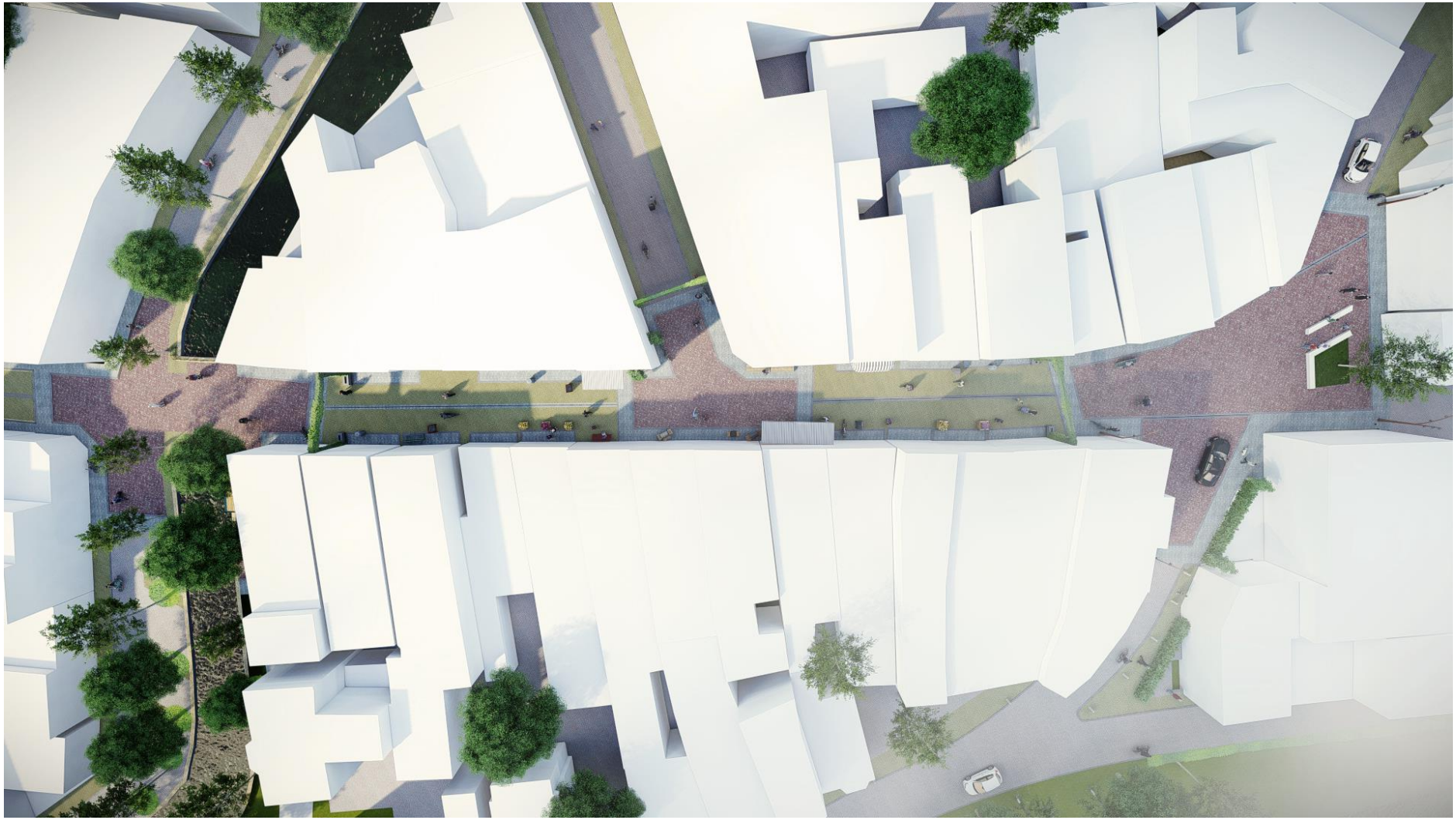
Dijkstraat oost, Franeker

De verbindende schakel



Kurt Boomgaard, architect i.s.m.
Sjoerd Nota, verkeerskundige

In opdracht van; Gemeente Waadhoeke

19 juni 2019

kurt boomgaard - architect - a.m. van schurmansingel 49 8801 JR franeker - 06-21870339 - kurtboomgaard@hetnet.nl - www.kurtboomgaard.nl

1 Inleiding

1.1 inleiding

De Dijkstraat in de binnenstad van Franeker is door de eeuwen heen de verbinding geweest tussen de oostelijk entree van de stad en de binnenstad. In de afgelopen jaren is het centrumgebied en het gebied rondom de Oosterpoortsbrug onderdeel geweest van vernieuwingen. De Dijkstraat oost ligt letterlijk tussen deze vernieuwingen en is daarmee een ontbrekende schakel in het stedelijk weefsel van openbare ruimtes in de binnenstad van Franeker geworden. Naar aanleiding van het advies Dijkstraat oost van Olaf Busch (binnenstadsmanager), de kerngroep winkeliers van de Dijkstraat en de Gemeente Waadhoeke is het initiatief gekomen om samen met huurders en pandeigenaren in de Dijkstraat een toekomstplan te ontwikkelen voor de Dijkstraat oost, teneinde de *ontbrekende schakel* om te vormen naar een *verbindende schakel.*



Figuur 1; Dijkstraat oost



Figuur 2; schets 'de verbindende schakel'

1.2 Opgave

De opgave is erop gericht een breed gedragen beeldkwaliteitsplan en ontwerp te ontwikkelen voor de openbare ruimte van de Dijkstraat oost. Hoofddoel hierbij is het meer plezierig, toegankelijk en belevenisvol maken van de ruimte, dusdanig dat het meer aantrekkingskracht krijgt voor winkelende stadsbewoners en bezoekers.

1.3 Scope

Het gebied kent twee eind c.q. beginpunten. Deze zullen belangrijke zwaartepunten vormen in de plannen. Rondom de Mauritsbrug zal een visie/ ontwerp worden ontwikkeld teneinde het winkelend publiek te verleiden om ook Dijkstraat oost te gaan verkennen. De andere zijde, bij de entree van de Dijkstraat vanaf het Oud Kaatsveld, vormt het tweede zwaartepunt. Deze entree zou meer als nu het geval is als beginpunt of eindpunt van de *gehele* winkelstraat ervaren moeten worden. Gezien de toekomstige ontwikkelingen rondom de herinrichting van de Zuiderkade en de aansluiting van de Dijkstraat oost met de Zuiderkade zal een aanzet voor deze aansluiting in het plan worden opgenomen.

1.4 Werkwijze

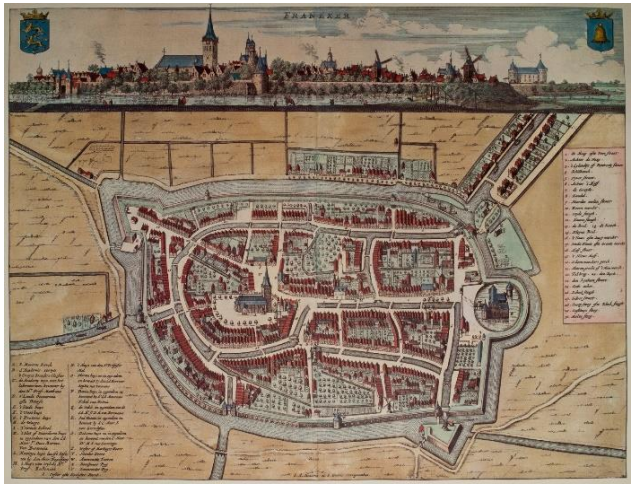
Één van de pijlers van de werkwijze is om de rechtstreeks betrokkenen (huurders en pandeigenaren in de Dijkstraat) te inspireren om gezamenlijk verantwoordelijkheid te nemen voor het aantrekkelijker maken van de Dijkstraat oost. Daartoe zijn begin 2019 twee werksessies met belanghebbenden georganiseerd in de Skûle. Tijdens een tweede werksessie hebben de betrokkenen input gegeven aan de hand van vier vragen. Daarnaast zijn meerdere individuele gesprekken met betrokkenen gevoerd. In het plan zal aansluiting worden gezocht met de reeds lopende projecten in de binnenstad van Franeker, zijnde het ondergronds afvalsysteem, het verlichtingsplan binnenstad, en het bewegwijzeringsplan voor de binnenstad. In de verdere uitwerking zal op gebied van de huisstijl van stadsmeubilair aansluiting moeten worden gezocht met reeds bestaand of nieuw vorm te geven stadsmeubilair van de binnenstad van Franeker.
Gezien de aansluitingen van de Dijkstraat aan de Zuiderkade en Godsacker/ Herengracht en aldus aansluitingen met doorgaande wegen is Sjoerd Nota als verkeerskundig adviseur betrokken worden bij alle stappen van de plannen.

1.5 Opbouw rapport

In voorliggend rapport wordt eerst een analyse van de historie en recente plannen voor de Dijkstraat beschreven. Vervolgens is er een diagnose ontwikkeld op het gebied van verkeer, winkelontwikkelingen en de vormgeving en beleving van de straat. In het ontwerp wordt een eindbeeld geschetst. Dit eindbeeld betreft de gewenste eindsituatie.
Gezien de vervolgstrategie in de realisatie mogelijkheden en de te nemen stappen om tot het eindbeeld te komen, is in het laatste hoofdstuk het eindbeeld opgebouwd uit een aantal bouwstenen. De bouwstenen zijn strategieën in eigenaarschap, bouwzones en aansluiting in lopende plannen.

