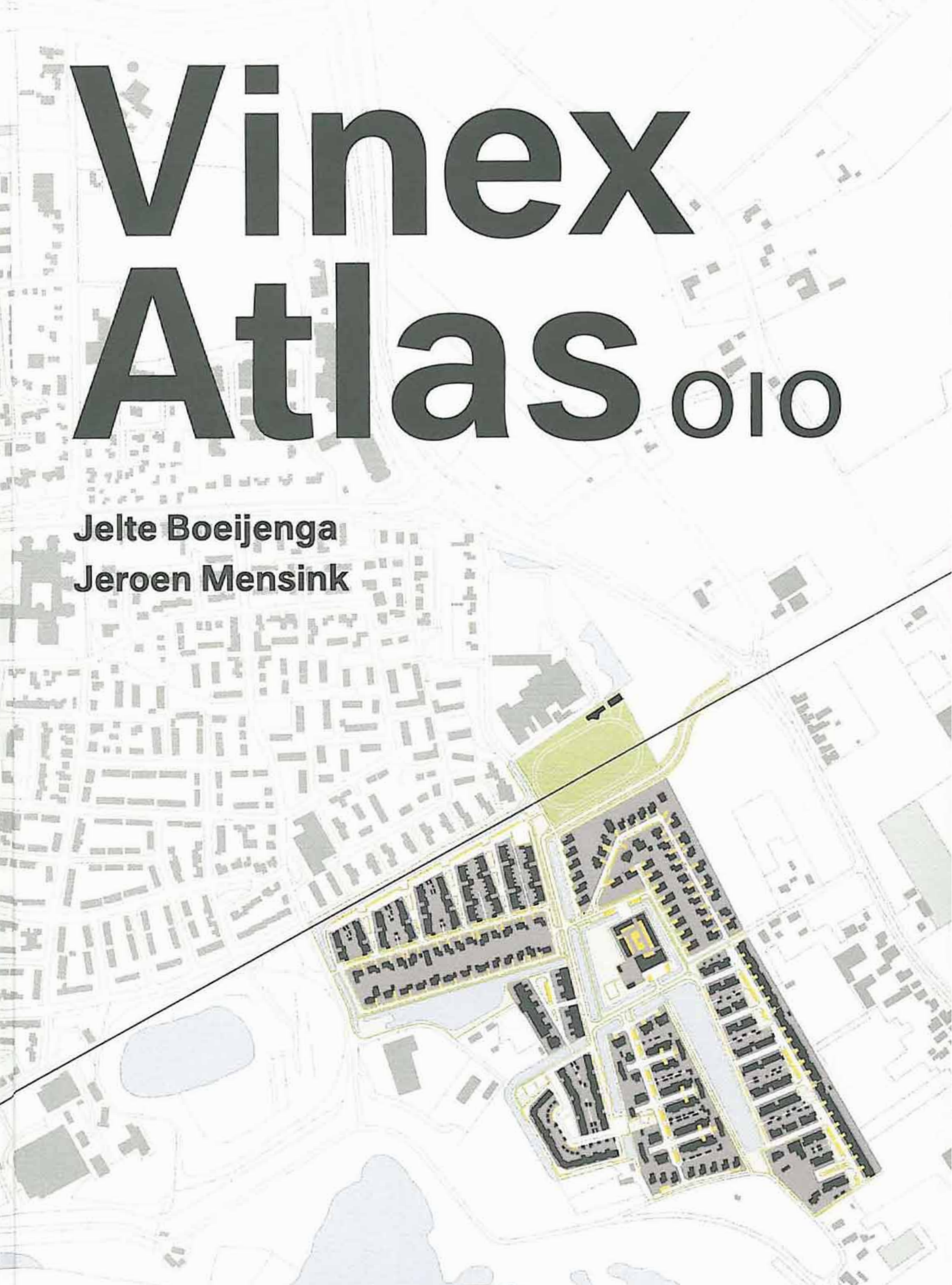


# Vinex Atlas 010

Jelte Boeijenga  
Jeroen Mensink



## Vossenbelt, Hengelo



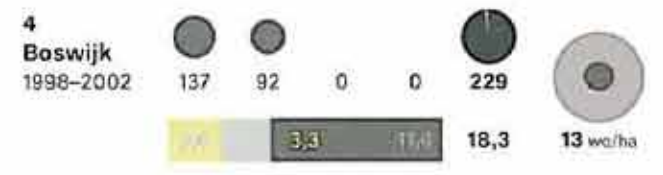
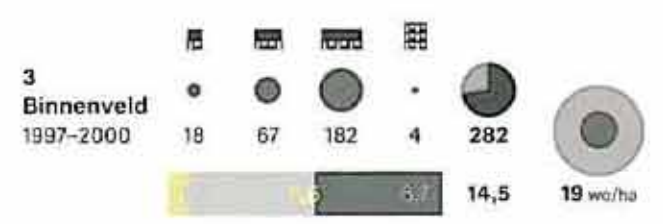
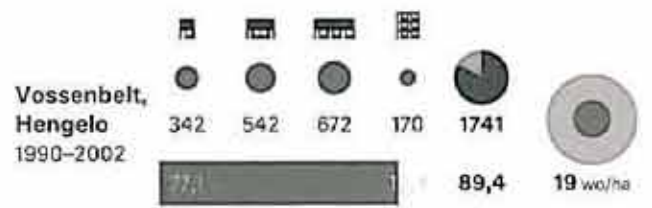
21  
1990-2002

5  
Royal Haskoning (vh  
Zandvoort), Van Wylick,  
Buro Lubbers (L),  
Gemeente Hengelo

6  
AM, Bemog, Droste,  
Dura Vermeer,  
Groothuis, ING,  
Koopmans, Nijhuis,  
Ons Belang (C), Te Pas,  
Trebbe, St Joseph (C)

Vossenbelt ligt aan de overzijde van de A1 en maakt onderdeel uit van de grotere wijk Slangenbeek. Op enige afstand van de bestaande wijk ligt Vossenbelt tamelijk geïsoleerd ten noorden van Hengelo. Hier tussenin komt de toekomstige uitbreiding Het Broek. Een link wijkcentrum bedient beide nieuwe wijken. Een fietsbrug over de snelweg verbindt de wijk met de bestaande stad. De fietsroute doorkruist het grondwaterbeschermingsgebied tussen Vossenbelt en de binnenstad van Hengelo. De oost-westroute langs het Beekpark en het wijkcentrum ontsluit de wijk voor autoverkeer, tezamen met de randweg om Vossenbelt. De ontwerpers hebben op grote schaal openbaar groen toegepast. Twee grote, groene wiggen met lange lanen parallel hieraan bepalen de hoofdstructuur van het plan. Hiervoor is ten dele gebruikgemaakt van de bestaande lijnen in het landschap. De