woon- als werkfuncties). Voor de lange termijn kan volgens de provincie binnen de bestaande kern aan de (noord)oostkant van Bolsward voldoende uitbreidingsruimte voor wonen worden gevonden. Ontwikkeling aan de zuidkant van de A7 is

voorlopig vanwege landschappelijke eisen en beschikbaarheid van alternatieve locaties niet aan de orde. Verder richt het streekplan zich op versterking van Bolsward als cultureel centrum en als knooppunt voor de kleine watersport.

Notitie Regionale Woningbouwafspraken (2008)

In het provinciale beleid ten aanzien van de woningbouwontwikkelingen zijn prognoses opgenomen voor de aantallen nieuw te bouwen woningen. Er wordt uitgegaan van maatwerk per regio. In de laatste prognoses is sprake van een verlaging van de woningbehoefte prognoses voor Friesland. Met betrekking tot Bolsward wordt aangegeven dat in de periode 2008-2016 een aantal van 163-218 woningen is voorzien.

A7-zone Landstad Fryslân

Enkele Friese steden langs de A7 zijn een samenwerkingsverband aangegaan met de provincie Fryslân voor de economische ontwikkeling langs de A7. Door clustering van economische activiteiten wordt geprobeerd binnen de zone voldoende kritische massa te formeren, zodat een economisch aantrekkelijk vestigingsklimaat ontstaat. Hierdoor wordt de concurrentiepositie ten opzichte van de andere economische kerngebieden in Noord-Nederland verstevigd. Infrastructurele knelpunten kunnen aanmerkelijk sneller opgelost worden met actief participerende gemeenten. De ligging in een waardevol landschap stelt zijn eisen aan de A7-zone. Zorgvuldig en intensief ruimtegebruik is noodzakelijk. Bovendien zal de A7-zone zelf initiatieven moeten nemen en moeten bijdragen aan de landschapsontwikkelingen die niet direct gerelateerd kunnen worden aan een locatieontwikkeling. De gemeente Bolsward maakt nog geen deel uit van de A7-zone.

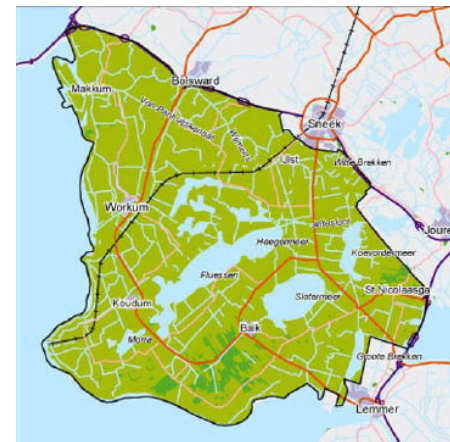
Koopstromenonderzoek provincie Friesland, gemeente Bolsward (2007)

Het koopstromenonderzoek geeft aan dat de verzorgingsfunctie van Bolsward duidelijk bovenlokaal is. Naast koopkrachtbinding is ook de toevloeiing van koopkracht door de ligging van trekkers aan de rand van de binnenstad een sterk aspect. Deze trekkers bestaan uit supermarktplaatsen die gecombineerd zijn met goede parkeergelegenheid. Deze bieden de mogelijk tot combinatiebezoek van dagelijks aanbod met niet dagelijks aanbod in de binnenstad. De afhankelijkheid van de regio is tamelijk groot. Daarin schuilt een zekere kwetsbaarheid.

Nationaal landschap Zuidwest Fryslân

Het nationaal Landschap Zuidwest Fryslân bestaat uit drie samenhangende delen: de Hemmen, de Friese meren en Gaasterland. De kernkwaliteiten bestaan uit een schaalcontrast tussen open en besloten, een middeleeuwse verkaveling met waterlopen en meren, en reliëf in de vorm van stuwwallen en terpen.

Ten zuiden van Sneek ligt het merendeel van de Friese Meren, waarvan de Fluessen en het Slotermeer tot de grootste horen. Eromheen liggen ook weer de veenweides die we van andere delen van Nederland kennen. Maar waar het Hollands-Utrechts veenweidegebied zich kenmerkt door langgestrekte kavels, hebben ze hier een onregelmatige blokstructuur. Het gebied is vrijwel geheel in landbouwkundig gebruik. Temidden van het uitgestrekte kleiweidegebied duiken regelmatig boerderijen op, veelal gebouwd op een terp, want tot halverwege de middeleeuwen staken de Middelzee en de Marne, beide uitlopers van de Waddenzee, ver Fryslân in, tot waar nu Sneek en Bolsward liggen. Overstromingen van het laaggelegen land kwamen dan ook regelmatig voor. Langs de randen van de Middelzee werden daarom zogenaamde Hemdijken opgeworpen om hoog binnenwater te keren. De dijken langs die oude zeegaten zijn nog in het landschap terug te vinden. (bron: www.nationalelandschappen.nl)



Nationaal Landschap Zuidwest Fryslân

2.4 Gerealiseerde projecten op basis van Structuurplan 2001

Op basis van het structuurplan 2001 is een aantal verschillende projecten gerealiseerd, of in voorbereiding.

Als nieuw woongebied zijn de nieuwe woongebieden Fugelkrite 3 en 4 ontwikkeld en is het woongebied Hartwerdervaart in ontwikkeling genomen. Binnen de stad is het woongebied van der Venstraat gerealiseerd.

Nieuwe werkgebieden zijn de Marne-west (in ontwikkeling) en het gebied de Ward.

Als voorzieningengebieden zijn het plein 1455 ontwikkeld waar wonen en een supermarkt zijn gecombineerd. Verder is de scholencluster van het Marne College langs de Schoolstraat ontwikkeld.

Als uitwerking van de opgave om de kwaliteit van bestaande woongebieden te verbeteren is met name de openbare ruimte van de woongebieden Noord, Zuid en Eekwerd I volledig opnieuw ingericht.



uitgevoerde plannen op basis van structuurplan 2001

3. Doelstellingen

Naar aanleiding van de discussies in de klankbordgroep zijn de doelstellingen van de structuurvisie nader bepaald. De doelstellingen uit het structuurplan 2001 zijn geëvalueerd en op hoofdlijnen in stand gebleven. Op het gebied van recreatie en toerisme is een aantal doelstellingen toegevoegd.

De doelstellingen richten zich op het behouden van de eigen identiteit van Bolsward. Verder houden ze een doorgaande dynamiek van de stad in. Bijzondere aandacht gaat daarbij uit naar een duurzame ontwikkeling van de stad. In de structuurvisie worden de identiteit en de verdere ontwikkeling van de stad met elkaar in verband gebracht en in een ruimtelijk beeld vertaald.

3.1 Hoofddoelstellingen

De hoofddoelstellingen voor deze structuurvisie zijn:

- Behouden en versterken van de regionale functie van de stad
- Werken aan integraal (milieu) beleid met oog op duurzame ontwikkeling.

3.2 Doelstellingen per thema

Deze twee hoofddoelen worden verder uitgewerkt naar een aantal onderwerpen. De doelstellingen worden hieronder puntsgewijs neergezet:

Stad en regio

- Houden/versterken sociaal-economische regiofunctie
- Verzorgingsfunctie in ruime zin voor stad en regio houden/versterken
- Ontwikkeling bestaand bedrijfsleven
- Functie woonstad handhaven en versterken
- Zonerings bedrijfssterreinen
- Deel uit maken van de A7-zone

Stad en landschap

- Samenhang stad en landschap versterken
- Vergroten recreatiemogelijkheden
- Streek-eigen/cultuurhistorische waarden landschap behouden/ versterken
- Zorgvuldige omgang met open ruimten
- Scheiding recreatie en grootschalig agrarisch gebruik
- Ontwikkeling groen-/water netwerk om de stad
- Versterken functie waterstelsel voor berging, recreatie, flora en fauna

Binnenstad

- Instandhouden/beschermen stadsgezicht
- Beschermen/behouden verzorgingsfunctie, woonfunctie en toerisme
- Verzorgingsfunctie in één winkelgebied
- Functionele en ruimtelijke kwaliteit blijven de grondslag vormen
- Met zorg omgaan met en waar mogelijk opwaarderen van groene ruimten

Woongebieden

- Passende woonruimte bieden voor iedereen
- Primaire zorg voor bestaande woningen en woonruimte
- Locatiecriteria voor nieuw woongebied hebben betrekking op leefbaarheid, groen, duurzaamheid, bereikbaarheid, infrastructuur en flexibiliteit

Werkgebieden

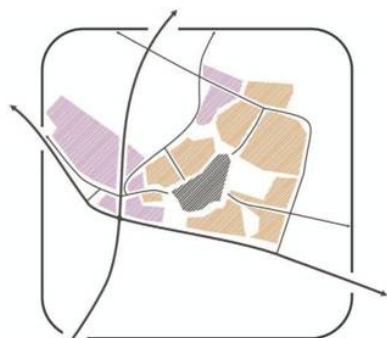
- Kwalitatieve ontwikkeling bedrijfssterreinen thema gewijs (bestaand en nieuw)
- Strikte toepassing milieuzonering
- Wonen en werken

Recreatie en toerisme

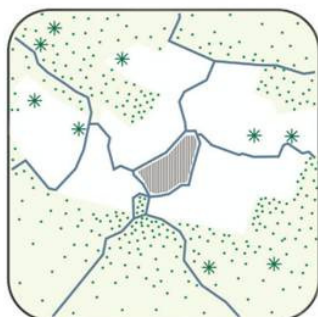
- Bevorderen cultuurtoerisme en recreatievaart
- Versterken/benutten cultuurhistorisch centrum
- Versterken positie Bolsward voor (kleine) watersport
- Passend accommoderen van voorzieningen voor cultuurtoerisme en recreatievaart

Verbindingen

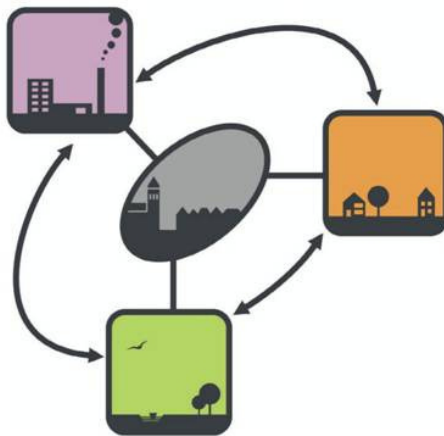
- Herinrichting/ontwikkeling wegen duurzaam veilig
- Bolsward één verblijfsgebied met beperkt ontsluitingswegen (gebied binnen rijksweg en provinciale weg)
- Instandhouding regionaal knooppunt openbaar vervoer
- Vergroten mogelijkheden wandelen en fietsen in buitengebied
- Verweven water met natuur- en recreatiefunctie en woonmilieu



Functionele structuur



Landschappelijk en cultuurhistorisch casco



Basisprincipe ruimtelijke ordening Bolsward

4. Visie

Bolsward heeft veel kwaliteiten die behouden moeten blijven en verder kunnen worden uitgebouwd. Bovendien heeft Bolsward een heldere hoofdindeling die een goede basis biedt voor de toekomstige ontwikkeling van de stad. Het is een compacte stad die zich mag prijzen met een waardevolle cultuurhistorische kern. Deze compacte stad is omgeven door een open landschap met een rijk verleden en een grote recreatieve waarde. Beide zijn met elkaar verbonden door een stelsel van vaarwegen, lanen, oude routes en groene ruimtes. Ze vormen samen een landschappelijk en cultuurhistorisch casco waarbinnen de stedelijke ontwikkeling een plek kan vinden.

De stad is niet alleen rijk aan oude routes en vaarwegen. Ze is ook goed verbonden met de bredere omgeving, met name dankzij een aantal verkeerswegen zoals de A7 en de N359. Dankzij dit stelsel van verbindingen heeft Bolsward zich kunnen ontwikkelen tot een regionaal verzorgingscentrum, waarbinnen de voorzieningen en de uitstraling van de historische binnenstad de belangrijkste troef zijn.