2 analyse

2.1 Historie



Figuur 3; stadsplattegrond uit 1664, bron; vrienden van Franeker

De Dijkstraat in Franeker heeft door alle tijden heen een belangrijke rol gespeeld in de ‘hoofdstraten’ van Franeker. In de 17e en 18e eeuw was de straat belangrijk voor de oostelijke ingang van de stad gelegen rondom de Oosterpoortsbrug. Uit oude gravures is af te lezen dat deze oostelijke (water)toegang direct toegang gaf tot de oostelijke zijde van de Dijkstraat. Hiermee was het één van de toegangsroute naar het centrum van de stad. Op de kaart valt op dat de Dijkstraat één van de weinige doorgaande en lange straten is, die niet aan een gracht gelegen was. Daarnaast valt het ook op dat het een relatief smalle straat is. Ook in de huidige situatie is nog goed te zien dat de maat en schaal van de straat en de panden aan de Dijkstraat klein zijn ten opzichte van de panden aan de grachten.

In de stad zijn nog vele voormalige winkelgevels te herkennen. Na een rondgang door de stad is op bijgaande schets aangeven welke panden nog herkenbaar zijn als voormalige winkel. Eenmaal geschetst, vallen er meteen een aantal zaken op.
Er waren voorheen veel meer winkels en bedrijven ten opzichte van het huidige winkelbestand. Uit een historische beschrijving van de geschiedenis van slagerij Terpstra blijkt onder andere dat er op enig moment in Franeker maar liefst 27 slagerijen in de stad waren. Wellicht heeft dit er mee te maken, dat iedere geloofsgemeenschap of elk anderszins gevormde groep zijn eigen slager of winkel had.
In de schets valt ook op dat de meeste winkels gelegen zijn aan de grachten en rondom kruispunten van de stad. Daarnaast valt op dat het gebied achter de Waag vele winkels moet hebben gekend.
De mogelijke verklaring voor bovenstaande lijkt voor de hand te liggen.
De gracht was immers grotendeels de toevoer en aanvoer van goederen



Figuur 4; winkelbestand t/m jaren 60/ 70

waarmee de winkels en bedrijven hun zaken deden. De kruispunten waren letterlijk knooppunten waar vele mensen samen kwamen. De voormalige winkeldichtheid achter de Waag (*het* historische goederencentrum) is mogelijk ook te verklaren doordat dit gebied gesitueerd was nabij de universiteit en later het psychiatrisch ziekenhuis. De Voorstraat kende relatief weinig winkels en bedrijvigheid Daar waren voornamelijk de 'gegoede' burgerij en professoren woningen woonachtig.

De Dijkstraat en de ingang tot de Dijkstraat hebben verschillende cycli doorgemaakt. Op de historische kaarten is te zien dat er rondom de Oosterpoortsbrug een toegang tot de stad was. Vervolgens ging men verder de stad in via de Dijkstraat. In de loop van de jaren zijn er naast het watervervoer meerdere vervoersmogelijkheden (met name over wegen en spoor) toegevoegd. De grote verandering voor de Dijkstraat is de opkomst van de auto's in de jaren vijftig en zestig. De Dijkstraat was in die jaren *de* doorgangsweg voor autoverkeer van Leeuwarden -via Harlingen en via de afsluitdijk- naar Noord Holland.
Uit foto's uit die jaren lijkt alles te moeten wijken voor de auto; voetgangers staan op een kluitje op de nieuw aangelegde trottoirs. Op enig moment is bedacht om het doorgaand verkeer van oost naar west en vice versa over de Zuiderkade te laten lopen. Om dit te realiseren zijn er twee panden in de Dijkstraat gesloopt om zo de doorgang naar de Zuiderkade mogelijk te maken. In latere jaren is de noordelijke rondweg en de snelweg A31 aangelegd en recent de zuidelijke rondweg, zodat de verkeersdruk over de Zuiderkade verminderd is.



Figuur 5; Dijkstraat vanaf Prins Mauritsbrug ca 1910, bron; vrienden van Franeker

In 1977 is de Dijkstraat is autovrij gemaakt. De vormgeving van de straat is echter nog steeds dusdanig dat het lijkt alsof er nog grote bussen en vrachtwagens doorheen zouden moeten kunnen rijden. De opkomst van het autotijdperk was min of meer ook de opkomst van de moderne tijd; in deze periode zijn veel ondergevels van panden vervangen door 'moderne' winkelentrees. Onderkanten van panden werden voorzien van stalen balken zodat het mogelijk was grote openingen te maken met vaak moderne (staal of aluminium) puien met grote glasvlakken.
Ten behoeve van het zware verkeer is de ranke brug met smeedijzeren leuningen over de Herengracht begin vorig eeuw vervangen door een versterkte platte betonnen brug met zware leuningen in Amsterdamse school stijl.


Figuur 6; Dijkstraat vanaf Prins Mauritsbrug in beginnend autotijdperk, bron; vrienden van Franeker

2.2 Recente plannen

Rond de afgelopen eeuwwisseling is er door bureau Khandekar een masterplan ontwikkeld voor Franeker. In dit plan worden drie gebieden gedefinieerd; het hart van de binnenstad -*rondom kerk en Breedeplaats*-, de binnenstad -*binnen grachtgordel*- en rand van de binnenstad -*buiten grachtengordel*-. In het masterplan is beoogd verbindingen te vormen tussen deze drie zones in de vorm van stegen. Deze stegen beoogden tevens een bijdrage te leveren aan het vormen van een rondgaand 'winkelcircuit'. Op de afbeelding is het winkelcircuit in geel aangegeven.
Inmiddels is gebleken dat het aanbod van winkels op de Zilverstraat in de afgelopen 20 jaar gekrompen is. Het beoogde winkelgebied in de Hofstraat is niet van de grond gekomen.
Door de bomenrijen wordt extra accent gelegd op de binnen-gracht en buiten-gracht rondom de binnenstad van Franeker, waarmee deze de uitstraling zou moeten krijgen van een aantrekkelijk wandelgebied en verblijfsgebied.
In het plan van Khandakar is ook veel aandacht voor de bijzondere 'open' plekken' die de verbindingen maken tussen de binnen-gracht en buiten-gracht. Dit zijn de gebieden rondom het Planetarium, het Korendragershuisje, de Voorstraat en Het Leeuwarderend. Met name wordt in het masterplan ook de verbinding vanaf de het begin van de Dijkstraat naar de Breedeplaats genoemd.



Figuur 7; overzichtstekening Khandekar 1999

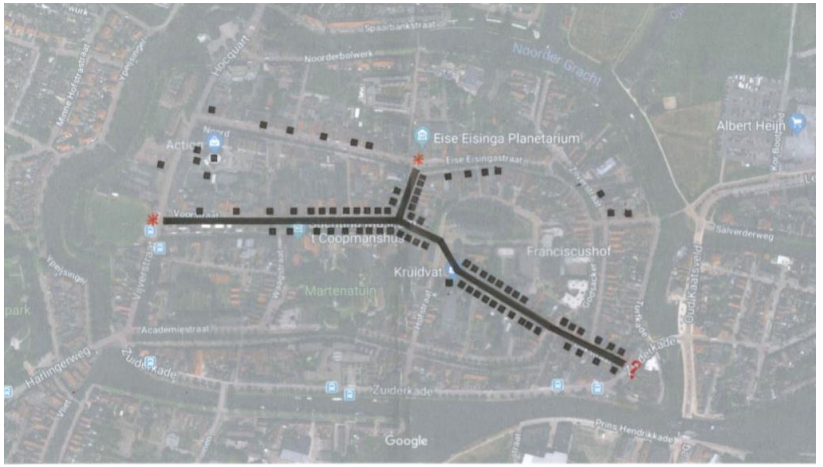
In het ontwerp voor Dijkstraat oost, wordt voorgesteld om minimaal twee nieuwe bijzondere plekken toe te voegen. Dit is rondom de Mauritsbrug en bij het einde van de Dijkstraat nabij de Molepôlle. Deze twee nieuwe plekken vormen daarnaast een verbindende schakel tussen de binnen-gracht en de buiten-gracht.

2.3 Diagnose en analyse

Winkels rondom driepoot



Figuur 8; winkelbestand t/m jaren 70



Figuur 9; huidige concentratie van winkels in driepoot

Zoals op bovenstaande afbeeldingen is te zien is het winkelbestand in de afgelopen decennia veranderd en verminderd. De winkels hebben zich grotendeels verplaatst naar drie centrale straten. De winkels concentreren zich nu vanuit het centrum in drie langgerekte straten. Het centrum van het winkelgebied is het Raadhuisplein en de Breedeplaats. In de westelijke richting is een aantrekkelijk tussen- en eindpunt, namelijk het Martena-museum met de Martena-tuin als tussenpunt en het eindpunt het Sjûkelân. Aan de noordzijde is het aantrekkelijke eindpunt het stadhuis en het Planetarium. De aantrekkelijkheid van de eindpunten van de 'winkelpoot' aan de west- en noordzijde wordt aldus gevormd door de bijzondere panden, maar ook door de vormgeving als verblijf- en ontmoetingsplek.

Juist aan de lange poot van de Dijkstraat is het de vraag wat de aantrekkelijkheid is van het eindpunt. En indien het eindpunt omgedraaid wordt als beginpunt is het de vraag hoe het een aantrekkelijk beginpunt zou kunnen worden. De bestrating van het pleintje aan de oostzijde laat zich nog het best omschrijven als patchwork; het is een allergaatje van bestrating en objecten.