verkavelingspatronen zijn tamelijk traditioneel en sluiten aan op eerdere uitbreidingen. Wat opvalt is het hoge percentage vrijstaande en twee-onder-een-kapwoningen. Dit gaat gepaard met een relatief klein aantal appartementen en huurwoningen.

Vossenbelt vormt deel van de grotere wijk Slangenbeek, aan de A1 opzijde van Hengelo. Op enige afstand van de bestaande wijk ligt Vossenbelt tamelijk geïsoleerd ten noorden van Hengelo. Hier tussenin komt de toekomstige uitbreiding Het Broek. Een link wijkcentrum bedient beide nieuwe wijken. Een fietsbrug over de snelweg verbindt de wijk met de bestaande stad. De fietsroute doorkruist het grondwaterbeschermingsgebied tussen Vossenbelt en de binnenstad van Hengelo. De oost-westroute langs het Beekpark en het wijkcentrum ontsluit de wijk voor autoverkeer, tezamen met de randweg om Vossenbelt. De ontwerpers hebben op grote schaal openbaar groen toegepast. Twee grote, groene wiggen met lange lanen parallel hieraan bepalen de hoofdstructuur van het plan. Hiervoor is ten dele gebruikgemaakt van de bestaande lijnen in het landschap. De verkavelingspatronen zijn tamelijk traditioneel en sluiten aan op eerdere uitbreidingen. Wat opvalt is het hoge percentage vrijstaande en twee-onder-een-kapwoningen. Dit gaat gepaard met een relatief klein aantal appartementen en huurwoningen.