In Bolsward heeft het wonen en het werken zich elk een eigen kant op ontwikkeld. Of het nu komt door de aantrekkingskracht van de wegen op bedrijven, of door de aantrekkelijkheid van clustering, feit is dat er een duidelijk onderscheid bestaat tussen woon- en werkgebieden. Woongebieden liggen vanouds dicht tegen de kern en hebben zich later in noordoostelijke richting ontwikkeld. De werkgebieden liggen vooral aan de westelijke zijde van de stad.

De structuurvisie gaat uit van behoud en versterking van de huidige kwaliteiten. Het landschappelijk en cultuurhistorisch casco vormt daarvoor de basis. Het historische stadshart vormt daarin de centrale spil. Aangevuld met het stelsel van verkeersaders, waarin de A7 de hoofdrol speelt, heeft Bolsward een goede basis voor de verdere ontwikkeling.

Naast behoud en versterking van het bestaand stedelijk gebied gaat de structuurvisie ook uit van uitbreiding. De functionele zonering die eigen is aan Bolsward vormt daarbij het uitgangspunt. Ruimte voor nieuwe werkgebieden wordt aan de westzijde gezocht en ruimte voor nieuwe woongebieden aan de oostzijde. Voor de versterking van de relatie tussen kern en het weidse landschap ligt het accent aan de zuidzijde van de kern, aan de overkant van de A7.

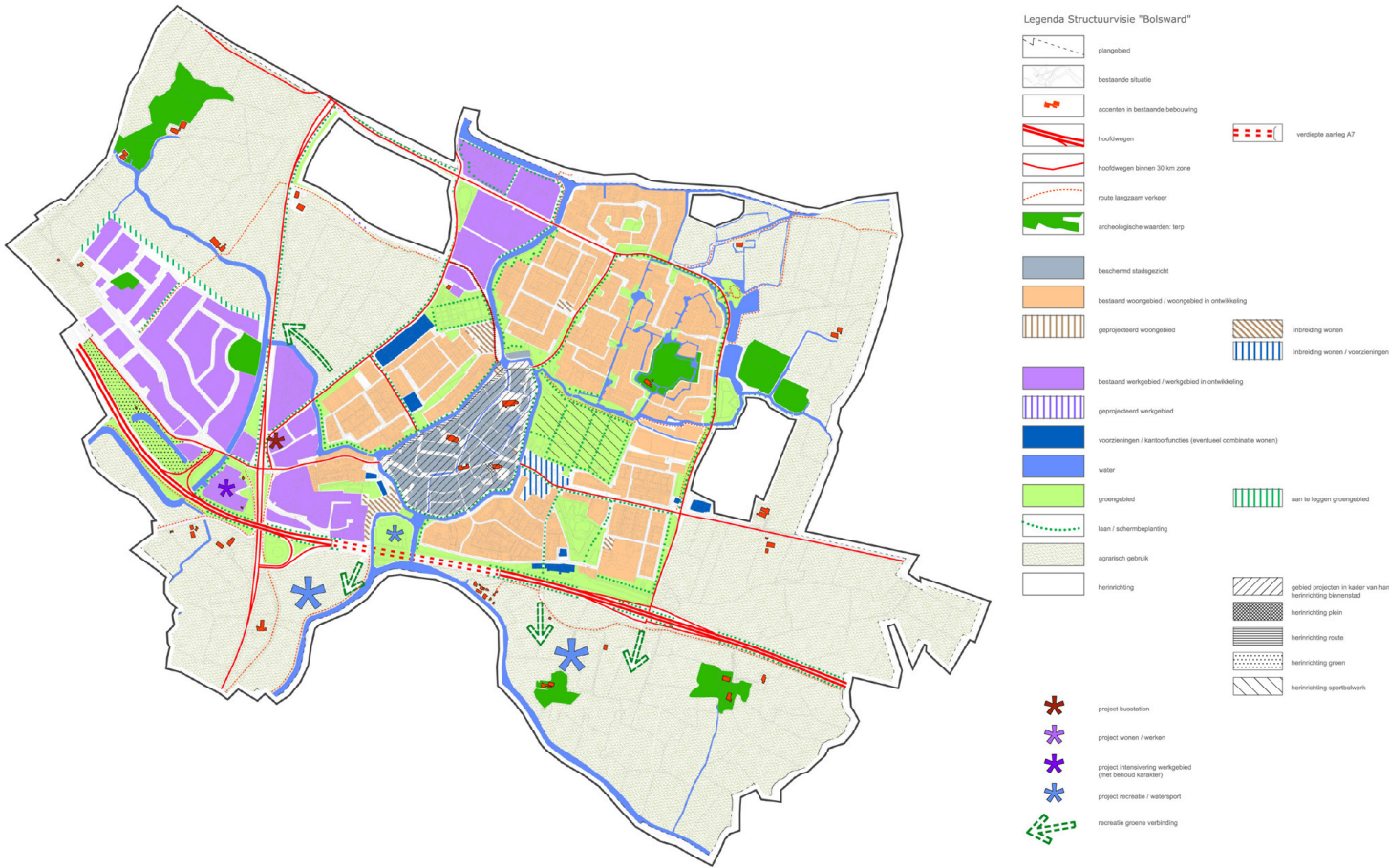
4.1 Opzet structuurvisie

De basis van de structuurvisie ligt in het structuurplan Bolsward 2001. In de opzet van de structuurvisie wordt dan ook aangesloten op dat structuurplan. De structuurvisie wordt opgezet aan de hand van de volgende onderdelen:

- bestaand stedelijk gebied
 - Stadsgezicht
 - Toegangen van de binnenstad
 - Woongebieden
 - Werkgebieden
 - Recreatiegebieden
 - Voorzieningen
 - Infrastructuur
 - Groen en water
- Uitleggegebieden
 - Woongebieden
 - Werkgebieden

De verschillende gebieden in Bolsward worden in een aantal stappen beschreven:

- **Beleid**
Hier wordt bondig aangegeven wat de bedoeling is van het geldende beleid voor een gebied. Het kan daarbij gaan om beleid dat zich toespitst op het desbetreffende gebied, zoals beleid voor de binnenstad. Het kan ook gaan om beleid dat zich toespitst op een bepaald onderwerp en van invloed is op het gebied, zoals bijvoorbeeld verkeersbeleid.
- **Benadering**
Hier wordt aangegeven welke benadering wordt gekozen bij de verdere ontwikkeling van een gebied. Daarbij wordt gekeken vanuit het perspectief van de stad als geheel. In deze stap wordt dus bepaald wat de beste ontwikkelingsrichting voor het gebied is om te komen tot de gewenste ruimtelijke structuur van de stad als geheel.
- **Maatregelen**
Hier wordt aangegeven welke maatregelen er nodig zijn om de gewenste ontwikkelingsrichting in gang te zetten. Het kan dan gaan om concrete projecten of om andere middelen, zoals het opstellen van een plan.
- **Aandachtspunten ruimtelijke kwaliteit**
Hier worden de ruimtelijke aandachtspunten aangegeven die van belang zijn bij het uitvoeren van de maatregelen. Het gaat dan vooral om het aanwijzen van waardevolle plekken en kwaliteiten van de stad, die behouden, verder ontwikkeld, of soms teruggebracht moeten worden.



Uitsnede plankaart Structuurvisie Bolsward, bestaand stedelijk gebied

4.2 Bestaand stedelijk gebied

4.2.1 Binnenstad

Beleid
Voor de binnenstad richt het beleid zich vooral op het in stand houden van het beschermd stadsgezicht. De basis daarvoor is gelegd in de aanwijzing als beschermd stadsgezicht. Al geruime tijd voor die aanwijzing is gewerkt aan de instandhouding en verbetering van de historische kwaliteiten van de binnenstad. De grootste inspanningen op dat gebied zijn verricht. Nu zijn continuïteit en blijvende aandacht voor de cultuurhistorische kwaliteiten van de binnenstad aan de orde. Het gaat daarbij om een passende vernieuwing van storende situaties waarbij aan hedendaagse en toekomstige functionele eisen wordt voldaan op een manier die past binnen de cultuurhistorische context. Dit komt tot uitdrukking in een aantal verschillende beleidsvelden. In het monumentenbeleid voor de binnenstad worden de verschillende monumentale panden beschermd. Er wordt een goede balans gezocht tussen wonen en werken in de binnenstad. Het verkeersbeleid spreekt zich ook uit over de binnenstad. Een belangrijk onderdeel hierin is het weren van doorgaand verkeer uit de binnenstad. De binnenstad wordt autoluw, niet autovrij. De inrichting wordt afgestemd op wonen, winkelen en beperkt autogebruik voor automobilisten met een kortdurende bestemming in de binnenstad. Het parkeerbeleid voor de binnenstad richt zich op (betaald) kortparkeren nabij de winkels en parkeren voor bewoners in de binnenstad. Langparkeren wordt uit de binnenstad geweerd. Daarvoor worden bij de toegangen tot de binnenstad voorzieningen gemaakt. De detailhandelsvisie richt zich op het versterken van de regionale positie van de binnenstad Bolsward. In zijn algemeenheid wordt een grote waarde gehecht aan het verder ontwikkelen van de cultuurhistorische kwaliteiten en aantrekkingskracht van Bolsward. Dit betekent, dat Bolsward niet alleen een mooie, maar ook een levendige binnenstad heeft.



Appelmarkt

Benadering

De binnenstad van Bolsward is aantrekkelijk voor de inwoners van de stad, voor de regio en heeft een grote toeristische betekenis. Het zorgvuldige beheer ten aanzien van de bebouwing wordt voortgezet. Waar het gaat om de inrichting van de openbare ruimte wordt nog een stap verder gezet. Het groene bolwerk wordt verder versterkt als eenduidige rand van de binnenstad. Binnen de stad zelf wordt de samenhang versterkt. Wat betreft de verkeersstructuur wordt het verkeersbeleid gevolgd. De binnenstad wordt beter toegankelijk gemaakt voor recreatief verblijf, zowel te voet als via het water. Het kernwinkelgebied wordt versterkt, maar niet vergroot. Verder is het van belang de toegangen tot de binnenstad vanuit de omgeving aantrekkelijk te maken. Dit wordt in het volgende hoofdstuk behandeld.

Maatregelen

Om de ruimtelijke structuur van de binnenstad te versterken is het van belang dat een aantal belangrijke plekken opnieuw wordt ingericht. Ten eerste is dat het Laag Bolwerk. Bij herinrichting dient de eenduidige en historische structuur van groen en water om de binnenstad te worden versterkt. Van belang is dat het open water van voldoende breedte blijft om ervaarbaar en bevaarbaar te zijn, dat het wordt ingepast met groene taluds of zorgvuldig ingerichte oevermilieus en waar mogelijk wordt begeleid door boomstructuren. Een mogelijk project is de verbetering van de groenstructuur van de Dijkakker. Een tweede belangrijke plek in de binnenstad is het Broereplein. Hier is het van belang dat de Broerkerk en het Broereplein weer een ruimtelijke samenhang krijgen. Het plein dient meer verblijfskwaliteit te krijgen zodat kerk en plein een rustpunt vormen in de binnenstad. Het centrum wordt autoluw gemaakt ten behoeve van de leefbaarheid en verkeersveiligheid binnen het stadsgezicht. Doorgaand verkeer kan nog gebruikmaken van routes door de binnenstad, maar door de inrichting van de routes wordt dit sterk ontmoedigd. Uitgangspunt voor herinrichting is dat de functies wonen en winkelen benadrukt worden. Voor fietsers voetgangers en bewoners moet de binnenstad een prettig verblijfsklimaat krijgen. Gemotoriseerd verkeer moet zich aanpassen aan de andere functies. Watergangen in het centrum worden bevaarbaar gemaakt voor kleinschalig en stil recreatief verkeer. In de binnenstad worden op aangewezen plekken aanlegplaatsen ingevoegd. De meest interessante plek hiervoor is de Appelmarkt.