Figuur 10; patchwork plein oostzijde

Vormgeving

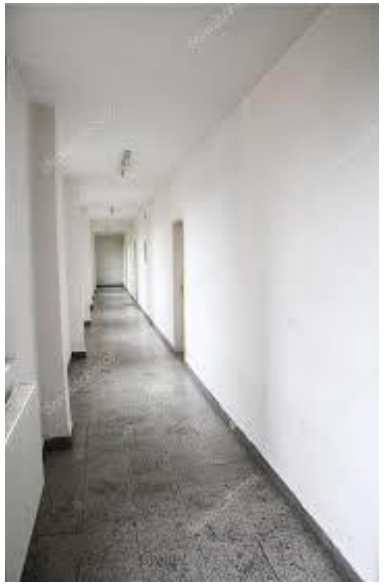


Figuur 11; schets lengte Dijkstraat

De Dijkstraat is op enig moment autovrij gemaakt. Echter is het daarmee ook gezegd. Het autovrij maken is gebeurd door een inrijverbod in te stellen. Onderdelen van de Dijkstraat zien er nog uit alsof er nog steeds grote autobussen door heen zouden moeten kunnen rijden.
De brug in het midden is vlak, breed en zwaar uitgevoerd. De vormgeving van de leuningen zijn dusdanig zwaar dat ook hier lijkt dat het bestemd is als vangrail voor zware voertuigen. Ook de rondingen van de panden lijken erop berekend om grote voertuigen makkelijk de bochten te laten nemen. De vloer van de Dijkstraat oost is met de herinrichting opnieuw bestraat maar conform de visie van Khandekar in een afwijkende kleurstelling omdat Dijkstraat oost niet tot het kernwinkelgebied werd gerekend.

Corridor

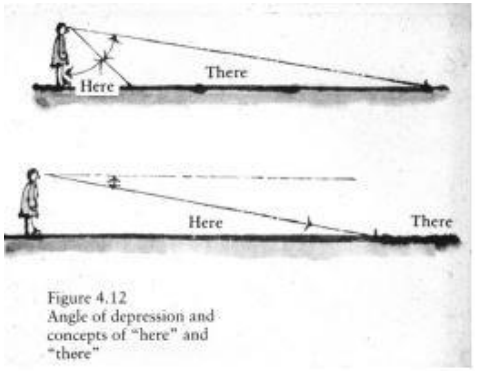
De huidige vormgeving van de Dijkstraat geeft het een gevoel van een schijnbaar oneindige corridor met een minimale beleving. Op zichzelf was dit in de jaren van het opkomend autoverkeer en het daarmee gepaard gaande functionalisme een prima uitgangspunt. Echter past dit niet meer bij het een gevoel dat een huidige winkelstraat zou moeten hebben.
Zoals ook geformuleerd in het advies Dijkstraat oost van Olaf Busch heeft de Dijkstraat kansen indien de beleving opgeschaald wordt. Hierin zou moeten worden gestreefd naar een veilige, gezellige en toegankelijke omgeving met een beleving van verrassende, kleine authentieke winkels en bedrijven



Figuur 12; 'corridor'

Ver weg-dichtbij

Een inspiratiebron voor het concept is het boek *The Visual and Spatial Structure of Landscapes* van de Japanse landschapsarchitect Tadahiko Higuchi.
Higuchi onderzoekt de ervaring van openheid en begrenzing in het vrije veld en de manier waarop heuvelachtige landschappen worden beleefd. Belangrijk voor wat mensen ervaren als dichtbij of ver weg is de ooghoek waaronder horizontale of verticale vlakken worden beleefd. Higuchi brengt het inzicht dat de aantrekkelijkheid van bijvoorbeeld de Amsterdamse grachten niet alleen veroorzaakt wordt door de grachten en gevels, maar ook door de bruggen en kades die op verschillende hoogten liggen. Deze hoogteverschillen versterken het contact met het water en creëren in plaats van het eindeloze perspectief een gevarieerde reeks van zichtlijnen en een afwisseling van overzicht en beslotenheid.



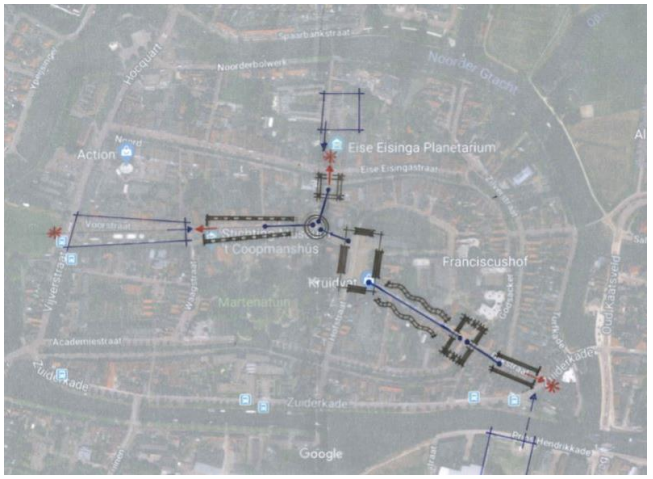
Figuur 13; fragment uit; 'the Visual and Spatial Structure of Landschapes

Kamers

Gezien de lengte en vormgeving van de Dijkstraat oogt de straat als een corridor zonder beleving. Het streven is om juist een opeenvolging van beleven te realiseren. Tegenover de vormgeving van een functionele corridor staat een belevenisvormende route die door opeenvolgende kamers leidt.
Voor het functionalisme was de route om in een andere kamer te komen altijd via ander kamers en niet via een gang.
In het plan wordt beoogd een verrassende opeenvolging van belevenissen vorm te geven.



Figuur 14; ...opeenvolging van kamers...



Figuur 15; concept opeenvolging van belevingen in winkelgebied Franeker

kurt boomgaard - architect - a.m. van schurmansingel 49 8801 JR franeker - 06-21870339 - kurtboomgaard@hetnet.nl - www.kurtboomgaard.nl

3 Ontwerp eindbeeld

Zoals in de analyse beschreven zijn er richtinggevende thema's voor het ontwerp bepalend geweest; een aantrekkelijk eind- beginpunt Dijkstraat, omvormen vormgeving van corridor naar kamers en een perspectiefverkleining door middel van hoogteverschillen.
In het ontwerp is getracht de lengte van de gehele Dijkstraat op te delen in verschillende belevingen. Hiermee wordt beoogd om steeds weer een veranderend en verrassend perspectief te bieden aan het publiek. Mede gezien de maat en schaal maar ook vanwege de authenticiteit van de winkels wordt er gestreefd naar een intieme sfeer met ruimte voor ontmoetingen. Wellicht zou je de gewenste sfeer als 'ouderwets gezellig' kunnen omschrijven.

In het ontwerp voor Dijkstraat oost zijn drie pleinruimtes en twee tussenruimtes gedefinieerd. De pleinruimten zijn rondom de Zuiderkade, rondom de Mauritsbrug en bij de aansluiting op de Godsacker. De drie ruimten beogen om -samen met de Breedeplaats en de 'afslag' naar de bibliotheek- een serie van vijf knooppunten voor de gehele Dijkstraat te vormen. De drie ruimtes in Dijkstraat oost worden verbijzonderd door een afwijkende bestratingskleur met een natuursteen plint.

Tussen de drie pleinruimten zijn er twee 'tussenkamers' gedefinieerd. Ook deze ruimten dragen bij aan opeenvolgende 'kamervorming' van de straat. In deze ruimte zouden de panden moeten worden voorzien van individuele stoepjes die de opeenvolging van beleving van de panden benadrukt.

Voor het realiseren van een 'omarmde ruimte' is -naast het ontwerp van de vloer- de uitstraling van wanden onontbeerlijk. De wanden worden gevormd door de gevels van de panden in de Dijkstraat. Ook in deze wanden zou moeten worden gestreefd naar *beleving* in het voortbewegen in de straat. Elk pand, gevel, etalage en uitstalling zou



Figuur 16; Dijkstraat oost, bron; google earthview



Figuur 17; overzichtsschets eindbeeld Dijkstraat oost

een ‘feestje’ moeten opleveren. Hierin zou moeten worden gestreefd naar een verbindende individualiteit. Met andere woorden; het streven
is niet om gelijkvormigheid te verkrijgen in de wanden van de straat, maar juist de eenheid in verscheidenheid te zoeken. Iedere wijziging in pand, gevel, etalage en uitstalling moet op zijn architectonische merites worden beoordeeld, daarbij zijn twee hoofduitgangspunten te formuleren; 1. passend bij het pand; 2. passend bij de bestemming. In het ontwerp zijn van enkele knooppunten handschetsen gemaakt die als suggestie dienen voor de vormgeving van de wanden en de directe vloerzone voor een winkel.



Figuur 18; schets hoek stadscafé de notaris

De grens tussen het eigenaarschap van vloer en wand is scherp, immers de eigenaar van de vloer is de gemeente en het eigenaarschap van de wanden ligt bij de pandeigenaren c.q. gebruikers. Een diffuus eigenaarsgebied is het uitstallingsgebied, in het hoofdstuk bouwstenen ‘het snijvlak’ genoemd. Hierin zullen de gemeente en pandeigenaren elkaar moeten vinden in gemeenschappelijke uitgangspunten en voorwaarden. Ook hier geldt dat beleving en harmonie door disharmonie van essentieel belang is. In de werksessie op 20 maart is door de betrokkenen aangegeven om in dit snijvlak beperkte regels te formuleren teneinde wildgroei en ‘overschreeuwing’ te voorkomen. Deze regels zouden kunnen gaan over maximale hoogte en breedtematen van de uitstallingen, maar wellicht ook over de ‘hardheid en zachtheid’ van de uitstallingen. Harde uitstallingen zou je kunnen kenschetsen in de vorm van bijvoorbeeld reclameborden en lichtreclame. Zachte uitstallingen zijn bijvoorbeeld bloembakken, lantaarns en vlaggen. In het hoofdstuk bouwstenen zijn een aantal referenties gegeven voor zachte uitstallingen.



Figuur 19; referentiebeeld 'snijvlak' Alkmaar, maximale beleving door individuele uitstallingen

De afsluiting van de ruimte wordt gevormd door het ‘plafond’. Dit wordt gevormd door de verlichting waarbij aansluiting moet worden gezocht met het lichtplan van de binnenstad. Daarnaast wordt in het plan voorgesteld om drie groenbogen te plaatsen om de entrees te benadrukken.