## Veldhuizen & De Balije, Leidsche Rijn, Utrecht



1998–2008

Quadrat, Crepain Binst, Buro Lubbers

AM, Bofor (Fortis, Rabo Bouwfonds), Groenrand (C), Portaal (C), Gemeente Utrecht

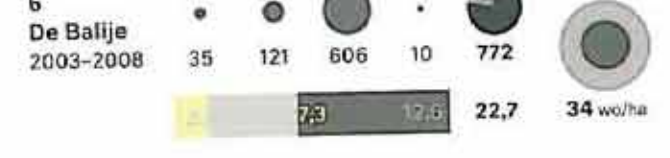
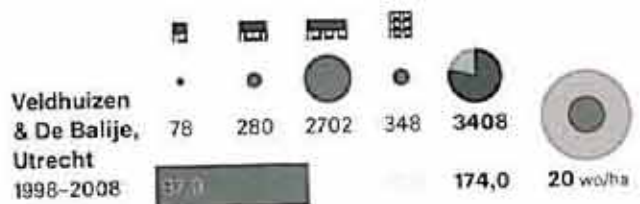
Aan de zuidwestkant van Leidsche Rijn, ten westen van De Meern en ten noorden van de A12, liggen Veldhuizen en De Balije. Deze twee wijken verschillen van elkaar in zowel karakter als fasering. De centrale ontsluitingsweg, een brede weg met aan weerszijden ruime groenstroken en water, wordt deels gecombineerd met een busbaan en vormt de verbinding met de overige delen van Leidsche Rijn. Veldhuizen is orthogonaal van opzet en bestaat voor een groot deel uit gespiegelde strokenbebouwing met achterpaden. De Balije, het oostelijke deel, is een blokkenpatroon met geclusterde, centraal gelegen parkeerterreinen en is later ontwikkeld dan Veldhuizen. Enkele bestaande erven uit het oude agrarische landschap zijn opgenomen in het plan en sommige boerderijcomplexen hebben daarin een nieuwe, recreatieve functie gekregen. De Balije wordt door het Kloosterpark los gehouden van de bestaande bebouwing van De Meern. Een brede, groene geluidswal en een grote waterpartij zorgen voor een grote afstand tussen de woningen en het voorbijrazende verkeer over de A12 en bieden aantrekkelijke recreatiemogelijkheden voor de wijk. De grote waterpartij wordt diep de wijk ingetrokken en creëert daar

enkele schiereilanden. Een nieuwe, directe aansluiting op de A12 via de bestaande verzorgingsplaats is in voorbereiding.

Veldhuizen and De Balije occupy the south-west portion of Leidsche Rijn, west of De Meern and north of the A12. These two districts differ in both character and the stages in which they were developed and built. The main access road, a broad way flanked by spacious green strips and water, is partly combined with a bus lane and links up with the rest of Leidsche Rijn. Veldhuizen has an orthogonal layout and consists largely of terraced housing in mirror image with back passages. De Balije, the eastern part, has a block pattern of clustered parking areas set centrally and was developed later than Veldhuizen. A few existing properties from the old farming landscape have been incorporated in the plan and some farms given a new recreational duty to perform. A park (Kloosterpark) separates De Balije from the existing fabric of De Meern. A broad green noise barrier and a wide expanse of water both the housing well clear of the onslaught of vehicles along the A12 and opens up attractive recreational prospects for the

district. The expanse of water is drawn deep into the district, generating a number of peninsulas. A new, direct link to the A12 via the existing service station is in the pipeline.





## De Aker, Amsterdam



1994-2003

SVP, OD205, Hans Ebberink, Buro Lubbers (L), Stadsdeel Osdorp

AM, BAM, BPF, De Alliantie (C), De Nijs, Delta roA (OC), Eigen Haard (C), ING, Rabo Bouwfonds, SBB, SBDN (OC), Stadgenoot (C), Ymere (C)