Aandachtspunten ruimtelijke kwaliteit

Het is van belang dat bij ruimtelijke projecten in de binnenstad steeds wordt gekeken naar de kwaliteit van de binnenstad als een geheel. Bij de inrichting van de openbare ruimte gaat het er om dat steeds met dezelfde signatuur wordt ontworpen. Wanneer dit over langere tijd wordt volgehouden kunnen verschillende kleinere projecten bijdragen aan de herkenbaarheid van het geheel. Het gaat dan bijvoorbeeld om een verblijfsklimaat krijgen. Het is van belang dat hiervoor een beleidslijn wordt ontwikkeld. Dat kan bijvoorbeeld in de vorm van een handboek buitenruimte waarin een algemeen principe uiteen wordt gezet voor de inrichting van de binnenstad en verder gebieden worden aangemerkt die een bijzonder accent in de inrichting verdienen.



herinrichting binnenstad

4.2.2 Toegangen van de Binnenstad

Beleid

Het beleid voor de gebieden die tegen de binnenstad aanliggen is erop gericht een aantrekkelijke aanloop naar het centrum te bieden. Er is vooral aandacht voor de functionele invulling van de aanloopgebieden. Het is de bedoeling hier functies te vestigen die het centrumgebied versterken, zoals horeca, zakelijke en ambachtelijke dienstverlening. Het kernwinkelgebied blijft echter beperkt tot de binnenstad. Het is de bedoeling dat het (lang)parkeren ten behoeve van de binnenstad voor een groot deel in de aanloopgebieden naar de binnenstad wordt opgelost, aan de uiteinden van de buurtontsluitingswegen. Zo wordt de binnenstad zelf ontzien van autoverkeer.



Snekerstraat

Benadering

Voor deze gebieden wordt het bovengenoemde beleid gevolgd met betrekking tot de functionele invulling. De gebieden zijn geschikt voor functies die het voorzieningenbestand in de binnenstad aanvullen. Deze functies zijn verder goed te combineren met binnenstedelijke woningbouw.

De ruimtelijke structuur van de toegangen tot de binnenstad is van groot belang voor de beleving van de stad. Het is de plek waarop de binnenstad vanuit de omgeving in beeld komt. Voor deze plekken staat dan ook het zichtbaar maken van de binnenstad centraal. Dit betekent dat er bijzondere aandacht moet worden besteed aan de verschijningsvorm van bebouwing en openbaar gebied. Door rust en eenvoud te brengen in de gebieden komt de binnenstad met de karakteristieke omranding van de binnenstad des te beter tot zijn recht. De toegangen tot de binnenstad verlopen vaak langs historische wegen en vaarwegen. Bij ingrepen langs deze routes is het ook van belang het karakter van deze oude structuren te respecteren of te herstellen.

Voor de structuur van de stad is een aantal entrees van bijzonder belang. De historische toegangen tot de stad verlopen via de Snekerstraat, de Franekerstraat en de Harlingerstraat. In de twintigste eeuw zijn er nog twee toegangen bijgekomen, de Gysbert Japicxlaan en de Eekwerdlaan. Dit zijn van oorsprong de ontsluitingswegen van de wijken Noord en Eekwerd. De twee routes fungeren nu als invalswegen vanaf de rondweg. De belangrijkste toegang via het water ligt aan de zuidzijde van de binnenstad bij het Kruiswater.

De oostelijke toegang tot de binnenstad verloopt via de Snekerstraat, bij het Arrivaterrein. De stedenbouwkundige structuur is ter plekke sterk verbrokkeld. Het is van belang om de ruimtelijke en functionele structuur van de invalsroute wezenlijk te verbeteren. Er wordt voor gekozen om deze plek te transformeren door op de rand van de binnenstad een combinatie van voorzieningen, parkeerplaatsen en woningen te ontwikkelen. De toegang vanuit Gysbert Japicxlaan is inmiddels herontwikkeld met woningen, een supermarkt en parkeervoorzieningen. Dit functioneert als de westelijke entree van de stad.

De toegangen vanuit de Franekerstraat, Eekwerdlaan en Harlingerstraat hebben een minder sterke functie als aanvulling op de binnenstad. Wel hebben ze een grote ruimtelijke betekenis als toegangsroute. Hier is vooral de ruimtelijke kwaliteit van belang. Met name bij de Franekerstraat is afstemming nodig van de verschillende deelprojecten die hier in de toekomst zullen plaatsvinden.

Aan de zuidzijde van de binnenstad ligt ter hoogte van het Kruiswater de belangrijkste entree vanaf het water. De openheid en het zicht op de binnenstad zijn hier belangrijke kwaliteiten. Er liggen kansen om watersportvoorzieningen in te passen en nieuwe verbindingen aan te leggen tussen de binnenstad en het landschap ten zuiden van Bolsward.

Maatregelen

De meest nadrukkelijke maatregel in dit verband is de herinrichting van het Arrivaterrein en diens directe omgeving. Het Arrivaterrein ligt ten noorden van de Snekerstraat. Het is nog deels in gebruik als busstation en deels als parkeervoorziening. Aan de zuidzijde van de Snekerstraat ligt een gebied waar onder andere twee supermarkten zijn gevestigd. Een substantiële vernieuwing is gewenst. Om te komen tot een serieuze verbetering van deze toegang tot de binnenstad is het belangrijk dat de gebieden aan weerszijden van de Snekerstraat worden vernieuwd en dat een samenhangend beeld wordt gemaakt. Uitgangspunt is het voortzetten van de oorspronkelijke laanstructuur die nog goed herkenbaar is ter hoogte van het Julianapark. Het gaat dan om een hedendaagse interpretatie van deze structuurlijn. Bij de herinrichting wordt uitgegaan van het handhaven van de supermarktoctaties, en het toevoegen van voorzieningen en woningen. Daarbij is te overwegen om de grootschalige functies zoals de supermarkten te ordenen aan de noordzijde van de Snekerstraat, aansluitend aan het Sportbolwerk. Aan de zuidzijde kan dan de structuur met woningbouw doorgezet worden. Van belang is om in het gebied parkeervoorzieningen in te richten ten behoeve van de voorzieningen op het terrein zelf en voor de voorzieningen in de binnenstad. Deze dienen zorgvuldig in het stedenbouwkundig ontwerp geïntegreerd te worden.

Bij de toegang via de Franekerstraat richten de maatregelen zich op het versterken van de woonfunctie en het verbeteren van de openbare ruimte. Er is een drietal maatregelen aan de orde. Het is de bedoeling om de Franekerstraat opnieuw in te richten. Verder is de herontwikkeling van het terrein van het oude Marne College aan de Franekerstraat aan de orde en mogelijk een vernieuwing van de locatie van de oude gasfabriek. Voor de locatie van de oude Marne College (Franekerstraat) is een invulling met grondgebonden woningen voorzien. Voor het terrein van de gasfabriek is een kleinschalige vorm van woningbouw mogelijk. Bij deze ontwikkelingen is het van belang dat nieuwe invullingen zich voegen in de structuur van de stad. Een onderscheid in de verschijningsvorm van ontwikkelingen binnen en buiten het bolwerk draagt dan bij aan de leesbaarheid van de stedenbouwkundige structuur. Binnen het bolwerk is historische context maatgevend. Buiten het bolwerk is de opgave bij te dragen aan een samenhangend straatbeeld langs de Franekerstraat.

Aan de zuidzijde van Bolsward ligt de meest nadrukkelijke entree van Bolsward vanaf het water. Hier ligt de opgave om het gebied verder te ontwikkelen als watersportlocatie, conform het Masterplan Waterfront Bolsward. Het is de bedoeling om uitgebreidere voorzieningen te maken voor de recreatievaart zodat Bolsward een aantrekkelijker bestemming wordt in relatie tot het Friese merengebied.

De ruimtelijke structuur kenmerkt zich door een contrast tussen de openheid van het kruiswater en de beslotenheid van de binnenstad. Waar Snekervaat en Workumtrekvaart samenkomen in het Kruiswater is nog een stukje landschap boven de A7 te ervaren. Daar opent het zicht zich op de binnenstad. Nieuwe recreatievoorzieningen moeten worden ingepast in deze structuur en moeten recht doen aan de bijzondere openheid.

Van belang is om langs de buitenrand van het Kruiswater een aantrekkelijke omranding van bebouwing te ontwikkelen die gericht is op het water. Het gebied dat ingesloten wordt door het Kruiswater en de A7 kan ingericht worden als recreatiegebied waarbij het open landschappelijke karakter het uitgangspunt is.

Aandachtspunten ruimtelijke kwaliteit

Voor de gebieden waar de toegangen tot de binnenstad liggen is het van belang dat ze een rustig decor vormen waartegen de structuur van de binnenstad tot uitdrukking komt. Het is van belang dat historische lijnen gerespecteerd blijven en de bebouwing in schaal en verschijningsvorm niet de aandacht opeist van de binnenstad en haar omranding.

Het zicht op de binnenstad wordt in grote mate bepaald door de landschappelijke conditie van het bolwerk. Het is van belang dat de structuur van water, groen en kades spreekt, tezamen met de karakteristieke bruggen die de overgang naar de stad markeren. Voor de inrichting van het openbaar gebied net buiten het bolwerk is een zekere terughoudendheid, helderheid en openheid van belang.

De verschijningsvorm van de verschillende toegangsgebieden kan verschillend zijn. Ze kunnen van karakter verschillen al naar gelang de ligging in de stad en de stedenbouwkundige aanknopingspunten in de omgeving. De gemeenschappelijke deler is dat het ontwerp ten dienste staat van de zichtbaarheid van de binnenstad.

Verder is het van belang dat ingrepen die voortkomen uit gemeentelijk deelbeleid, zoals verkeersbeleid, of recreatief beleid goed worden ingepast in de historisch gegroeide context. Te denken valt daarbij aan het aanpassen van de verkeersstructuur of de aanleg van vaarroutes en aanlegplekken in de binnenstad.

In het recente verleden zijn al diverse voorzieningen aan de grachten gerealiseerd. Deze ontwikkeling zal worden doorgezet.



toegangen tot de binnenstad

4.2.3 Woongebieden

Beleid

Het beleid ten aanzien van de bestaande woongebieden richt zich enerzijds op het verbeteren van de kwaliteit en de sociale en functionele duurzaamheid. Anderzijds richt het beleid zich op het vergroten van het aantal woningen in het bestaande stedelijke gebied. In het provinciaal beleid ligt het accent op dergelijke binnenstedelijke verdichting. In Bolsward zijn veel van de voorhanden verdichtingslocaties echter al benut. Het streven naar nieuwbouw in bestaand gebied wordt dan ook aangevuld met een behoeftige uitbouw door middel van uitlegebieden rond de bestaande stad.

Voor de uitbreiding van de woningvoorraad wordt aansluiting gezocht bij de bestaande woongebieden.

In het provinciale beleid ten aanzien van de woningbouwontwikkeling zijn prognoses opgenomen voor de aantallen nieuw te bouwen woningen. Er wordt uitgegaan van maatwerk per regio. Bolsward vervult een opvangtaak voor de regio. Voor Bolsward is de prognose dat tot in de periode 2008-2016 een uitbreiding van het woningbestand met 163-218 woningen nodig is. In de prognoses tekent zich regionaal een dalende woningbehoefte af. Zo ook in de prognose voor Bolsward. Recente onderzoeken naar bevolkingsgroei en afname laten echter ook zien dat in de gemeente Bolsward een toename van de bevolking waar te nemen is in tegenstelling tot een afname in de omgeving. Bovendien richt deze structuurvisie zich op een langere termijn dan 2016. Daarom is het zaak om zowel binnen als buiten het stedelijk gebied te voorzien in nieuwe locaties voor woningbouw.