-Molepôlle- plein oostzijde



kurt boomgaard - architect - a.m. van schurmansingel 49 8801 JR franeker - 06-21870339 - kurtboomgaard@hetnet.nl - www.kurtboomgaard.nl

De pleintjes zijn de entrees van de straat. De pleintjes krijgen een verbijzondering met een platte plint en verlichting die als het ware het plein omarmt. De bestrating van het vlak is een vloeiende mix van rode, gele en paarse steen. Hiermee vloeien de reeds bestaande en gebruikte kleuren van bestratingen voor auto's, en ander verkeer in elkaar over. Met dit mixen van stenen wordt aldus de mix van gebruik van auto, fiets en voetgangers aangeduid. Rondom de pleinen is er een plint een mix van donker grijs hardsteen en een lichter gekleurd natuursteen bedacht. Deze zijn dezelfde als gebruikt in de Dijkstraat west. In het vlak wordt een patroon van glazen knoppen gelegd; in een nadere uitwerking zal dit patroon verder worden uitgewerkt. Gedacht wordt om met de glasknoppen patronen van een sterrenhemel te vormen.
De vlakken worden in de hoogte begrensd door gekromde lantaarnpalen die de ruimte min of meer omarmen. Hiermee wordt beoogd de vlakken meer 'ruimte' te maken, en daarmee een ruimte voor ontmoeting.



Figuur 20; straatstenenmix plein



Figuur 21; 'glasknop'

Het Molepôlle plein heeft daarnaast als functie dat het doorgaand verkeer van de Oosterpoortsbrug naar de Zuiderkade afremt. De automobilist moet het gevoel krijgen dat hij te gast is op langzaam verkeersgebied.

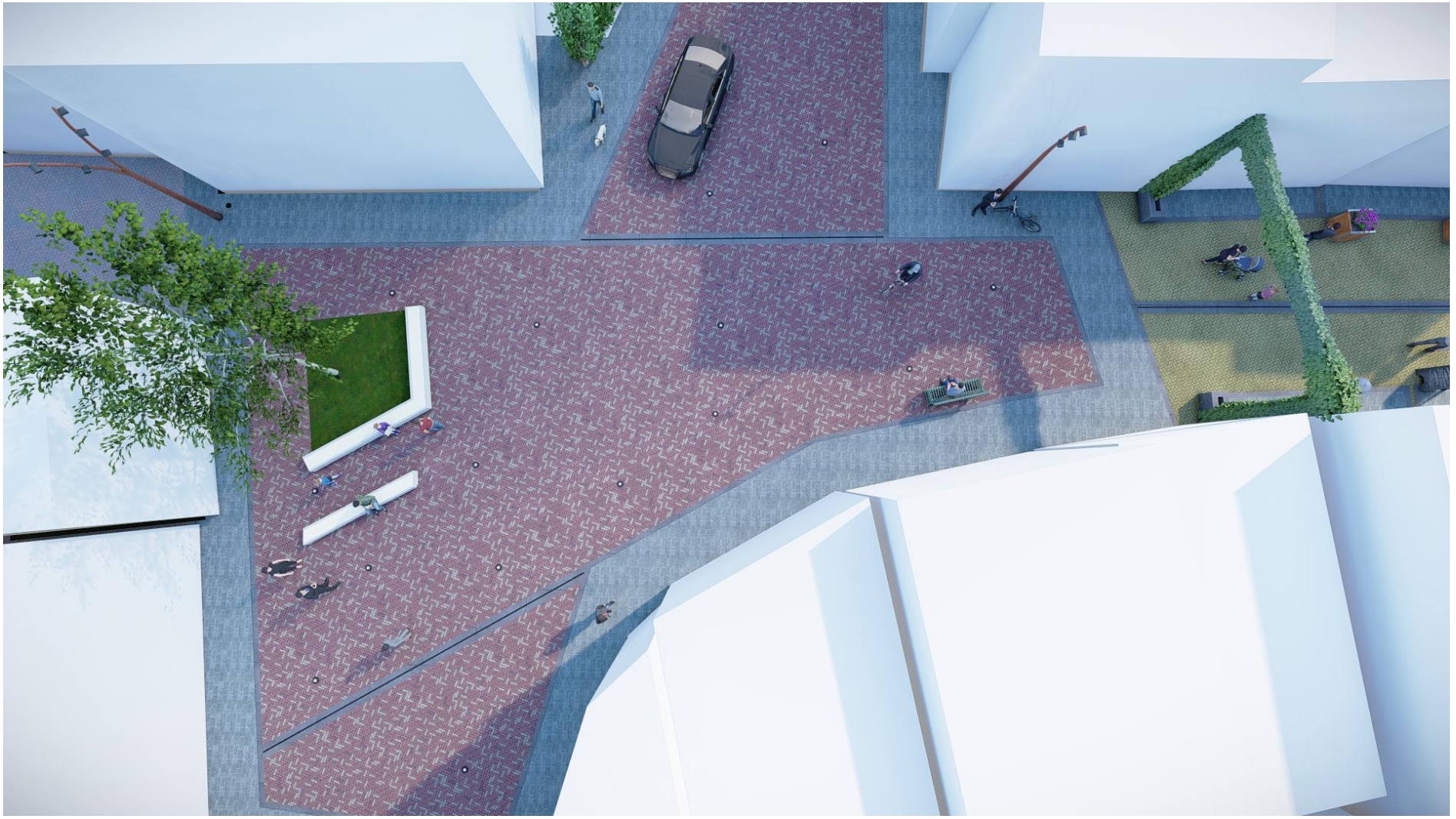


Figuur 22; plint rondom plein



Figuur 23; referentie zitbank rondom boom

Het meubilair op het plein van de Molepôlle zou ingetogen en bescheiden moeten zijn. Er zou ruimte moeten zijn voor tijdelijk meubilair voor evenementen en wellicht ambulante handel. Tijdens de werksessie zijn ideeën ontstaan om op het plein ruimte te geven aan bijvoorbeeld marktkraamverkoop van lokale producten. In het eindbeeld zou de huidige boom vervangen moeten worden door een forser exemplaar. Rondom de boom is een degelijke bank bedacht, uitgevoerd in natuursteen en hardhout. In de ruimte rondom de boom zou bestendig groen geplaatst kunnen worden. De boom zou van onderen met sfeerverlichting aangelicht kunnen worden teneinde een aantrekkelijk 'beeldvanger' te laten zijn. De vormentaal van de boom, bank en groen zou gelijk moeten zijn aan de vormentaal van de recent geplaatste boom en groenvlak op de Breedeplaats (in het verlengde van de Dijkstraat). Hiermee wordt beoogd het begin en einde van de gehele Dijkstraat een eenduidig vorm te geven.



Figuur 24; bovenaanzicht visualisatie Molepôlle plein

-mauritsbrug- plein westzijde



kurt boomgaard - architect - a.m. van schurmansingel 49 8801 JR franeker - 06-21870339 - kurtboomgaard@hetnet.nl - www.kurtboomgaard.nl

Aan de hand van de studie van Higuchi is in de analyse betoogd hoe het perspectief van ver weg en dichtbij beleefd wordt door de bezoekers. In het ontwerp wordt voorgesteld om de beleving van ‘de gracht oversteken’ door het een boogje te geven meer tactiel en voelbaar te maken. Met deze ingreep verandert ook het perspectief van oneindigheid en het gevoel van ‘meer van hetzelfde’ van de Dijkstraat. De lengte van de Dijkstraat wordt hiermee opgeknipt in meerdere belevenissen. Het gebied rondom de Mauritsbrug heeft dezelfde bestrating als het Molepôlle plein en sluit daarmee aan op de Dijkstraat west.
Daarnaast wordt voorgesteld om langs de binnengracht -de gracht als aantrekkelijk wandelgebied (Khandekar)- de huidige onderbroken bomenrij compleet te maken. In het ontwerp wordt voorgesteld om, indien de ondergrond het toelaat, vijf bomen te plaatsen.

Het gebruik van het gebied rondom de brug als ontmoetingsplek en gunstige bezonning, nodigt uit om aan de westzijde een opstapplaats voor boten te creëren aan de walkant van de gracht.
Bij deze opstapplaats is er ook een comfortabele bank met rugleuning bedacht.

Rondom de pleinen zou extra aandacht besteed moeten worden aan de wanden. Voor het gebied rondom de Mauritsbrug geldt dit voor het hoekpand van Intertoys. In overleg met Intertoys zouden de huidige platte posters achter de ramen van het hoekpand vervangen kunnen worden door vitrines. Voor het middenplein zou aandacht kunnen worden besteed aan het uiterlijk van het stadscafé de notaris. (figuur 18)



Figuur 25; bovenaanzicht Mauritsbrug

Tot honderd jaar geleden was de gracht de belangrijkste verkeersader. De laatste honderd jaar is de Dijkstraat de belangrijkste verkeersader geweest. De huidige vormgeving van de zware platte brug met zware leuningen is gebaseerd op de (auto) functie van de afgelopen honderd jaar.

In de huidige en toekomstige situatie zijn zowel gracht als Dijkstraat van evenredig belang voor de beleving van de binnenstad. In het ontwerp wordt dan ook voorgesteld beide stromen een evenredige kwaliteit te geven.