De Aker ligt ten zuidwesten van Amsterdam, vormt de uitbreiding van Osdorp tot aan de Ringvaart van de Haarlemmermeer en is daarmee een uitloper van het AUP, het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1934 van Cornelis van Eesteren. Tegen Badhoevedorp aan, naast Nieuw-Sloten en vlakbij de opritten van de A9 en de A4, is De Aker een bijzonder stedelijk gelegen uitleglocatie. De Aker is tussen 1985 en 2005 in twee delen gerealiseerd. Middelveldse Akerpolder 1 is integraal gebouwd en dateert van voor 1995. Het tweede deel is de eigenlijke vinexlocatie, maar borduurt voort op de structuur van het eerste deel, waarbij de voormalige rand de centrale as geworden is. Deze centrale as is de hoofdonsluiting van de wijk en met een tram verbonden met het centrum van Amsterdam. In deze as wordt een zeer hoge dichtheid van ongeveer honderd woningen per hectare in grote bouwblokken met appartementen gecombineerd met een groot winkelcentrum. Hierachter staan voornamelijk rijwoningen. Twee oude linten doorkruisen tamelijk onopvallend het plangebied. Ook het groen en het water in de wijk is weinig specifiek gemaakt en ligt enigszins versnipperd tussen de deelplannen. Wel is langs de

ringvaart een langgerekt, groen recreatiegebied gecreëerd.

De Aker lies in the south-west of Amsterdam where it extends the existing Osdorp district up to the ring canal surrounding Haarlemmermeer. This makes it an offshoot of Cornelis van Eesteren's General Extension Plan (AUP) of 1934. Right up against Badhoevedorp, next to Nieuw-Sloten and near the slip-roads to and from the A3 and A4, De Aker is thoroughly urban in its setting. The district was built between 1985 and 2005 in two phases. Middelveldse Akerpolder 1, dating from before 1995, was constructed as a fully-formed entity. The second phase is the actual Vinex scheme that it embraces on the structure of the first so that the former edge has become the central axis. This axis is the main way in and out of the district and is linked to the centre of Amsterdam by a tram line. Along it, large apartment blocks in an extremely high density of some 100 dwellings per hectare are combined with a large shopping centre. Behind the axis are mainly terraced houses. Two old roads with houses cross the planning area creating a low profile. The green

strip and water in the district is equally non-committal and sits between the sub-areas. Its somewhat peculiar configuration is offset by an irregular green recreation area along the ring canal.



## 't Zand, Son en Breugel

256



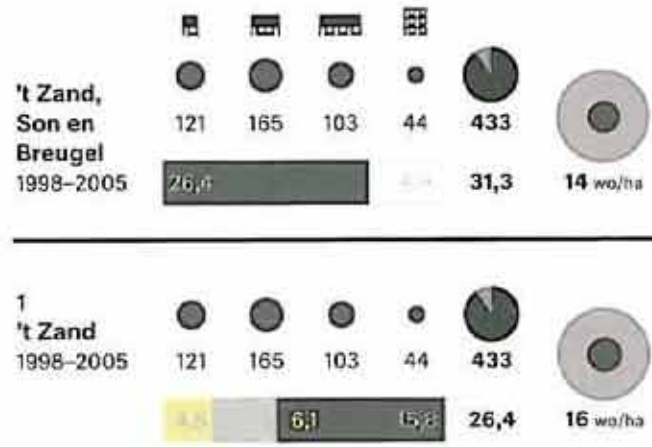
21  
1998-2005

3  
Buro Lubbers, Inbo

6  
GEM 't Zand (Rabo  
Bouwfonds, Gemeente  
Son en Breugel)

't Zand is een kleine wijk in de oksel van het Wilhelminakanaal en de nieuwe A50 ten noorden van Eindhoven. De wijk is een uitbreiding aan de zuidwestkant van Son en sluit aan op een bestaande villawijk. Tussen beide bevindt zich geen doorgaande autoroute, alleen een verbinding voor fietsers en voetgangers. Voor autoverkeer is er één ontsluitingsweg, die als een lange oprijlaan door het bos de toegang vormt tot de wijk. Er is op een goede manier gebruik gemaakt van het bestaande landschap. De wijk is subtiel ingevoegd op een open plek in een bestaand bos en de bosranden zijn goed ingezet voor de kwaliteit van de woonomgeving. Door de volgroeide bomen heeft de wijk al snel een volwassen karakter gekregen. Dit wordt nog versterkt door de rijkelijk toegevoegde nieuwe beplanting. De wijk bestaat uit veel en relatief ruime vrijstaande, twee-onder-een-kap- en rijwoningen. De straten bestaan voornamelijk uit groene singels; twee gescheiden rijbanen met een bomenrij in het midden. Parkeren vindt op eigen terrein plaats en langs de rijbaan op halfopen verharding. Hier en daar zijn geconcentreerde parkeerclusters. Door de vele bomen en de groene bermvallen de auto's minder op in het straatbeeld.