Woongebied, Ugolaan

Benadering

De woningbouwopgave wordt deels voorzien in een nieuwe uitbreiding van de stad en deels binnen bestaand stedelijk gebied. Met betrekking tot het bestaand woongebied wordt dus gekozen voor een verdere inbreiding. Er komt een gedifferentieerd aanbod tot stand van wonen eventueel gecombineerd met andere functies en voorzieningen.

Maatregelen

Voor het bestaande woongebied kan een aantal projecten worden onderscheiden. Deze worden hieronder kort benoemd.

Franekerstraat

Op de locatie van het Marne College langs de Franekerstaat is woningbouw voorzien. Het betreft grondgebonden woningen gegroepeerd langs de bestaande wegen en in een hofje. De planvorming voor het terrein is inmiddels ver gevorderd. Het plan heeft een capaciteit van ongeveer 45 woningen. Het project Franekerstraat is een inbreiding die zich voegt in het bestaande woongebied.

Arrivaterrein

Het Arrivaterrein is één van de poorten naar de binnenstad. Voor dit gedeelte van de Snekerstraat is een wezenlijke ruimtelijke vernieuwing gewenst. Vanwege de ligging tegen de binnenstad wordt gestreefd naar een combinatie van wonen en voorzieningen. In de verdere ontwikkeling is afstemming met het parkeren voor het naastgelegen Sportbolwerk van belang.

Inbreiding het Oordje

Het Oordje is gelegen in het zuiden van Bolsward, op de plek waar de Snekervaart en Workumervaart de stad binnenkomen. In dit gebied is een structurele vernieuwing wenselijk, waarbij wordt uitgegaan van een combinatie van wonen en water. Direct aangrenzend ligt de locatie die bedoeld is als nieuw project voor recreatie en watersport. Hier is onder andere een jachthaven voorzien. Het Oordje en de watersportlocatie kunnen ruimtelijk worden gecombineerd en samen de waterrijke toegang tot de stad gaan vormen.

Eekwerdlaan

Langs de Eekwerdlaan leent de voormalige schoollocatie zich voor inbreiding met wonen. Daarbij wordt aangesloten op de karakteristiek van het woongebied Eekwerd.

Bloemkamp

Aan de oostzijde van het Julianapark is er op het terrein van het verzorgingshuis de mogelijkheid om wonen en zorg te combineren.

Voormalige brandweer

Het terrein van de voormalige brandweerkazerne is vrijgekomen voor herontwikkeling. Voor deze locatie kan een invulling met woningbouw of met bedrijvigheid worden gemaakt.

Voormalige gasfabriek

Het voormalige gasfabriek is de entree tot de binnenstad. In combinatie met de herinrichting van de Franekerstraat is hier een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit gewenst. Uitgegaan wordt van een kleinschalige woningbouwinvulling die de entree van de binnenstad markeert.

Aandachtspunten ruimtelijke kwaliteit

Bijzondere aandacht gaat uit naar de woongebieden Hollandiabuurt en de verdere aanpak van woongebied Noord.

Hollandiabuurt

De Hollandiabuurt heeft een kleinstedelijk weefsel. De oorsprong van het gebied ligt in de jaren 1890-1910 toen een arbeiderswijk voor de werknemers van de Hollandia zuivelfabriek werd gesticht. Het gebied heeft een belangrijke cultuurhistorische waarde. De kenmerkende structuur moet gehandhaafd blijven. Eventuele vernieuwingen dienen te gebeuren met respect voor het oorspronkelijke karakter.

Woongebied Zuid

Het woongebied Zuid is de eerste systematische uitbreiding van de binnenstad. Later is het gebied uitgebreid met het Julianapark, een nieuw tuindorp met volkswoningbouw en burgerwoningen. De kenmerkende ruimtelijke opbouw moet gehandhaafd blijven. Van belang is het onderscheid tussen enerzijds het deel langs de Snekerstraat en het Julianapark en anderzijds het oorspronkelijke tuindorp. Aandachtspunt is het terrein van de supermarkt dat een inbreuk vormt op de continuïteit van de Snekerstraat. In samenhang met de herontwikkeling van het Arrivaterrein is het mogelijk om de situatie wezenlijk te verbeteren.



mogelijke inbreidingsgebieden wonen

4.2.4 Werkgebieden

Beleid

Het beleid ten aanzien van de bestaande werkgebieden richt zich op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en waar mogelijk het intensiveren van bedrijventerreinen. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit heeft betrekking op het openbaar gebied en ook op de verschijningsvorm en samenhang van de bedrijfsbebouwing. In de afgelopen jaren zijn op het vlak van kwaliteitsverbetering al de nodige inspanningen verricht. Het gaat dan om het weer vitaal maken van het gebied op de Klokslag, de Wymerts en het Industriepark.

Benadering

De bestaande beleidslijn van kwaliteitsverbetering en intensivering wordt voortgezet. Hierbij gaat speciale aandacht uit naar de verschijningsvorm van de bedrijfsterreinen vanaf de stedelijke hoofdstructuur. De aandacht gaat dus vooral uit naar de randen van de terreinen. De categorisering en zonering van bestaande bedrijventerreinen verloopt via de geldende bestemmingsplannen.



Oude Rijksweg

Maatregelen

Voor de bestaande bedrijventerreinen is een aantal maatregelen aan de orde. In de reeks vernieuwing bedrijventerreinen is nu het gebied aan de orde dat is ingesloten door de Makkumervaart, de Oude rijksweg, de provinciale weg en de A7. Gezien deze ligging wordt er niet alleen gestreefd naar een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, maar ook naar een intensivering van het grondgebruik. Voor het bestaande bedrijventerrein de Marne gaat de aandacht uit naar de inpassing in de omgeving. Het is de bedoeling rondom de Marne een groengebied aan te leggen dat de overgang van het terrein naar het omliggende landschap verzacht.

Aandachtspunten ruimtelijke kwaliteit

De aandacht gaat uit naar de vormgeving van de randen van de bedrijventerreinen. Het belangrijkste is de inpassing van bedrijventerrein de Marne. Het is van belang dat een overgang gevormd wordt tussen de randen van de Marne, de A7 en het Friese terpenlandschap. De vormgeving van de rand is dan vooral afgestemd op de beleving vanuit het landschap en vanaf de snelweg. Aan de noordzijde van de Marne moet de structuur worden afgestemd op de Witmarsumervaart. De nadruk ligt hier vooral op de recreatieve bruikbaarheid van de groenzone. Het project 'Marne in het Groen' voorziet in multifunctionele groene randen om het bedrijfsterrein de Marne en de Marne-west en een versterking van de inrichting van het terrein zelf. Verder zijn die groene randen te verbinden met het bestaand stedelijk gebied via de zone langs de Witmarsumervaart.



bestaande werkgebieden

4.2.5 Voorzieningen

Beleid

De verzorgingsfunctie van Bolsward is duidelijk bovenlokaal. Het beleid is er op gericht om een compleet voorzieningencentrum te bieden voor de inwoners van Bolsward en ook voor de omgeving. Vooral het relatief grote aanbod, de aanwezigheid van supermarkten aan de rand van de binnenstad met goede parkeergelegenheid en de mogelijkheid van combinatiebezoek van dagelijks aanbod met het niet-dagelijkse aanbod in de binnenstad vormen sterke punten van Bolsward. De afgelopen jaren is verder ingezet op de ontwikkeling van voorzieningen direct grenzend aan de binnenstad. Het detailhandelsbeleid concentreert zich op de binnenstad. De detailhandel en horeca moeten in principe geconcentreerd blijven tussen het Broereplein en de Bargeffenne. Buiten de binnenstad beperkt de detailhandel zich tot twee supermarktllocaties (Plein 1455 en rondom het Arrivaterrein). Buiten het kernwinkelgebied is alleen ruimte voor detailhandel in de perifere branches (conform het streekplan Fryslân). Hierbij is te denken aan detailhandel in auto's, boten, keukens, spullen voor de tuin en bouwmaterialen. Wat betreft het voortgezet onderwijs wordt gekoerst op het bundelen van de onderwijsvoorzieningen op de zogenaamde Marne Campus. De sportvoorzieningen concentreren zich in het Sportbolwerk dat door herinrichting beter benut wordt.

Benadering

Wat betreft de voorzieningenstructuur wordt het bestaande beleid voortgezet. De aandacht richt zich op het versterken van het kernwinkelgebied en de verzorgingsfunctie van de toegangen tot de stad.

Maatregelen

De belangrijkste maatregel die volgt is de herinrichting van het Arrivaterrein. De opgave is hier voorzieningen toe te voegen die de verzorgingsfunctie van de binnenstad versterken en aanvullen. Verder ligt hier de opgave vorm te geven aan extra parkeervoorzieningen ten behoeve van het kernwinkelgebied in de binnenstad.

Aandachtspunten ruimtelijke kwaliteit

Bij de herinrichting van het Arrivaterrein is het de bedoeling dat niet alleen een functionele transformatie gebeurt, maar dat ook een wezenlijke verbetering van de stedenbouwkundige situatie langs de Snekerweg tot stand komt. Hiervoor wordt verwezen naar het onderdeel 'toegangen tot de binnenstad'.

4.2.6 Infrastructuur

Beleid

Het huidige verkeersbeleid is gebaseerd op de Verkeersstructuurvisie Bolsward. Dit beleid wordt geactualiseerd in de vorm van een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan. De bestaande Verkeersstructuurvisie richt zich op het afwikkelen van het verkeer via een aantal stroomwegen rondom de stad en een beperkt aantal gebiedsontsluitingswegen, gericht op het stadscentrum. Bolsward is verder in zijn geheel een verblijfsgebied. Op structuurniveau van de stad spreekt het GGVP zich uit over het weren van doorgaand verkeer uit de binnenstad en het creëren van een parkeersituatie die de aantrekkelijkheid van het winkelgebied behoudt of versterkt. Verder richt het GGVP zich op het stimuleren van fietsverkeer, de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten en een openbaar vervoerssysteem dat de overlast in de binnenstad beperkt.



Snelweg A7

Benadering

Voor infrastructuur wordt op structuurniveau de benadering van het huidige verkeersbeleid gevolgd. Het is een heldere opzet, waarbij het verkeer langs logische lijnen wordt afgewikkeld. Langzaam verkeersroutes worden eveneens zoveel mogelijk langs de bestaande structuren aangelegd.

Doorgaand verkeer door de binnenstad wordt geweerd, voor bestemmingsverkeer blijft de binnenstad wel toegankelijk.

Maatregelen

Voor de maatregelen ten aanzien van de binnenstad wordt verwezen naar hoofdstuk 4.2.1 'Binnenstad'.

Een maatregel die zich toespitst op infrastructuur ligt bij de herontwikkeling van het Arrivaterrein. Hier is een mogelijke verplaatsing of verkleining van het huidige busstation aan de orde. Bij herontwikkeling dient een gedeelte van het parkeren voor de binnenstad in de plannen te worden opgenomen in de stedenbouwkundige plannen. Verder is de herinrichting van de Franekerstraat een opgave. Hier is het de bedoeling om in de inrichting van de straat het verblijfskarakter te versterken (zie ook het hoofdstuk 4.2.2 'Toegangen tot de binnenstad').

Het busstation zal een nieuwe locatie krijgen. Deze is geprojecteerd aan de westzijde van de stad, dicht bij belangrijke ontsluitingswegen als de Twibaksdyk en de Harlingerstraat.