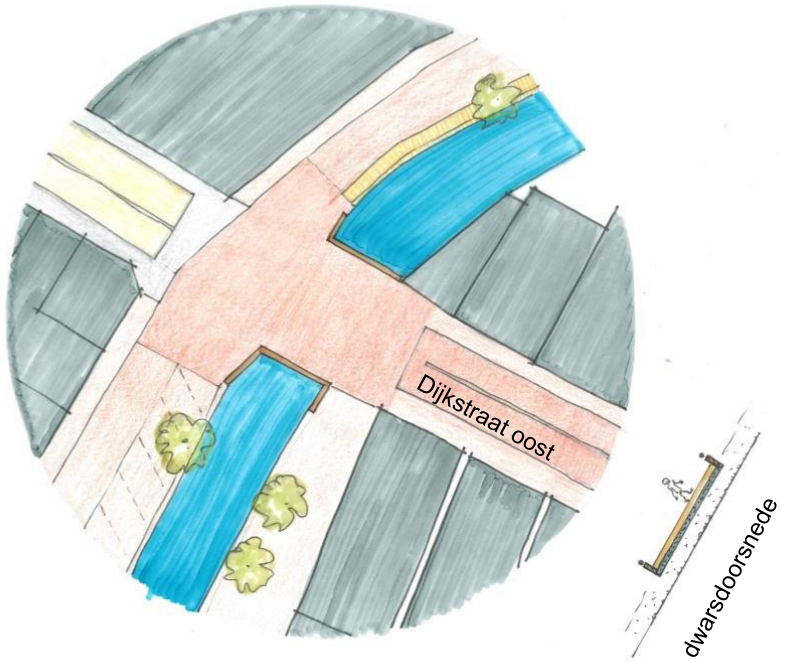
Figuur 26; stalen leuning rond 1900 bron; noortuks ansichtkaarten

In het plan wordt voorgesteld om de bestaande rechte zware leuning te vervangen door een lichte gekromde leuning die ongeveer één meter naar binnen geplaatst wordt. Deze nieuwe leuning zou geplaatst moeten worden op de plek van de leuning uit 1900. Hiermee krijgt de brug een breedte van zes meter in plaats van acht meter. De huidige betonplaat van acht meter blijft gehandhaafd.

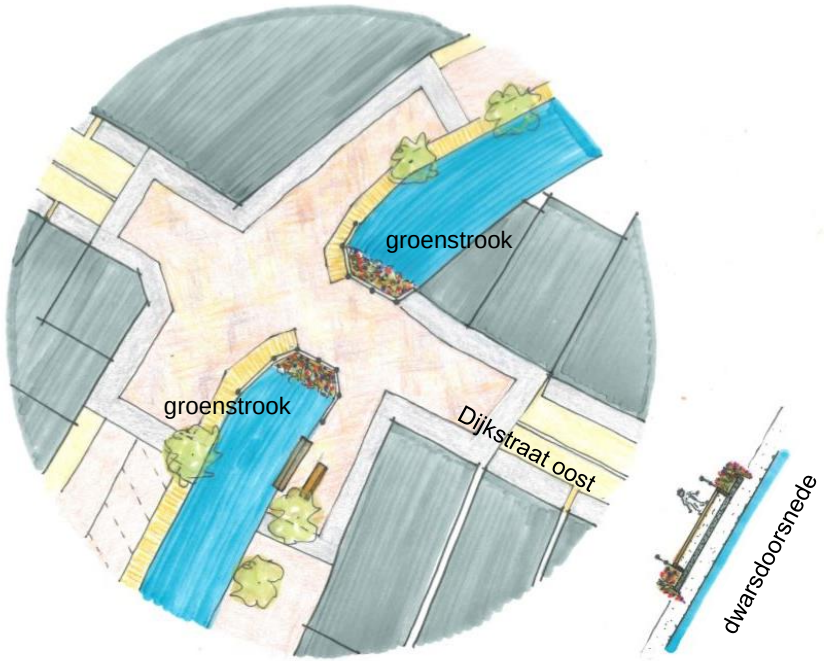
De één meter strook tussen de nieuwe leuning en de rand van het beton wordt benut als groenstrook waarbij de bestaande betonplaat als bodem dient voor de groenbak. De voorgestelde planten in deze strook zijn voor een deel hangend in het water. Hiermee wordt beoogd zowel de Dijkstraat als de gracht aantrekkelijker te maken als rustpunt en ontmoetingsplek. Daarnaast zou het (hangend) groen een bijdrage kunnen leveren aan het microklimaat voor insecten en vlinders.



Figuur 27; schets brug met hangend groen en terug liggende, open leuning



Figuur 28; schets bestaande situatie Mauritsbrug



Figuur 29 nieuwe situatie Mauritsbrug met versmalling brug en groenstroken



Figuur 30; referentiebeeld groen aan brug (Leeuwarden)

-middenplein en tussenkamers-



kurt boomgaard - architect - a.m. van schurmansingel 49 8801 JR franeker - 06-21870339 - kurtboomgaard@hetnet.nl - www.kurtboomgaard.nl

De karakteristieken van elke gevel apart zijn van belang voor het succes van de beleving van de straat. In het hoofdstuk bouwstenen wordt dit nader toegelicht.

In het ontwerp is een herinnering teruggebracht in de vorm van vlakke natuursteen stoepjes voor een pand. Naast de nostalgie van de herinnering hebben de stoepen de architectonische functionaliteit om meer herkenbaarheid en beleving te geven aan de afzonderlijke panden. Bovendien markeren de stoepjes de subtiele draaiingen van de panden onderling en halen daarmee het gevoel van oneindige lengte van de straat eruit.



Figuur 31; 'tussenkamer'

De bestrating van de tussenkamers sluit aan bij de reeds gebruikte bestatingsmaterialen. Het winkelgebied wordt geel bestraat conform de gele stenen van Dijkstraat west, en conform de -nieuwe- gele voetgangers bestrating rondom de Oosterpoortbrug. Het materiaal voor de natuursteen stoepjes is hetzelfde als gebruikt voor de Dijkstraat west. Teneinde de gehele Dijkstraat eenduidig vorm te geven zou het wenselijk zijn ook in de Dijkstraat west de huidige doorgaande natuursteen stoep te vervangen voor individuele stoepjes.

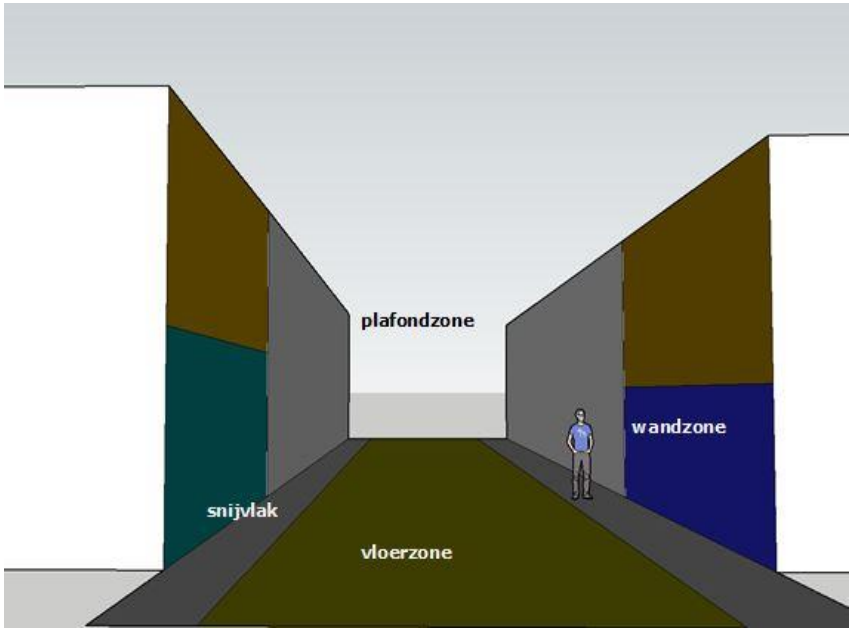


Figuur 32; referentie groenboog, bron; google streetview

Het plangebied kent drie entrees, in het plan worden drie ‘groenbogen’ voorgesteld om een entree te benadrukken maar ook wordt beoogd intimiteit van het betreden van een omsloten kamer te benadrukken.
De groenboog in de Godsacker heeft tevens als doel om bezoekers vanaf het Albert Heijn terrein vanaf de brug ‘Leeuwarderend’ over de Godsacker een verleidelijk vergezicht te geven in de richting van de Dijkstraat. Teneinde eenheid in de gehele Dijkstraat te verkrijgen zou het wenselijk zijn ook in Dijkstraat west groenbogen te plaatsen.
In overleg met lichtontwerper binnenstad zouden de groenbogen in de wintermaanden kunnen worden voorzien van ‘strooilicht’; kleine led-lampjes als een soort kerstboomverlichting.

4 Bouwstenen naar het eindbeeld voor Dijkstraat oost

In dit hoofdstuk worden de bouwstenen naar het eindbeeld voor de Dijkstraat geschetst. Gezien de mogelijk- en onmogelijkheden in de realisatiefase en het wisselend eigenaarschap van onderdelen van de Dijkstraat, is het eindbeeld opgebouwd uit een aantal bouwstenen. Deze bouwstenen beogen realistische fragmenten te zijn naar het eindbeeld toe. Hiermee zijn deze bouwstenen een strategie om tot het eindbeeld te komen. De bouwstenen bestaan uit de vloer- wand en plafondzones, verkeer, parkeren en toegangen en de inbreng van betrokkenen.



Figuur 33; definitie zones

Indien men de Dijkstraat beschouwt als een kamer zijn er drie zones te definiëren. Deze zones zijn vloer, wand en plafond. De *invloed* en *eigenaarschap* van deze zones varieert. Nu is het eigenaarschap niet te wijzigen, echter is de invloed van de zones op elkaar met een beeldkwaliteitsplan wel te borgen.
Het eigenaarschap van de vloer en plafond ligt bij gemeente, en het eigenaarschap van de wanden ligt bij de huurders cq eigenaren van de panden in de straat.
De inzet van alle partijen is echter wel om de *invloed* op de verschillende zones ‘gelijkluidend’ te laten zijn. Daartoe zal in een beeldkwaliteitsplan uitgangspunten geformuleerd moeten worden om dit te laten slagen.
Naast de drie zones vloer, wand en plafond, welke goed af te bakenen zijn, is er een 4^{e} zone. Dit is het snijvlak van vloer en wand waar de grens van eigenaarschap scherp is maar de invloed diffuus.