't Zand is a tiny development set in the obtuse angle where the new A50 crosses the Wilhelminakanaal north of Eindhoven. It connects the southwest side of Son where it links into with an existing greenbelt residential area. The two are directly connected for pedestrian and cyclist only, with no through road for motorized vehicles. There is one way of getting to 't Zand, along an avenue-like approach road leading through the woods. The existing landscape is effectively drawn on, with 't Zand subtly embedded in, creating an existing world and the edges of the wood offer entry designed to enhance the residential milieu. With its mature trees, 't Zand has itself an image of maturity, an effect strengthened by the wealth of new plantings. Many residential spacings detached, semi-detached and terraced houses stand along streets largely consisting of green avenues, two carriageways separated by a row of trees. Parking is on property, and on open zoning along the road with parking clusters concentrated here and there. The many trees and the green verges make the city less conspicuous in the streetscape.



**Meerhoven, Eindhoven**



1998-2016

Atelier Dutch, Buro Lubbers (L)

3Hoven, AM, Bemog, Brabavast, Domein (C), Dura Vermeer, Fortis, Heijmans, ING, Kalliste, PBHR (OC) Properstok, Stam + de Koning, SSEW (OC), Synchroon, Trudo (C), Van Straten, Woonbedrijf (C), Wooninc. (C), Zeshoven

Meerhoven is een grote uitbreidingslocatie ten westen van de A2 en Eindhoven, gelegen tegen het Beatrixkanaal en naast het vernieuwde Eindhoven Airport. De locatie is onderdeel van een grotere ontwikkeling in dit gebied, dat bestond uit het voormalige militaire vliegveld Welschap, een kazerne met oefenterrein en enkele weilanden. Drie woonbuurten met een park en een centrumgebied met voorzieningen vormen de hoofdstructuur van de wijk, met daaromheen een aantal grote kantoren- en bedrijventerreinen, waaronder Flight Forum. De zuidkant van Meerhoven grenst aan een grote woningbouwlocatie in de naburige gemeente Veldhoven. De wijk is aangesloten op hoogwaardig openbaar vervoer in de vorm van de futuristische Phileasbus, die tussen Eindhoven Airport en het centrum rijdt. Een nieuwe randweg, aan twee kanten aansluitend op de A2, zal de verschillende buurten met elkaar verbinden. De eerste twee delen van de wijk, Zandrijk en Grasrijk, zijn beide sterk geënt op een grid, maar kennen daarbinnen een grote variatie aan bebouwingstypologieën. Rijwoningen, patio-woningen en bouwblokken worden afgewisseld door velden met vrijere bebouwing. Het grid van Grasrijk wordt door-

sneden door het natuurlijke verloop van het riviertje de Rundgraaf. Ook andere oorspronkelijke elementen zijn verwerkt in het nieuwe plan. Zo doet het oude luchthavengebouw tijdelijk dienst als informatiecentrum.

Meerhoven is a large outlying development west of the A2 and Eindhoven, along the Beatrixkanaal and next door to the revamped Eindhoven Airport. The development is a larger development in this area, which consisted of the former military airfield Welschap, a barracks and training area and some meadows. Three residential neighbourhoods with a park and a central area with shops and services make up the main structure with around a dozen of large office and business buildings, including the Flight Forum business park. The south side of Meerhoven borders a large housing development in the neighbouring municipality of Veldhoven. Meerhoven is linked up to the city high quality public transport system in the shape of the Phileasbus, the high speed bus between Eindhoven Airport and the city centre. A new road, connecting the A2 at two points, will link the different parts of the district to

each other. The first two parts of the district to be completed, Zandrijk and Grasrijk, are both strongly structured around a grid pattern of development. These two parts are linked together and to the city centre by a high quality public transport system. The grid of Grasrijk is cut through by the natural course of a small river, the Rundgraaf. Other original buildings from the area are also being preserved and used as an information centre.



**Meerhoven,  
Eindhoven**  
1998–2009



3000



181,3

17 wo/ha

**1  
Zandrijk**  
1998–2004



1100



38,2

29 wo/ha

**2  
Grasrijk**  
2002–2009



1900



62,2

31 wo/ha