Aan de zuidzijde van Bolsward vormt de A7 de grens met het omliggende landschap. Het is de bedoeling de A7 ter plekke verdiept aan te leggen. Daardoor ontstaat er de mogelijkheid om stad en landschap met elkaar te verbinden. Aan deze zijde van de gemeente zijn verschillende ontwikkelingen op het gebied van recreatie en watersport aan de orde. Door de A7 te verdiepen kunnen deze met elkaar in verband worden gebracht en ontstaat een sterke landschappelijke en recreatieve waarde direct ten zuiden van de binnenstad. Het verdiepen van de A7 draagt bij aan de doorstroming van het verkeer op de snelweg. In de huidige situatie staat de brug met enige regelmaat open.

Aandachtspunten ruimtelijke kwaliteit

Bij de herinrichting van wegen is het van belang dat het ontwerp gebaseerd is op de stedenbouwkundige gegevens van de omgeving. Het ontwerp zal niet alleen gebaseerd zijn op verkeerskundige uitgangspunten, maar ook aansluiten op het karakter dat de plek heeft, bijvoorbeeld een laan, een kade, een invalsweg of het omringende landschap.

In dit verband is het ook van belang dat verkeerskundige ingrepen, zoals bijvoorbeeld verkeersremmende maatregelen, en maatregelen om het verkeer te geleiden, worden ontworpen met respect voor de oorspronkelijke (cultuurhistorische of landschappelijke) structuur.



infrastructuur

4.2.7 Groen en water

Beleid

Het beleid is er op gericht de stedenbouwkundige hoofdstructuur te versterken met een sterke stedelijke structuur van bomen. De belangrijkste elementen zijn de invalswegen, de rondweg en de binnenstad. De groene omranding van het Bolwerk neemt een bijzondere positie in. Vanuit het milieubeleidsplan wordt gestreefd naar een hoogwaardige en aantrekkelijke groenstructuur in de gemeente, waarbij de ecologische en recreatieve positie van Bolsward wordt versterkt.

Het beleid op het gebied van water richt zich op het verbeteren voor waterhuishouding, natuur en watersport. In het provinciaal beleid ligt de nadruk op de afwatering van Fryslân en de peilen in het veenweidegebied. Doel is de watersystemen zo in te richten dat een grotere veerkracht binnen die systemen aanwezig is. Dit biedt zowel ruimte aan het opvangen van wateroverschotten of tekorten, als aan de ecologische mogelijkheden van het watersysteem. De oppervlaktewateren in bebouwd gebied zijn geschikt voor meervoudig gebruik dat recht doet aan de potenties van de watersystemen. Dit zal de ecologische, landschappelijke en recreatieve betekenis en de belevingswaarde van de oppervlaktewateren vergroten.

Benadering

De groen- en waterstructuur neemt een zichtbare en structurerende positie in de stad in. Blijvende aandacht is er voor de groenblauwe omranding van de binnenstad die van nadrukkelijk belang is voor de herkenbaarheid van de binnenstad. Nieuw aan te leggen groenstructuren worden bij voorkeur gekoppeld aan bestaande landschappelijke kwaliteiten, zoals watergangen en terpen. De groen- en waterstructuren vallen veelal samen met de recreatieve structuur van de stad (zie het onderdeel 'recreatiegebieden'). De nadruk ligt hierbij op het verbinden van stad en landschap en het bieden van recreatief groen op de rand van stad en landschap. De groengebieden moeten een aaneengesloten netwerk gaan vormen zodat op het gebied van recreatie en natuurwaarde een zo robuust en bruikbaar mogelijke structuur ontstaat. De boezemwateren zijn voor de ruimtelijke kwaliteit bepalend. Er wordt naar gestreefd de kwaliteit uit te baten in nieuwe woongebieden en voor recreatie. Vergroting van de boezem is tevens positief voor het waterbeheer en de waterhuishouding binnen de gemeente.

Maatregelen

Naast de versterking van de groenblauwe omranding van de binnenstad zijn er diverse mogelijkheden voor de versterking van de landschappelijke inpassing van het stedelijk gebied. De inpassingszone langs de Marne is een goed voorbeeld van een groenontwikkeling die niet alleen meerwaarde heeft voor de landschapserfaring, maar ook de bereikbaarheid van het buitengebied verbetert. Bovendien heeft een dergelijke ontwikkeling een meerwaarde op ecologisch vlak.

Het project 'Marne in het Groen' voorziet in eerste instantie in multifunctionele groene randen om het bedrijfsterrein de Marne en de Marne-west, aangevuld met een versterking van de inrichting van het terrein zelf. In tweede instantie zijn die groene randen te verbinden met het bestaand stedelijk gebied via de zone langs de Witmarsumervaart.

Ontwikkelingen bij Kruiswaterbrug en ten zuiden van de A7 bieden de mogelijkheid om de relatie tussen de stad en het aangrenzende nationaal landschap te versterken. Het gaat dan om het toegankelijk maken van stad en landschap en de beleving van de overgang tussen stad en landschap.

De A7 vormt nu een grens tussen de twee gebieden. Om de bijzondere ontmoeting tussen stad en landschap opnieuw vorm te geven is het de bedoeling om de A7 ter plekke van het Kruiswater verdiept aan te leggen. De vaarroute tussen Bolsward en het Friese Merengebied gaat middels een aquaduct over de A7. Door deze ontwikkeling komt er weer een sterke verbinding en een open zichtrelatie tussen de stad en het weidse landschap.

Aandachtspunten ruimtelijke kwaliteit

Een bijzondere plek in de groenstructuur van Bolsward is het Julianapark. Het oorspronkelijke ontwerp dateert uit 1913. Het historische park omvat verschillende tuinstijlen en is benoemd tot Rijksmonument. In 2007 is het park grondig gerenoveerd. De oude padenstructuren zijn als uitgangspunt gehouden en de authentieke parkonderdelen zijn hersteld. Het park is opgedeeld in een gedeelte in Engelse landschapstijl, een rosarium in de barokstijl en een gedeelte in formele stijl. Het is van belang deze bijzondere opbouw te handhaven.

4.2.8 Recreatiegebieden

Beleid

Het bestaande beleid op het gebied van recreatie kent een aantal belangrijke onderdelen. Ten eerste is het beleid erop gericht het cultuurhistorisch centrum van Bolsward als toeristisch en recreatief centrum te versterken. Verder richt het beleid zich op het versterken van de positie van Bolsward als centrum van de watersport. Het streekplan benadrukt de recreatieve mogelijkheden van het omliggende landschap. De

toegankelijkheid moet worden vergroot, o.a. door middel van wandel-, fiets- en ruiterspaden. In het milieubeleid van de gemeente Bolsward staat geschreven dat vooral wordt gekoerst op vormen van recreatie met een lage belasting voor natuur en milieu.



Stoombootkade

Benadering

De recreatieve mogelijkheden van Bolsward spelen zich vooral af in de binnenstad en in het gebied ten zuiden van de stad. Daar waar de binnenstad raakt aan het buitengebied, nabij het kruiswater is er een goede mogelijkheid om verschillende vormen van recreatie en toerisme te combineren.

De binnenstad

Voor de binnenstad is het behouden van de cultuurhistorische kwaliteit het uitgangspunt. In aanvulling daarop is het wenselijk de binnenstad ook vanaf het water beter bereikbaar te maken. Dit kan door het water in de binnenstad bevaarbaar te maken.

Stedelijk gebied

In het stedelijk gebied is het Sportbolwerk de belangrijkste plek voor recreatieve voorzieningen. Hierin zijn onder andere het zwembad en direct daarnaast het campingterrein gelegen. Het Julianapark is verder een mooie plek in de stad met recreatieve waarde. Verder gaat de aandacht uit naar het recreatief gebruik van de randen tussen stad en landschap.

Buitengebied

Het buitengebied heeft een eigen schoonheid. Het is een open kleiterpenlandschap dat in agrarisch gebruik is en dat gekenmerkt wordt door zijn openheid. Het is ontsloten door wegen, watergangen, kerkepaden en jaagpaden. Het is de bedoeling dit landschap de natuurlijke drager te laten zijn van recreatieve ontwikkeling van het buitengebied. Het gaat vooral om het bereikbaar maken van het buitengebied vanuit de stad. Verbindingen kunnen gekoppeld worden aan de al aanwezige landschappelijke structuren, zoals vaarten en paden.

Verder biedt de recreatieve ontwikkeling van het buitengebied kansen en mogelijkheden om de structuur van het landschap te versterken. Aan de zuidzijde van de stad doen zich de beste mogelijkheden voor om voorzieningen voor watersport te ontwikkelen. Aan deze zijde van de stad kan de verbinding versterkt worden met het Friese merengebied. Het is belangrijk dat een recreatieve ontwikkeling in het gebied niet alleen een functionele transformatie ook een waardevolle ruimtelijke ontwikkeling inhoudt.

Het gebied waar de meeste aandacht naar uitgaat is het gebied Laad en Zaad. In het structuurplan 2001 was dit gebied als woongebied aangemerkt. Inmiddels is dit verschoven naar een meer recreatieve functie en is besloten om in dit gebied geen woningbouw te realiseren. Het provinciaal beleid sluit een ontwikkeling als woongebied (vooralsnog) uit. Het gebied Laad en Zaad kan zich ontwikkelen als knooppunt voor recreatie en watersport.

Het is de bedoeling in het gebied Laad en Zaad de accommodatie te vestigen van de paardensportvereniging. Deze zal bestaan uit een overdekte hal en een buitenterrein. De locatie juist ten zuiden van de A7 biedt mogelijkheid tot uitloop door het buitengebied.

De ontwikkeling van het gebied is te gebruiken om de stad en de omgeving te vervlechten. Op dit moment is er strenge overgang van het open landschap naar de stad. De A7 vormt een harde grens. Het is de bedoeling deze barrière op te heffen door de kruising van A7 en vaarroute opnieuw vorm te geven waarbij de A7 verdiept wordt en er voor de watersport een ongehinderde doorgang is. Ook bij de verdere ontwikkeling van het gebied kan de kans worden aangegrepen om de overgang tussen landschap en stad te verzachten en interessanter te maken. Voor de toekomst wordt een combinatie van recreatief gebruik en wonen niet uitgesloten.

Maatregelen

Voor de binnenstad is de belangrijkste toevoeging het aanleggen van kleinschalige vaarroutes in combinatie met aanlegmogelijkheden in het hart van de stad. De Appelmarkt is hiervoor de meest aangewezen plek. Daarnaast zijn alle inspanningen om het cultuurhistorisch karakter van de binnenstad te versterken mede bepalend voor de recreatieve waarde van de binnenstad.

Langs de randen van de stad is het van belang gebieden te realiseren voor recreatie dichtbij de woon- en werkomgeving. Een voorbeeld is het gebied ten oosten van Fûgelkrite/Hartwerdervaart waar al de nodige inspanningen zijn geleverd en waar ook verbindingen gelegd zijn met het omliggende landschap. Een volgende kans dient zich aan ten noorden van de Marne, waar een groene recreatieve route aangelegd kan worden langs de Witmarsummervaart.

In het buitengebied is het van belang routes te ontwikkelen die het landschap ontsluiten. Het landschap zelf is daarbij de drager. Door oude structuren en lijnen, zoals paden en vaarten met elkaar in verband te brengen en ontbrekende schakels toe te voegen of te herstellen kan een recreatief netwerk ontstaan.

Voor het gebied Laad en Zaad kunnen nog geen concrete maatregelen worden aangegeven. Het Lyts Marrenplan vormt een aanzet tot concretere planvorming voor dit gebied. Er dient verder onderzocht te worden op welke manier het landschap zich kan ontwikkelen. Belangrijk is de bestaande landschappelijke structuur als basis te nemen en hier passende functies aan toe te voegen. De opgave is om met de transformatie in het gebied Laad en Zaad een bijdrage te leveren aan een natuurlijker overgang van stad en landschap. Het gebied Laad en Zaad is zoekgebied voor extensieve vormen van recreatie. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan aanlegplaatsen, verhuur van boten en kano's, een buitenzwembad, vissteigers, openluchtisbaan. Essentieel voor de watersport is een verbinding met het Friese merengebied en het realiseren van een openbaar oevermilieu.