De gehele Dijkstraat wordt in tegenstelling tot de meeste panden aan de grachten gekenmerkt door een kleinschalige maat. De panden variëren sterk in hoogte, breedte, stijlen en bouwjaren. Dit levert kansen op in de intimiteit van de straat. In het ‘advies Dijkstraat oost’ van juni 2018 van Olaf Busch wordt deze intimiteit als sterke kant beschreven; ‘kleinschalig gevarieerd aanbod van zelfstandige ondernemers die vanuit hun persoonlijke geschiedenis bezoekers kunnen aanspreken; de maatvoering van de straat en de panden past daar ook bij’.

Vloer- en plafondzone dijkstraat (gezamenlijk en gemeentelijk)

De vloer- en plafondzones zijn de grootste bouwstenen voor het eindbeeld. Het eigenaarschap hiervan ligt bij de gemeente. Het straatmeubilair als fietsenrekken, prullenbakken, lantaarnpalen en wegwijzers in 'huisstijl' van Franeker worden op de vloerzone geplaatst en zijn daarmee onderdeel van het ontwerp.
In het eindbeeld wordt gestreefd naar het doortrekken van het kernwinkelgebied naar Dijkstraat oost. Dit betekent voor de vloerverharding dat op den duur de gele klinkers van het kernwinkelgebied doorgetrokken zou moeten worden naar de Dijkstraat oost. Ook de verbijzondering van de 'pleintjes' met afwijkende bestrating zijn onderdeel van het eindbeeld.
Het plafondmeubilair als de sfeer- en functionele verlichting en het hangend groen vormen de afsluiting van de ruimte. De vloer- en plafondzone vormen de verbinding in de verscheidenheid van de wanden.

Wandzone dijkstraat (gezamenlijk en particulier)

De wandzone wordt gevormd door de voorgevels van de panden aan de Dijkstraat oost. Het eigenaarschap van de wandzone ligt bij de huurders en eigenaren van de panden. De gevels van panden kenmerken zich door kleinschaligheid en vele varianten in hoogte, breedte, uitstraling en bouwjaar. Bij een aantal panden is er sprake van een architectonische tweedeling in onder- en bovenverdieping. Bij twee panden in de Dijkstraat oost is er sprake van een onder verdieping die horizontaal over twee -karakteristieke- panden 'doorloopt'.
Zoals vermeld ligt het eigenaarschap bij de huurders en eigenaren, echter is er een gezamenlijke wens in de opdracht besloten dat er samenwerking en invloed ligt in de samenhang tussen de vloerzone en wandzone.
Daartoe is het nodig ontwerpvoorwaarden op te stellen bij architectonische ingrepen in de wandzone. Het uitgangspunt is van deze voorwaarden is dat de kleinschaligheid en verticaliteit gehandhaafd blijft en zo mogelijk versterkt wordt, teneinde de intimiteit te borgen.
Deze randvoorwaarden kunnen als volgt worden gedefinieerd;
-ingrepen altijd per pand *afzonderlijk* beoordelen; hierbij zou moeten worden uit gegaan van de karakteristieken van de bovenverdieping
-horizontaliteit in koppeling panden vermijden
-zo mogelijk bovenverdieping in relatie met onderkant pand
-uitstallingen direct aan pand, 'bij' pand houden; bijvoorbeeld bloembakken op verdieping, luifels, zonneschermen passend bij pand en niet per definitie bij straat
-gemeenschappelijke uitstallingen in ruimte

Ter illustratie van de gevels in de Dijkstraat zijn de ruggen van boeken in een boekenkast als een vergelijking gemaakt.
De gevelwand van de Dijkstraat is te vergelijken met de ruggen van boeken in een boekenkast. Boeken variëren net als een gevelwand in breedte, hoogte, uitstraling, jaartal enz. In historische goed geconserveerde binnensteden is er vaak een verbindende factor en dat is een bouwjaarovereenkomst. In het geval van de Dijkstraat is dat minder; de bouwjaren verschillen nogal en met name zijn de onderkanten van de gevels veelvuldig aangepast. Bij de meeste panden heeft de bovenkant nog een goede verbinding met de onder (winkel) laag, bij een

aantal panden is deze relatie verbroken. In twee gevallen is de onderlaag horizontaal doorgetrokken onder afzonderlijke bovenkanten. Teneinde meer beleving te geven aan de straat zou het architectonisch aan te bevelen zijn de verticaliteit en authenticiteit van de panden te benadrukken.



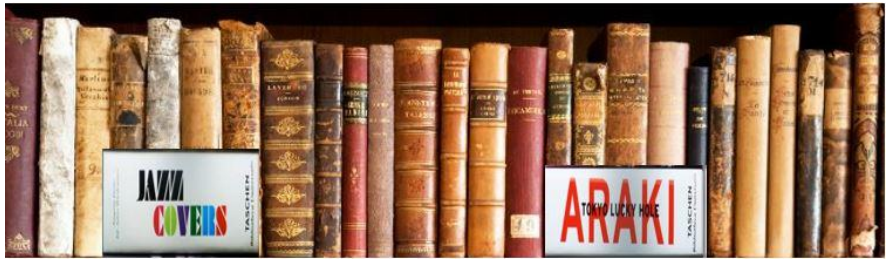
…oorspronkelijke gevels Dijkstraat…



…in de loop van jaren enkele panden geheel vernieuwd…



…ondergevels individueel pand vernieuwd…



…ondergevels onder meerdere panden vernieuwd…

De gevels van de noord- en zuidzijde van de Dijkstraat zijn in de bijlage opgenomen. Elk pand is gefotografeerd en voorzien van de breedtemaat, goot- en nokhoogte. Hierbij is ook de karakteristieke waarde opgenomen.



Figuur 34; noordgevels Dijkstraat; eigen foto's



Figuur 35; zuidgevels Dijkstraat; eigen foto's

Een hoge karakteristieke waarde wordt voornamelijk verkregen door authenticiteit. Het pand op nummer 57 scoort het hoogst. Deze score wordt verkregen omdat de onderkant van het pand (in tegenstelling tot de meeste andere panden) in de loop van de jaren niet gewijzigd is en een duidelijk relatie heeft met de bovenkant van het pand. Panden met een vernieuwde maar karakteristieke ondergevel scoren ook hoog. Dit zijn onder meer de panden op nummers 32, 34, 46, 39 en 37. Panden met een glas pui over de volledige breedte waarmee de relatie tussen de boven- en ondergevel ontbreekt scoren het laagst. In de werksessie en in individuele gesprekken met pandeigenaren en huurders is gesproken over verbeteringen in de beleving van de gevelwand. Deze verbeteringen kunnen relatief eenvoudig zijn, met goed gekozen kleuren kan de verticaliteit geaccentueerd worden. Een referentie hiervoor is het recent gerealiseerde Mata Hari plein in Leeuwarden.



Figuur 36; kleur in gevel Mata Hari plein, Leeuwarden; bron; google streetview



Figuur 37; voorbeeld van bloembak op band zone tussen onder- en bovenverdieping

Veel panden hebben een horizontale band tussen de onder- en bovenverdieping. Deze zone zou uitstekend benut kunnen worden om -per pand- bloembakken aan te hangen.

Snijvlakken (gezamenlijk, gemeentelijk en particulier)

Gezien het diffuus eigenaarschap is de meest lastige bouwsteen het snijvlak tussen de ondergevel winkel en de trottoir zone van de Dijkstraat. Immers het (gemeentelijk) trottoir wordt door winkeliers gebruikt voor winkeluitstallingen. Om ook hier weer de intimiteit en karakteristiek van de panden afzonderlijk te borgen is er onder andere gekeken naar historische foto's van de Dijkstraat. Op een foto van begin vorige eeuw is te zien dat elk pand een eigen stoep had. Deze stoep was architectonisch gekoppeld aan de architectuur van het pand. Met de intrede van het autotijdperk zijn deze stoepjes vervangen door een doorgaande stoep zodanig dat autoverkeer gescheiden werd van de voetgangers. In het ontwerp is een herinnering teruggebracht in de vorm van stoepjes voor een pand.
Ook in de luifels, zonneschermen en vlaggen in het snijvlak (meestal tussen de onder- en bovenverdieping) zou gestreefd moeten worden naar individualiteit in plaats van eenheid. Uitstallingen zouden 'zacht' en passend bij winkel moeten zijn.



Figuur 38; Dijkstraat met individuele stoepjes, bron; ansichtkaart.nl







Figuur 39; voorbeelden 'zachte' uitstallingen

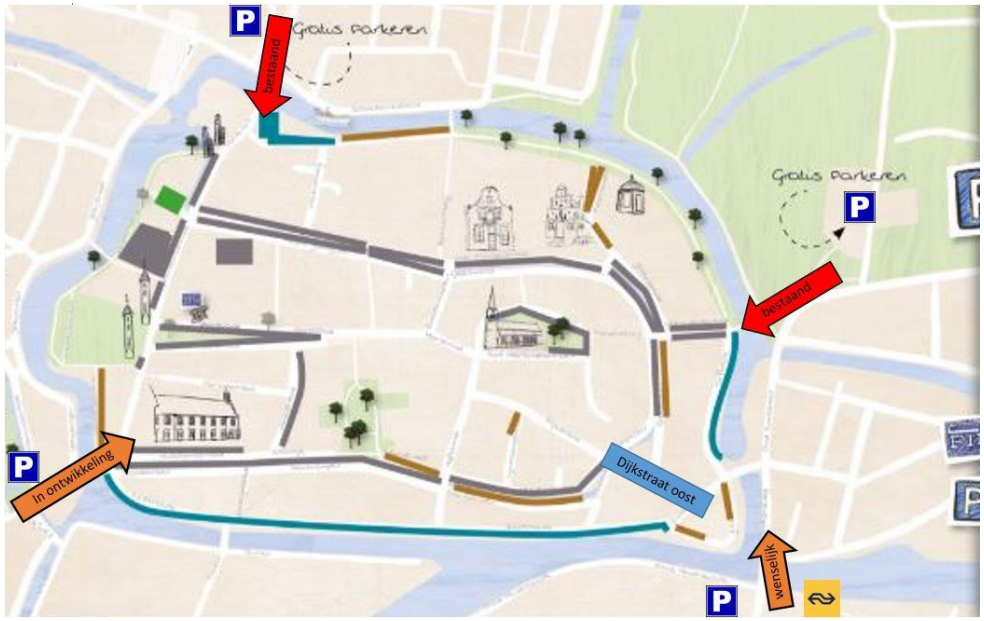
Entrees Dijkstraat oost

Er zijn meerdere mogelijkheden om het plangebied te betreden. Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen voetgangers, fietsers en automobilisten. Er kan tevens een onderscheid worden gemaakt tussen inwoners van de stad en bezoekers.

Het merendeel van de bewoners van de stad betreden de binnenstad met de fiets. Voor wie dat ongemakkelijk vindt of voor wie dit onmogelijk is, zal dit met de auto zijn. Deze automobilisten zullen meestal kort de binnenstad bezoeken en gebruikmaken van de betaalde parkeerfaciliteiten.

De bezoekers van buiten de stad zullen over het algemeen de stad bezoeken met de auto en het openbaar vervoer. Dit laatste is voor het grootste deel met de trein. In de binnenstad zijn (betaalde) parkeermogelijkheden en buiten de binnenstad zijn gratis parkeermogelijkheden. Bezoekers die snel even een boodschap of iets dergelijks willen doen zullen meestal in de binnenstad gaan parkeren. Bezoekers die wat langer de binnenstad willen bezoeken, zullen daarbij eerder gebruik maken van de gratis parkeermogelijkheden. Aan de randen van de stad zijn nu twee grote parkeermogelijkheden (nabij Albert Heijn en aan de Hertog van Saxenlaan). Een derde gratis parkeervoorziening op wat grotere loopafstand van de binnenstad is onlangs in gebruik genomen. Dit is de parkeervoorziening bij het gemeentehuis. Over het algemeen is deze in de weekenden goed beschikbaar.

Met deze drie parkeerfaciliteiten kan men de binnenstad betreden uit noordelijke, oostelijke en westelijke richting. Voor de ‘loop’ naar de Dijkstraat oost zou het wenselijk zijn een vierde parkeerfaciliteit te creëren zodat van de windrichtingen ook de zuidelijke entree geborgd zou kunnen worden.



Figuur 40; gangen binnenstad

Naamgeving plein

Veel bezoekers van buiten de stad parkeren hun auto bij de parkeerruimte bij de Albert Heijn. Vandaar betreden ze de binnenstad via het houten bruggetje naar het Leeuwarderend. De meest gebruikelijke manier om vervolgens de binnenstad in te lopen is rechtdoor. Zoals een bezoeker zei; ‘je loopt toch richting het hoogste punt en dat is de kerk’.

Na de houten brug zijn er echter drie mogelijkheden om een andere route te nemen dan de route ‘recht op de kerk af’. De eerste mogelijkheid is al direct na de brug. Met behulp van de wegwijzer zou de suggestie kunnen worden gedaan om af te slaan naar de Molepôlle. In de werksessie met betrokkenen is de suggestie gedaan om het entreeplein van de Dijkstraat oost een herkenbare naam te geven. Dit werd omarmd; in de werksessie is een aantal suggesties gedaan voor een naam voor het plein.



Figuur 41; route vanaf Albert Heijn naar binnenstad



Figuur 42; suggestie voor verwijzing naar molepôlle

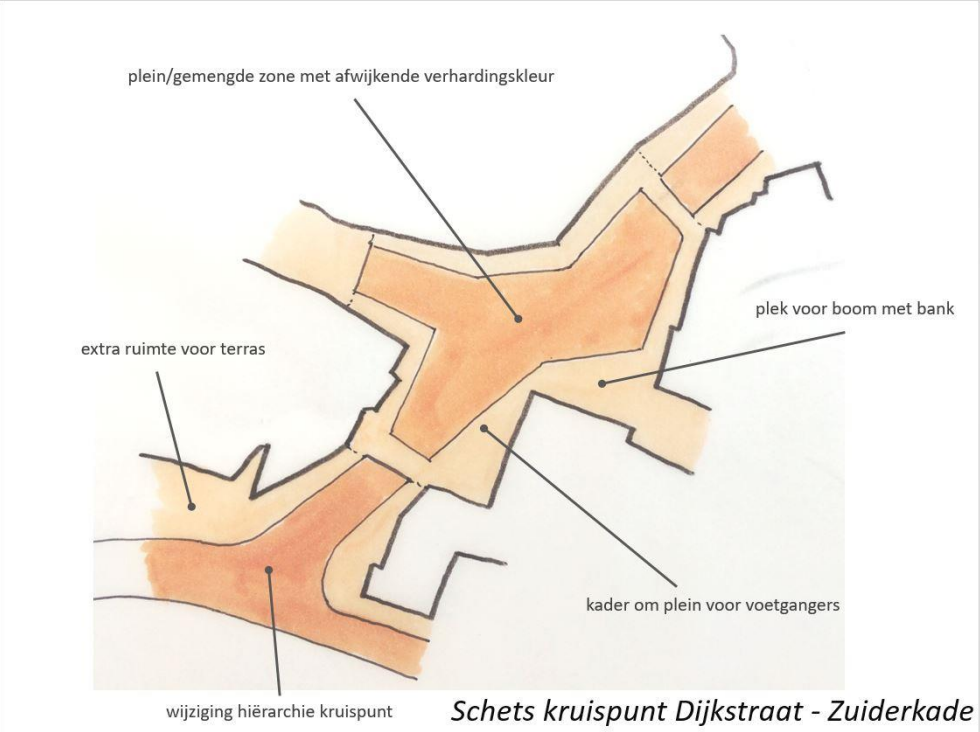


Figuur 43; vanaf brug aantrekkelijk vergezicht door groenboog

De twee andere mogelijkheden om af te slaan is bij de brug over de Godsacker, vanaf deze brug zijn er twee zichtlijnen richting de Dijkstraat. Vanaf de brug wordt een aantrekkelijk vergezicht gegeven naar de Dijkstraat in de vorm van een groenboog gegeven zodat bezoekers ‘verleid’ worden af te slaan.

Verkeer

Om de Dijkstraat oost een duidelijkere en beter herkenbare entree te geven wordt voorgesteld om de kruising Dijkstraat oost-Zuiderkade vorm te geven als pleinruimte met een uitstraling die aansluit bij de rest van de Dijkstraat oost. De huidige rommelige inrichting van deze ruimte met verschillende verhardingstypes en een veelheid aan elementen maakt plaats voor een eenvoudig ingericht plein die geschikt is voor eventuele uitstallingen of kramen. Rondom het plein wordt een verhardingsstrook aangebracht die de ruimte inkadert en herkenbaar maakt voor passanten. Deze strook kan tevens worden gebruikt door voetgangers als visuele scheiding tussen bestuurders en voetgangers. Om de snelheid van het autoverkeer te temperen – vooral de snelheid van autoverkeer vanaf de Zuiderkade ligt hoog – wordt aanbevolen om de aansluiting Zuiderkade-Dijkstraat aan te passen en de vloeiende bochtstraal vanaf de Zuiderkade enigszins te beperken en daarmee tevens de historische structuur langs de kade te herstellen.



Figuur 44; schets kruispunt Dijkstraat-Zuiderkade; Sjoerd Nota

Vanaf de kruising met de Godsacker is de Dijkstraat een voetgangersgebied waar gedurende venstertijden door gemotoriseerd verkeer ingereden mag worden ten behoeve van laden en lossen. Fietsen is nu echter niet toegestaan in de Dijkstraat. Om de Dijkstraat aantrekkelijker te maken als route kan worden overwogen om fietsers toe te staan in de Dijkstraat, bijvoorbeeld met een aanduiding ‘fietsen toegestaan’ of ‘fietsers te gast’. Tijdens de werksessie met betrokkenen bleek hier onder diverse ondernemers draagvlak voor te bestaan.

Betrokkenen

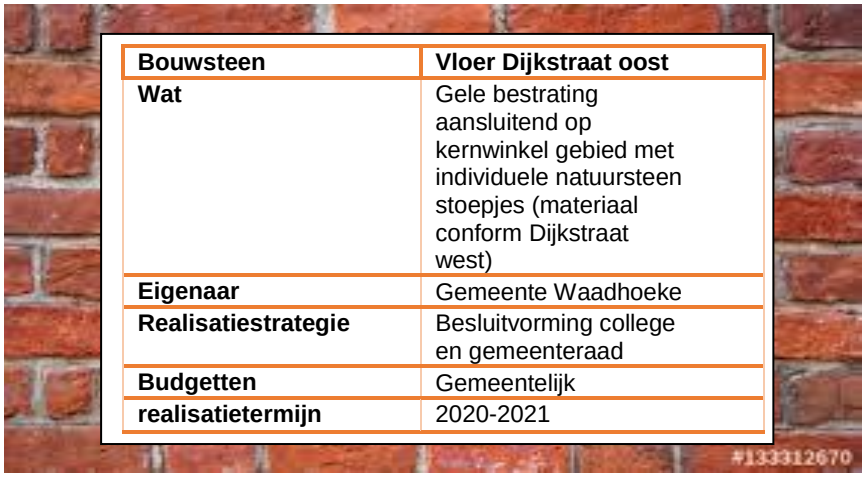
Zoals in de inleiding reeds is aangeven is de wens van de kerngroep en gemeente om de direct betrokken te inspireren en te activeren om deelgenoot te worden van het plan. Hiermee wordt beoogd dat het plan volhoudbaar zou moeten zijn. Het plan heeft kans van slagen als alle betrokkenen een commitment hebben om ook op langere termijn deel te nemen aan het verbeterplan.
Hiermee is ook richting de gemeenteraad het meer overtuigend te maken dat er toekomstbestendigheid ligt in de uitvoering van de plannen.
Om deze betrokkenheid te vergroten zijn er twee avonden en een werksessie georganiseerd. Daarnaast zijn er vele individuele gesprekken gevoerd. Uit deze input is een zogenaamde word-cloud gemaakt. Een woordcloud laat de vaak en minder vaak genoemde opmerkingen groot respectievelijk klein zien.