Bij het Kruiswater komen het landelijk gebied en de binnenstad dicht bij elkaar. Het is dan ook de juiste plek om als toegangspoort van Bolsward vanaf het water te fungeren. Dit is de plek om een jachthaven te maken, ondersteund met voorzieningen. Van belang zijn optimale recreatieve verbindingen naar de binnenstad en naar het buitengebied. Het onderscheid tussen watersportvoorzieningen bij het Kruiswater en bij Laad en Zaad kan hieruit bestaan dat het Kruiswater fungeert als aanlegmogelijkheid bij een bezoek aan Bolsward. Het gaat dan om een relatief kort bezoek. Het gebied Laad en Zaad is meer geschikt om als verblijfsplek te dienen en als uitgangspunt voor tochten vanuit Bolsward.

De westoever van de Workumer Trekvaart kan door zijn nabijge ligging een aanvulling vormen op de locatie Kruiswater. Deze locatie is geschikt voor de realisatie van een aanleghaven en ondersteunende voorzieningen.

Voor zowel Laad en Zaad als de westoever van de Workumer Trekvaart geldt dat eventuele ontwikkelingen gefaseerd zullen plaatsvinden, waarbij de intensieve ontwikkelingen in eerste instantie in de nabijheid van de kern worden gesitueerd.

In het recreatieve gebied ten zuiden van de stad vormt de A7 nog een doorsnijding. Om een recreatief netwerk te maken waarin binnenstad en het landschap ten zuiden daarvan goed verbonden zijn, wordt ervoor gekozen bij het Kruiswater de vaarroute aanzienlijk te verbeteren door de aanleg van een aquaduct, in combinatie met de verdiepte aanleg van de snelweg A7. Alternatief kan ook een verhoogde aanleg van de A7 worden onderzocht, waarbij de snelweg gedeeltelijk op kolommen komt te staan.

Aandachtspunten ruimtelijke kwaliteit

Het is van belang dat recreatieve voorzieningen zorgvuldig worden ingepast in de cultuurhistorische en/of landschappelijke context. Zowel op kleine schaal (bijvoorbeeld de inrichting van de binnenstad of de inpassing van een voorziening) als op grote schaal (de transformatie van het landschap) dient rekening te worden gehouden met de eigenheid van de plek. Door de functies vorm te geven op een manier die aansluit op de omgeving, kan de herkenbaarheid worden gewaarborgd. Daarmee krijgen de initiatieven een duurzame recreatieve waarde.

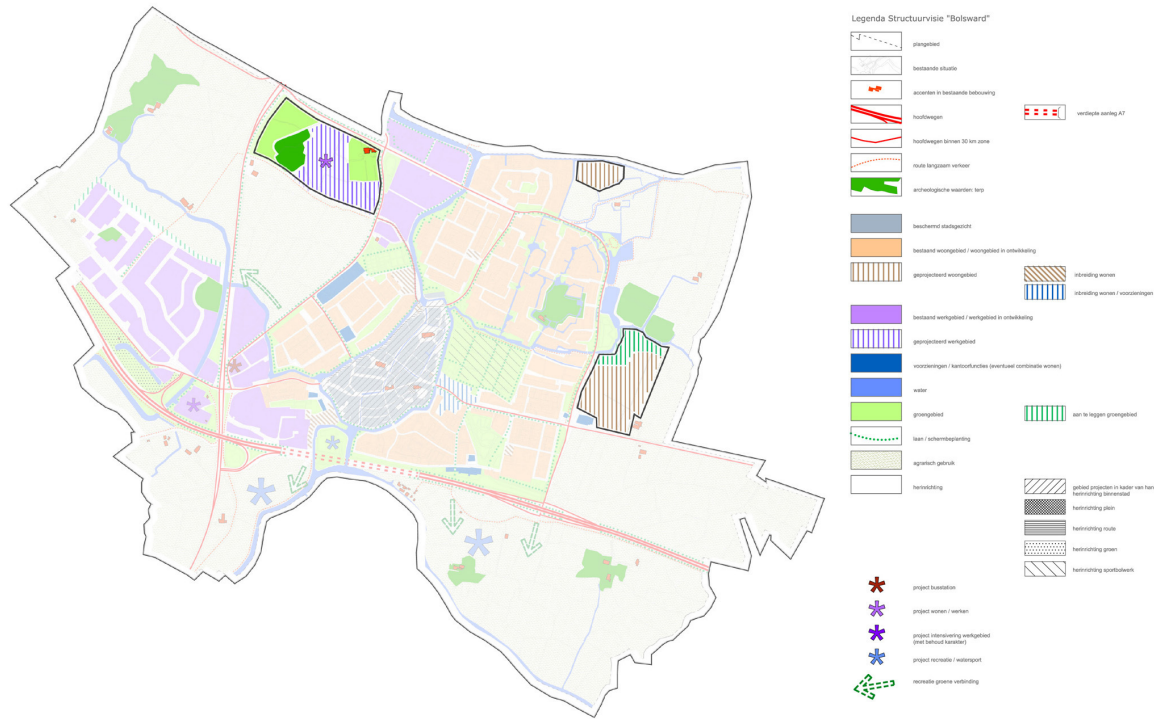
Met name bij de initiatieven aan de zuidzijde van de A7 is het zaak om rekening te houden met het stadsilhouet dat met name bepaald wordt door enkele fraaie (kerk)torens. De handhaving en versterking van het silhouet is van belang is voor de herkenbaarheid van de stad voor onder andere de recreatievaart.



Binnenstad
Kruiswater
Aquaduct Kruiswater
Laad en Zaad
Westoever Workumer Trekvaart
recreatieve routes en plekken

4.3 Uitleggebieden

Naast de ontwikkelingen binnen de stad zal Bolsward de komende periode ook uitbreiden. Binnen de gemeente is er een aantal plaatsen dat hiervoor ruimte zou kunnen bieden. Voor verschillende functies is nagegaan wat de meest aangewezen plek is. In het beleid van het rijk en de provincie Fryslân zijn er al enkele voorwaarden gesteld aan de plek van uitbreidingen. Om de beste plek voor nieuwe uitbreidingen te kiezen is verder een aantal criteria gehanteerd die voortkomen uit het beleid van de gemeente Bolsward.



Uitsnede plankaart Structuurvisie Bolsward, uitleggebieden

4.3.1 Woongebied

Beleid hogere overheden

In het beleid van de provincie is een drietal voorwaarden opgenomen ten aanzien van de uitbreiding van Bolsward. De belangrijkste voorwaarde is dat er vooralsnog geen uitbreiding aan de zuidzijde van de A7 aan de orde is. Deze voorwaarde valt samen met de voorwaarde dat niet binnen het nationaal landschap zuidwest Friesland wordt gebouwd, dat eveneens direct ten zuiden van de A7 ligt. In het provinciale beleid wordt ruimte geboden voor uitbreiding van woonfuncties aan de (noord)oostzijde van de stad.



Ugolaan

Criteria

Bij het kiezen van de plek voor uitbreiding van woongebieden zijn de volgende criteria gehanteerd.

- Nabijheid
- ontsluiting
- openbaar vervoer en langzaam verkeer

- ruimtelijke opbouw van de stad als geheel, invloed op bestaande woongebied
- milieuhygiënische zonering
- integratie landschap/water
- meervoudig gebruik stadsrand/ontsluiting buitengebied
- functiemenging
- landschapsinbreuk, archeologie/cultuurhistorie

Nabijheid

Eén van de belangrijke keuzes bij de nieuwe uitbreidingsgebieden is de plek ten opzichte van de bestaande voorzieningen in de stad. Om op het niveau van de structuurvisie aandacht te besteden aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente Bolsward wordt het criterium nabijheid als beslissend criterium meegewogen. Hoe dichterbij de voorzieningen, hoe beter de voorzieningen bereikbaar zijn zonder de auto te hoeven gebruiken. De nabijheid tot voorzieningen in en grenzend aan de binnenstad is als basis genomen. Door afstanden van respectievelijk 400 en 800 meter te hanteren ontstaat inzicht in die gebieden, die op loop- en fietsafstand afstand van het verzorgingscentrum zijn gelegen en dus met het oogpunt van nabijheid aantrekkelijk zijn gesitueerd. Omdat de kern in het verleden sterk is uitgebreid in noordelijke richting is daar de afstand ten opzichte van het stadscentrum het grootst. Een nieuw woongebied zou uit het oogpunt van nabijheid ten opzichte van de kern het best aan de west- of aan de oostzijde kunnen plaatsvinden.

Ontsluiting, capaciteit van wegen

Alle gebieden zijn behoorlijk ontsloten door hoofdwegen. De capaciteit van deze wegen is toereikend om de toename als gevolg van een nieuw woongebied op te vangen. De nieuwbouwlocaties worden dan ook in de directe nabijheid van het bestaand wegennet gezocht, waarvoor aan alle kanten van de kern mogelijkheden zijn.

Openbaar vervoer, langzaam verkeer

Ook de nabijheid van openbaar vervoer is een criterium waarmee een duurzame stedelijke ontwikkeling wordt ondersteund. Aangezien het netwerk bestaat uit busverbindingen, is de huidige bereikbaarheid met het openbaar vervoer niet maatgevend voor de locatiekeuze. De routing kan immers relatief eenvoudig worden aangepast. Voor het langzaam verkeer is de afstand een criterium, en of er relatief drukke wegen (met 50 km/uur) moeten worden gepasseerd. Het thema nabijheid is reeds eerder benoemd. Het kruisen van drukke wegen geeft geen uitsluitel over de locatiekeuze, omdat dit aan alle zijden van de kern onvermijdelijk is.

Milieuhygiënische zonering

Op het gebied van milieuzonering zijn met name de zonering van bedrijfssterreinen en verkeerswegen van belang. Voor alle mogelijke uitbreidingsgebieden is er sprake van geluidbelasting van wegen. Het gaat dan om de A7, de provinciale weg en de 50 km/uur wegen rond Bolsward. Voor de gezamenlijke bedrijfssterreinen aan de westkant van de stad is een geluidzonering van kracht met contour die zich uitstrekt over een deel van het gebied ten noorden van de Ward. Uit milieuhygiënisch oogpunt verdient een ligging aan de noord- of oostzijde de voorkeur, daarbij rekening houdend met voldoende afstand ten opzichte van de doorgaande wegen zoals met name de A7.

Ruimtelijke opbouw van de stad als geheel, invloed op bestaand woongebied

Er is een algemeen principe dat de westkant van Bolsward beter te reserveren is voor bedrijfsactiviteiten en de overige randen voor woondoeleinden. Aan de westelijke zijde liggen reeds de bestaande werkgebieden met elk hun milieuzonering. Aan de west- en zuidzijde van de stad is ook de invloed van de bestaande infrastructuur het grootst. Dit pleit ervoor om de nieuwe woningbouw aan de noord- of oostzijde te situeren. Verder speelt een rol hoe een nieuw woongebied aansluit bij bestaand woongebied. Dat kan een positieve invloed hebben, bijvoorbeeld door het gezamenlijk gebruik van en draagvlak voor voorzieningen. Het bundelen van bestaand en nieuw woongebied is aan alle zijden van de kern mogelijk en is dan ook niet bepalend voor de locatiekeuze. Wel moet ermee rekening worden gehouden dat de realisatie van een nieuw woongebied ook een negatieve invloed kan hebben door bijvoorbeeld verlies van een kenmerkende openheid in de omgeving. In de contouren van de nieuwbouwgebieden en in de stedenbouwkundige uitwerking dient hiermee in elk geval rekening te worden gehouden.