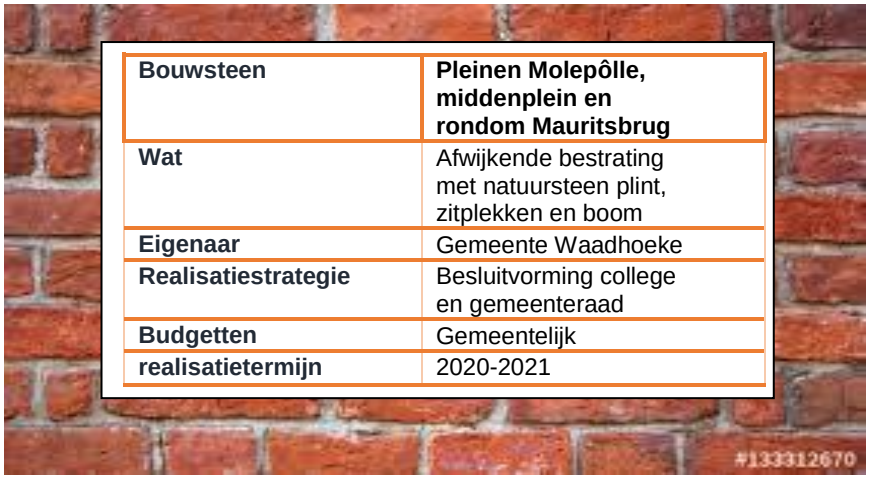
Figuur 45; word-cloud

In de werksessie is aan de hand van vier thema's op grote vellen geschetst en geschreven. Het commitment en inbreng was groot. De inbreng op gebied van verkeer was onder andere de wens voor verkeersremmende maatregelen Zuiderkade, verminderen parkeren en inrijden Dijkstraat, fiets en auto toestaan, echter wel uitstralen dat ze te gast zijn en zo mogelijk vaste tijden voor bevoorrading. Op gebied van beleving plein Zuiderkade werd een lichtkrant genoemd, eventueel kunst of een 'beeldvanger', degelijk en bestendig groen en stadsmeubilair. Voor evenementen werd geopperd om op geregelde tijden bijvoorbeeld kraampjes met lokale producten of muziek te organiseren. Ook is er de wens om de route vanaf station en vanaf de parkeerplaats Albert Heijn meer te benadrukken.

5 fact-sheet bouwstenen



Bouwsteen	Vloer Dijkstraat oost
Wat	Gele bestrating aansluitend op kernwinkel gebied met individuele natuursteen stoepjes (materiaal conform Dijkstraat west)
Eigenaar	Gemeente Waadhoeke
Realisatiestrategie	Besluitvorming college en gemeenteraad
Budgetten	Gemeentelijk
realisatietermijn	2020-2021



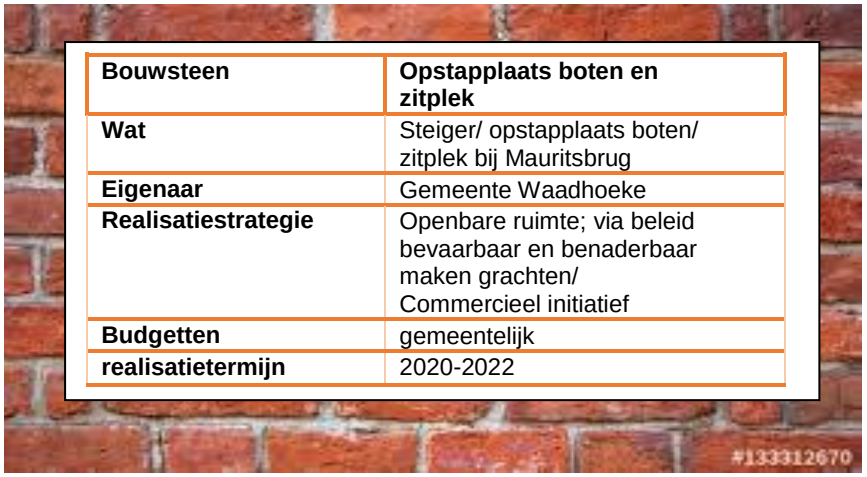
Bouwsteen	Pleinen Molepôlle, middenplein en rondom Mauritsbrug
Wat	Afwijkende bestrating met natuursteen plint, zitplekken en boom
Eigenaar	Gemeente Waadhoeke
Realisatiestrategie	Besluitvorming college en gemeenteraad
Budgetten	Gemeentelijk
realisatietermijn	2020-2021



Bouwsteen	Wijzigingen Mauritsbrug
Wat	Verhoging in vorm van boog, vervangen leuning, toevoegen groenstrook/ hangplanten
Eigenaar	Gemeente Waadhoeke
Realisatiestrategie	Besluitvorming college en gemeenteraad/ versterking beleving gracht
Budgetten	Gemeentelijk
realisatietermijn	2020-2021



Bouwsteen	Wegwijzerplan
Wat	Naamgeving plein en wegwijzers Dijkstraat
Eigenaar	Gemeente Waadhoeke
Realisatiestrategie	Opnemen in bewegwijzerplan
Budgetten	Bewegwijzerplan
realisatietermijn	2019-2020



Bouwsteen	Opstapplaats boten en zitplek
Wat	Steiger/ opstapplaats boten/ zitplek bij Mauritsbrug
Eigenaar	Gemeente Waadhoeke
Realisatiestrategie	Openbare ruimte; via beleid bevaarbaar en benaderbaar maken grachten/ Commercieel initiatief
Budgetten	gemeentelijk
realisatietermijn	2020-2022



Bouwsteen	Verlichtingsplan
Wat	Functionele en sfeerverlichting Dijkstraat
Eigenaar	Gemeente Waadhoeke
Realisatiestrategie	Opnemen in verlichtingsplan
Budgetten	Verlichtingsplan binnenstad
realisatietermijn	2019-2020



Bouwsteen	groenbogen
Wat	Drie groenpoorten als bijdrage in kamervorming
Eigenaar	Gemeente Waadhoeke
Realisatiestrategie	Met winkeliers
Budgetten	Gemeentelijk en winkeliers
realisatietermijn	2019-2020



Bouwsteen	Bomenrij Godsacker
Wat	bomen ter completering bomenrij Godsacker/ Herengracht
Eigenaar	Gemeente Waadhoeke
Realisatiestrategie	Openbare ruimte; versterking beleving gracht
Budgetten	gemeentelijk
realisatietermijn	2020-2022

kurt boomgaard - architect - a.m. van schurmansingel 49 8801 JR franeker - 06-21870339 - kurtboomgaard@hetnet.nl - www.kurtboomgaard.nl

Bouwsteen	snijvlak
Wat	Beleid/ regels t.a.v. uitstallingen/ versiering winkels.
Eigenaar	Gemeente Waadhoeke i.s.m. betrokkenen
Realisatiestrategie	Beleid uitgangspunten
Budgetten	Pand eigenaren en winkeliers
realisatietermijn	2019-2020

Bouwsteen	evenementen
Wat	Evenementen in Dijkstraat oost
Eigenaar	Betrokkenen i.s.m. gemeente Waadhoeke
Realisatiestrategie	Organisatie samenwerking winkeliers
Budgetten	winkeliers
realisatietermijn	Vanaf 2019

Bouwsteen	gevels Dijkstraat
Wat	Visie/ beleid/ ontwerpvoorwaarden/ ondersteuning versterking architectonische kwaliteit gevels
Eigenaar	Gemeente Waadhoeke
Realisatiestrategie	Beleid
Budgetten	Pand eigenaren en winkeliers
realisatietermijn	Vanaf 2019

Bouwsteen	betrokkenen
Wat	Organisatiestructuur betrokkenen
Eigenaar	Betrokkenen
Realisatiestrategie	Ondersteuning binnenstadsmanager
Budgetten	Pand eigenaren en winkeliers
realisatietermijn	2019-2022

kurt boomgaard - architect - a.m. van schurmansingel 49 8801 JR franeker - 06-21870339 - kurtboomgaard@hetnet.nl - www.kurtboomgaard.nl

kurt boomgaard - architect - a.m. van schurmansingel 49 8801 JR franeker - 06-21870339 - kurtboomgaard@hetnet.nl - www.kurtboomgaard.nl

Colofon

Kurt Boomgaard, architect
A.M. van Schurmansingel 49
8801 JR Franeker
0517-391190

kurtboomgaard@hetnet.nl
www.kurtboomgaard.nl

Sjoerd Nota, verkeerskundige
Ruusbroecstraat 30
8913 HN Leeuwarden
06-48334360

info@ruimtevooriedereen.nl
www.ruimtevooriedereen.nl

Visualisaties;
Visual craftsmen
Mounehoek 11
9263 TK Garyp

www.visualcraftsmen.nl

19 juni 2019