Integratie landschap/water

De benutting van water als structuurbepalend onderdeel van een gebied en als element in de woonkwaliteit is voor Bolsward van groot belang, dit uit een oogpunt van waterbeheer, recreatie en historische waarde. De potenties zijn er op alle overwogen plekken, maar de mogelijkheden verschillen in de kwaliteit die daar mee te bereiken is. Er is op het vlak van de waterhuishouding een voorkeur om het water op boezempail te brengen. De mogelijkheden daartoe zouden aan de zuidkant van de stad het beste zijn. Vanuit recreatief oogpunt is er te onderscheiden in water waar varen met staande mast, varen met een hoogtebeperking en kanovaren mogelijk is. De woonkwaliteit is daar mede door te bepalen.

Meervoudig gebruik stadsrand/ontsluiting buitengebied

Het is de bedoeling de toegankelijkheid van het buitengebied te vergroten. Met de ontwikkeling van de Fugelkrite aan de oostkant van de stad zijn op dat gebied al goede ontwikkelingen gerealiseerd. Zowel de noord-, west- als oostzijde van de stad zouden gediend zijn met een grotere toegankelijkheid van het buitengebied. De locatiekeuze van een nieuw woongebied kan in alle gevallen van meerwaarde zijn.

Functiemenging

Functiemenging is een aspect waar de komende tijd meer aandacht aan kan worden besteed. Gedacht kan worden aan functies die zich lenen voor inpassing in een bestaand of nieuw woongebied. Met name kansrijk is een gebied met functiemenging in de nabijheid van de functies in en om de binnenstad. In elkaars nabijheid kunnen de verschillende functies elkaar immers versterken. Op een hoger schaalniveau pleit het streven naar functiemenging voor de realisatie van wonen aan de westzijde van de kern, in de nabijheid van de bestaande werkgebieden. Voor een regulier woongebied zijn de voordelen daarvan klein, maar voor bijzondere woonvormen als woon-werkwoningen kan een dergelijke ligging wel van meerwaarde zijn.

Landschap, archeologie/ cultuurhistorie

Het noordoostelijk deel van Bolsward als één type - open - landschap te waarderen. Bolsward wordt aan alle zijden omringd door kleigebied met terpen. Er zijn veel archeologische elementen bekend, maar er is geen zekerheid dat er niet meer waarden aanwezig zijn. In gebieden ten oosten en ten westen zijn mogelijk waarden uit de steentijd aanwezig. De archeologische waarden uit de ijzertijd-middeleeuwen vergen rond Bolsward steeds karterend onderzoek. Met name de terpen rond Bolsward zijn een waardevol gegeven, deze kennen een zwaardere onderzoeksverplichting. Langs de A7 en de provinciale weg (de vroegere slenk) geldt een minder zware onderzoeksverplichting. De condities op het gebied van landschap, cultuurhistorie en archeologie zijn niet zodanig dat zij van invloed zijn op een globale locatiekeuze aan één van de randen van de kern. Wel zullen zij mede bepalend zijn voor de verdere stedenbouwkundige uitwerking van de nieuwbouwgebieden.

Locatiekeuze woongebied

Op grond van de genoemde argumenten is een locatie aan de oostzijde of noordoostzijde van de kern het meest wenselijk. Aan de westelijke zijde van de stad liggen de bestaande bedrijventerrein elk met een bepaalde milieuhinderzone, evenals de provinciale weg met bijbehorende contouren.

Kloostervaart

Het noordoostelijk deel van Bolsward is goed bereikbaar door de aanwezigheid van de rondweg. De relatief grote afstand tot de centrumvoorzieningen in de binnenstad is een nadeel van deze locatie, maar daar staat tegenover dat deze locatie een gunstige ligging heeft ten opzichte van de Kloostervaart en daarmee een breed netwerk aan recreatieve vaarwegen rond Bolsward. De nabijheid van het open water schept mogelijkheden tot het realiseren van een attractief woonmilieu. Een aandachtspunt bij de uitwerking is de aanwezigheid van een gebied met hoge archeologische waarde direct ten zuiden van het plangebied. Onder andere bij de realisatie van de ontsluiting zal hiermee rekening gehouden moeten worden.

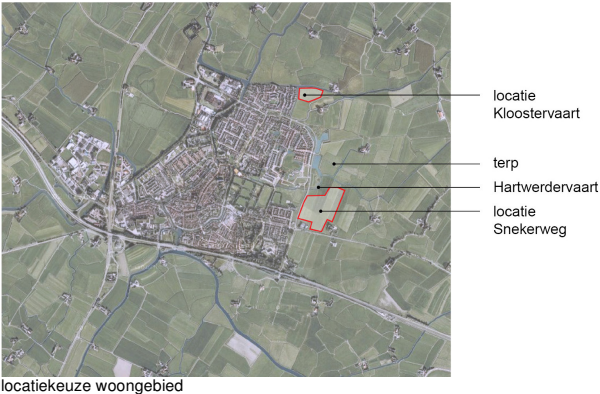
Snekerweg

Een woongebied aan de oostzijde van de kern lijkt daarnaast een logische aanvulling te vormen op het bestaande stedelijke gebied, vooral vanwege de nabijheid ten opzichte van de kern. De Snekerweg-Snekerstraat kan dan wel als een belangrijke verbindingssader met de binnenstad worden opgevat met name voor het langzaam verkeer en voor het openbaar vervoer. De Snekerweg-Snekerstraat wordt dan ook opgevat als de drager van een nieuw woongebied.

Aan de oostelijke zijde van Bolsward zijn al grote inspanningen gedaan waar het gaat om het verbinden van stad en land en het bruikbaar maken van de stadsrand. In het verlengde van de wijk Fûgelkrite is hier ruime aandacht aan besteed. In het gebied ten noorden van de Snekerweg kan deze ontwikkeling worden voortgezet. Met name ter plekke van de Hartwerdervaart en de terp kan een interessante ontmoeting tussen stad en landschap worden vormgegeven. Daarmee kunnen de lokale landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden worden benut als waardevol uitlooppgebied van het nieuwe woongebied.

Realisatie

De beoogde woongebieden kunnen voldoen aan de woningbehoefte. De omvang is afgestemd op de maximale woningvraag die zich volgens de prognoses het komende decennium kan voordoen. Omdat zich bij de realisatie van woningbouwgebieden vertragingen kunnen opdoen, is ook rekening gehouden met de nodige flexibiliteit. Als een locatie vertraging zou oplopen blijven er nog voldoende alternatieven over. De totale woningbehoefte kan ruimschoots een plek krijgen op de locaties binnen het bestaande gebied en op de beide nieuwbouwlocaties Kloostervaart en Snekerweg. Er wordt uitgegaan van een globale fasering waarbij de locatie Snekerweg en de omgeving van het Oortje/ Kruiswater tot de eerste fase behoren. De locatie aan de Kloostervaart behoort tot de tweede fase en zou met name een goed alternatief vormen mocht de watergebonden woningbouw bij het Oortje en Kruiswater vertraging oplopen.



4.3.2 Werkgebied

Beleid hogere overheden

Zoals reeds benoemd in de voorgaande paragraaf is in het beleid van de provincie Fryslân is een drietal voorwaarden opgenomen ten aanzien van de uitbreiding van Bolsward. De belangrijkste voorwaarde is dat

er vooralsnog geen uitbreiding aan de zuidzijde van de A7 aan de orde is. Deze voorwaarde valt samen met de voorwaarde dat niet binnen het nationaal landschap Zuidwest Friesland wordt gebouwd, dat eveneens direct ten zuiden van de A7 ligt. Verder wordt ruimte geboden voor uitbreiding van werkfuncties aan de westzijde van de stad.



Twibacksdyk

Criteria

Bij de keuze voor geschikte nieuwe locaties voor werkgebieden is de zuidzijde van de stad vooralsnog uitgesloten. Voor de uiteindelijke keuze tussen de noord-, oost en westzijde zijn de volgende criteria gehanteerd:

- milieuhygiënische zonering
- aansluitend aan bestaand bedrijfsterrein
- differentiatiemogelijkheden
- meervoudig gebruik stadsrand/ontsluiting buitengebied
- nabijheid van de stad, structuur langzaam verkeer
- nabijheid knooppunten hoofdwegen, ontsluiting, capaciteit van wegen
- landschapsinbreuk, archeologie/cultuurhistorie
- flexibiliteit

Milieuhygiënische zonering

De milieuhygiënische zonering werkt twee kanten op. Bestaande bedrijventerreinen en wegen hebben invloed op een nieuw aan te leggen bedrijventerrein. Voor de keuze van een nieuw bedrijfsleven is dit aspect echter niet zo doorslaggevend. Wel moet de invloed van een nieuw aan te leggen bedrijventerrein op bestaand of te ontwikkelen woongebied niet worden onderschat. Dit pleit er voor om vast te houden aan de huidige verdeling van wonen en werken in de stad en daarbij de werkgebieden zoveel mogelijk aan de westzijde te concentreren.

Aansluitend aan bestaand bedrijfsterrein

Uit praktische overwegingen is het eveneens verstandig een nieuwe ontwikkeling van bedrijfsterrein aansluitend aan bestaand terrein te kiezen.

Differentiatiemogelijkheden

De differentiatiemogelijkheden hebben vooral betrekking op de combinatie van werkgebieden met woon-werkwoningen. Voor de locatiekeuze van een dergelijk gebied is een plaats in de nabijheid van de stad en in de nabijheid van bestaand woongebied van betekenis met het oog op de woonkwaliteit van de woon-werkwoningen.

Meervoudig gebruik stadsrand/ontsluiting buitengebied

Hierbij is van betekenis of de locatiekeuze potenties heeft om meer gebruikswaarde aan de stadsrand toe te kennen en bij te dragen aan de aantrekkelijker ontsluiting van het buitengebied. In het kader van de aanpak 'de Marne in het groen' zijn er potenties gesignaleerd om de noordrand van een meervoudig te gebruiken groene rand te voorzien. Uitgaande van een dergelijke aanpak kan een verdere uitbreiding aan de westrand dus een positieve bijdrage leveren aan de ontsluiting van het buitengebied en het meervoudig gebruik van de stadsrand. Op basis van dit selectie criterium is een ligging aan de oostrand echter ook denkbaar.

Nabijheid van de stad, structuur langzaam verkeer

Een ligging relatief dicht bij de stad en de woongebieden heeft als aantrekkelijke kant dat de verkeersbewegingen van en naar het werk beperkt blijven. Het is dan wel van belang dat de verbindingen voor langzaam verkeer aantrekkelijk zijn. Dit geldt zowel voor een positionering van een nieuw werkgebied aan de westzijde als aan de oostzijde.

Nabijheid knooppunten hoofdwegen, ontsluiting, capaciteit van wegen

De nabijheid van knooppunten van het hoofdwegen stelsel is vooral van belang om de verkeersbewegingen die extern zijn gericht te kunnen afwikkelen zonder het bestaand stedelijk gebied te belasten. Hoewel de kern Bolsward aan alle zijden goede ontsluitingswegen kent, is het toch vooral de westzijde van de kern die in het oog springt door zijn goede ligging ten opzichte van de hoofdverkeersaders.

Landschapsinbreuk, archeologie/cultuurhistorie

Ook bij de realisatie van nieuwe werkgebieden is het van belang dat rekening gehouden wordt met de archeologische, cultuurhistorische, en landschappelijke kwaliteiten die de gemeente rijk is. In eerste instantie is het landschap rondom Bolsward als één type - open - landschap (kleigebied met terpen) te waarderen. Er zijn veel archeologische elementen bekend, maar er is geen zekerheid dat er niet meer waarden aanwezig zijn. In gebieden ten oosten en ten westen zijn mogelijk waarden uit de steentijd aanwezig.

Met name de terpen rond Bolsward zijn een waardevol gegeven, deze kennen een zwaardere onderzoeksverplichting. Langs de A7 en provinciale weg (de vroegere slenk) geldt een minder zware onderzoeksverplichting. Op grond hiervan kan geen uitsluitel gegeven worden over de juiste positionering van een nieuw werkgebied. Wel dient er bij de uiteindelijke inpassing rekening gehouden te worden met de aanwezige kwaliteiten en is nader onderzoek vereist.

Flexibiliteit

Flexibiliteit is voor bedrijfsterreinen van betekenis omdat er niet op voorhand voldoende te weten is over de aard van de bedrijvigheid. Of het gaat om terreintensieve of juist om arbeidsintensieve activiteiten. Op de schaal van Bolsward is het niet aannemelijk dat daarvoor apart benoemde gebieden kunnen worden aangewezen en een aanbod van bij voorbaat zeer verschillend geaarde bedrijfsterreinen mogelijk is. Er bestaat nu een differentiatie tussen enerzijds terreinen waar bedrijfswoningen zijn uitgesloten en anderzijds gemengde woon-werkgebieden waar bedrijfswoningen zijn toegestaan. Dit onderscheid blijkt in de praktijk moeilijk te handhaven. In het kader van de flexibiliteit is het vooral raadzaam om verschillende locaties te vinden waarbij beide mogelijkheden vertegenwoordigd zijn.

Locatiekeuze

Op grond van de genoemde criteria en afwegingen verdient een positionering aan de westzijde de voorkeur. Doorslaggevend is daarbij vooral de bundeling aan bestaand werkgebied en de gunstige ligging ten opzichte van de belangrijkste verkeersaders. In lijn met het Structuurplan uit 2001 is gekozen voor de realisatie van een nieuw werkgebied bij de Hichtumerweg.

Hichtumerweg

De locatie Hichtumerweg sluit aan bij bedrijventerrein de Klokslag en grenst direct aan de Hichtumerweg en de Wibrandaweg. Met deze locatie wordt een gunstige positie ingenomen ten opzichte van de bestaande infrastructuur. Verder wordt het terrein aan die zijde van de stad gelegd waar reeds de meeste milieuhinder aanwezig is. Door milieufactoren samen te laten vallen aan de westzijde kan aan de andere zijde van de stad de milieu- en woonkwaliteit het beste blijven. De locatie ligt op relatief grote afstand van de bestaande woongebieden en heeft relatief weinig milieuhinder voor die woningen tot gevolg. De locatie Hichtumerweg is gedacht als werkgebied. In aanvulling daarop kunnen op deze locatie ook woon-werkruimten worden gerealiseerd. Vanwege de milieuhinder van aangrenzende bedrijventerreinen zouden met name de uiterste zuid- en westrand zich hier voor lenen. Deze grenzen aan het open landschap en de aanwezige terp. Aan deze zijde zijn er ook mogelijkheden om het werkgebied in verband te brengen met het landschap. In de zuidoostelijke hoek is er een rechtstreekse verbinding via de Franeckerstraat. In deze hoek liggen er mogelijkheden het terrein enigszins te differentiëren met voorzieningen.



locatiekeuze werkgebieden

realisatie

Over de exacte ruimtebehoefte en ruimtereservering worden nadere afspraken gemaakt op provinciaal en regionaal niveau. Het beoogde werkgebied Hichtumerweg kan samen met de afronding van de Marne voldoen aan de verwachte ruimtebehoefte.

5. Uitvoeringsprogramma

De structuurvisie geeft de hoofdlijnen van het Ruimtelijk beleid van de gemeente Bolsward aan. De Wet op de ruimtelijke ordening vereist dat in de structuurvisie ook wordt aangegeven op welke manier de gemeenteraad zich voorstelt de voorgenomen ontwikkeling 'te doen verwezenlijken'.

In dit hoofdstuk wordt een beeld van de wijze waarop de gemeente tot uitvoering van de structuurvisie wil komen.

Zoals eerder aangegeven is het karakter van een structuurvisie globaal. Het is dus ook geen document om in één keer als opzichzelfstaand project uit te gaan voeren. De gemeenteraad spant zich in om het beleid en de projecten in deze structuurvisie in de komende jaren uit te gaan voeren. Dat gebeurt op verschillende manieren.

Globaal kan een gemeente meewerken door financiële middelen ter beschikking te stellen en door het wettelijke of bestuurlijk instrumentarium in te zetten.



Buitengebied ter hoogte van de Kruiswaterbrug

5.1 Financiering

De gemeente kan op verschillende manieren meewerken aan de financiering van projecten.

Een van de mogelijkheden is om projecten te financieren vanuit de gemeentelijke begroting. Verder kan de gemeente financiering verzorgen door middel van kostenverhaal op basis van de grondexploitatiewet of afspraken in overeenkomsten met marktpartijen. Een andere mogelijkheid is projecten te financieren door inkomsten uit bijvoorbeeld subsidies van hogere overheden of de opbrengsten uit projecten waarin de gemeentels partij participeert.

5.2 Inzet bestuurlijke of wettelijke middelen

De gemeente kan op verschillende manieren middelen inzetten om ontwikkelingen mogelijk te maken of in gang te zetten. Een van de belangrijkste middelen in de ruimtelijke ordening is het bestemmingsplan. Via bestaande en nieuwe bestemmingsplannen kunnen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt en worden gestuurd.

Naast het vaststellen van bestemmingsplannen kan de gemeente een actieve ontwikkelplanologie voeren door bijvoorbeeld interactieve planvorming en het aangaan van ontwikkelingsovereenkomsten met andere overheden en private partijen. Verder kan de gemeente beleid vaststellen voor bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen of zelf een ontwikkeling starten. Door beleid te maken geeft de gemeente ook richting aan eigen taken en acties zoals bijvoorbeeld de inrichting van de stad. Door het vaststellen van beleid kan de gemeente aan andere partijen duidelijk maken wat de ontwikkelingsrichting van de stad is en zo aangeven op welke plekken in de stad er mogelijkheden zijn voor kansrijke publieke en private initiatieven.

5.3 Uitvoeringsagenda Bolsward

Voor het bestaand stedelijk draagt de gemeente op de volgende wijze bij aan de totstandkoming van de ambities in de structuurvisie:

Bestaand stedelijk gebied

- Recent vastgestelde bestemmingsplannen en welstandsnota vormen het basisuitgangspunt
- Nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt op basis van interactieve beleidsvoorbereiding
- Het wordt mogelijk af te wijken van regels om dringende redenen zoals functiewijziging of het aanpakken van storende situaties
- Cultuurhistorische waarden worden extra beschermd middels een voorstel voor een gemeentelijke monumentenlijst voor de binnenstad maar ook daarbuiten
- Voor de inrichting van de openbare ruimte in de binnenstad wordt een handboek buitenruimte opgesteld
- Herontwikkeling van gebieden gebeurt in samenwerking met marktpartijen
- etc.

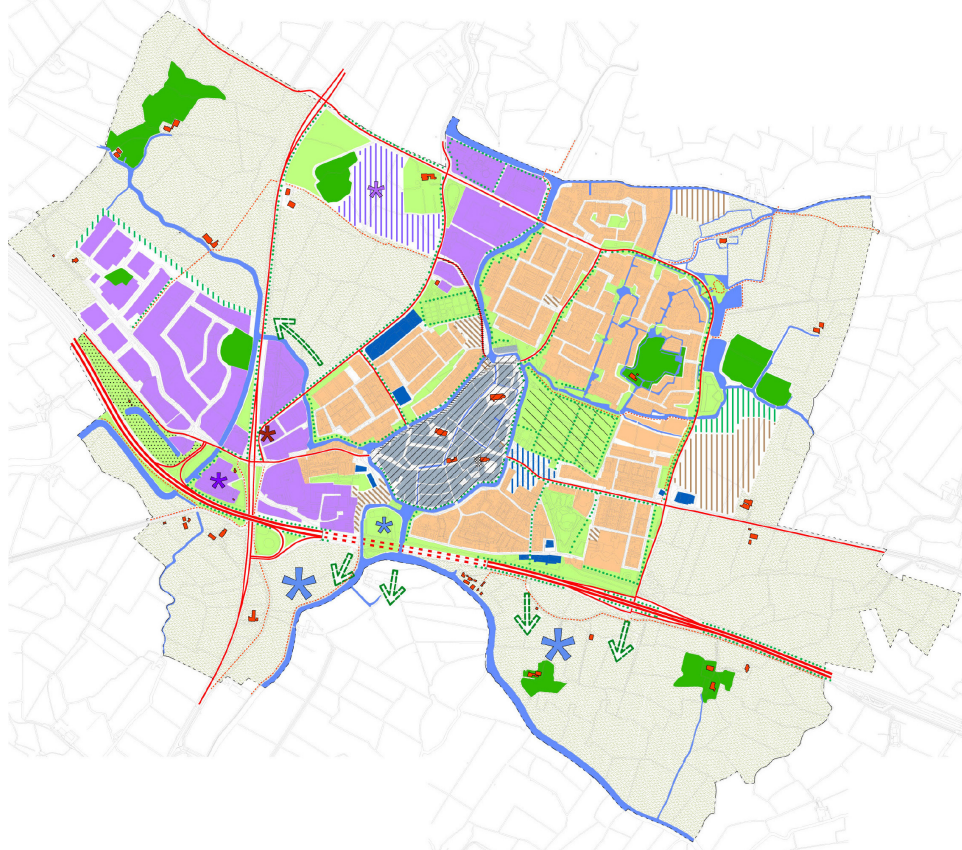
Uitleggebieden

- Op passende tijd worden plannen voor nieuwe ontwikkelingen inhoudelijk en procedureel voorbereid
- Nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt op basis van interactieve beleidsvoorbereiding
- Ontwikkeling van uitleggebieden gebeurt in samenwerking met marktpartijen
- Inhoudelijke en materiële hulp van buiten de gemeentelijke organisatie wordt benut
- etc.

6. Visiekaart

Op de visiekaart zijn in verschillende kleuren de gebieden, lijnen en nieuwe ontwikkelingen aangegeven die de toekomstige structuur van de stad bepalen. De kaart geeft een overzicht van de visie zoals beschreven in hoofdstuk 4.

Op de structuurvisiekaart zijn verder de bestaande gebieden, structuren en plekken aangegeven die in principe in hun huidige vorm gehandhaafd blijven. Daarbij is te denken aan de bestaande waterstructuur, het agrarisch buitengebied, de terpen en de bestaande bomenrijen. Deze zijn niet apart beschreven in de visie, maar dragen wel bij aan de leesbaarheid van de structuurvisiekaart als geheel.



Legenda Structuurvisie "Boisward"

	plangebied		verdupte woning A7
	bestaande situatie		
	accenten in bestaande bebouwing		
	hoofdwegen		
	hoofdwegen binnen 30 km zone		
	route langzaam verkeer		
	onbebouwd gebied wateren bos		
	bestaand stedelijk gebied		
	bestaand woongebied / voorgenomen in ontwikkeling		
	voorgenomen woongebied		inrichting wateren
	bestaand werkgebied / werkgebied in ontwikkeling		inrichting wateren / voorgenomen
	voorgenomen werkgebied		
	voorgenomen / bestaand functies (overeenkomstig bestaande wateren)		
	water		
	groengebied		aan te leggen groengebied
	lijn / scheidingsovergang		
	agrarisch gebruik		
	herbestemming		gebied projecten in kader van herbestemming
			herbestemming plan
			herbestemming route
			herbestemming groen
			herbestemming sporttoelichting
	project locatatie		
	project wateren / wateren		
	project inrichting werkgebied (bestaand gebied)		
	project recreatie / waterpark		
	recreatie groen verdupting		

Structuurvisiekaart

VOLLMER & PARTNERS
stedebouw en landschap

bezoekadres
Goeman Borgesiuslaan 77
3515 ET Utrecht

postadres
Postbus 9769
3506 GT Utrecht

telefoon
030 666 4302

fax
030 755 1502

e-mail
info@vp.nl

website
www.vp.nl