



Stedenbouw in de praktijk

19 visies op verdichting
en wellbeing

Frank Suurenbroek
Gideon Spanjar
Hugo Beschoor Plug
Federica Colombo

Stedenbouw in de praktijk

19 visies op verdichting en wellbeing

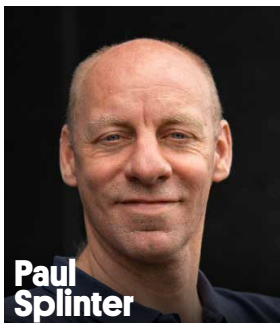
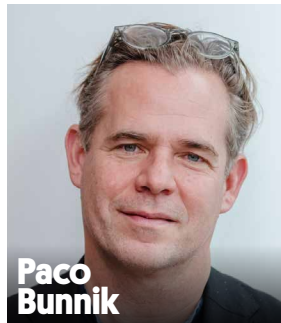
Frank Suurenbroek
Gideon Spanjar
Hugo Beschoor Plug
Federica Colombo

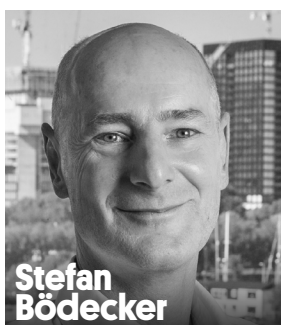
Inhoudsopgave

Ten geleide 4

1	Marco Broekman - BURA	13
2	Pim van der Ven - Juli Ontwerp	20
3	Anne-Mette Andersen - AM Landskab	26
4	Indira van 't Klooster - Arcam	32
5	Paco Bunnik - Gemeente Amsterdam Zuidas	39
6	Han Dijk - PosadMaxwan	47
7	Nicole de Vrij - Eigen Haard	52
8	Joost Nieuwenhuijzen - EFL	59
9	Daan Roggeveen - MORE	65
10	Stefan Bödecker- Studio Vinke	73
11	Milou van Min - Arcadis	79
12	Paul Splinter – Aorta Utrecht	85
13	Johan Snel - AM	92
14	Tijl Hekking - IMOSS	98
15	Joost van Faassen - Gemeente Amsterdam Afdeling Innovatie	105
16	Anouk Distelbrink - BNSP	112
17	Filippo Lodi - UNStudio	117
18	Lars van Vianen - Scape Agency	124
19	Tjeerd Haccou - Space&Matter	130

Colofon 139





1 Marco Broekman - BURA



Marco Broekman is partner van BURA, bureau voor stedenbouwen landschap dat ontwerpen en onderzoek inzet om complexe stedelijke vraagstukken op te lossen. BURA werkt zowel voor publieke als private partijen op uiteenlopende schaalniveaus, van plekken, buurten, stadsdelen tot regio's. Marco is opgeleid als architect aan de Technische Universiteit Eindhoven en heeft sinds 2012 zijn stedenbouwkundige titel. bura.city

Aspecten van wellbeing

Wellbeing heeft een fysiek en een sociaal deel. Die twee hebben met elkaar te maken. In projecten werken we niet expliciet aan het onderwerp wellbeing, maar we kijken er wel op verschillende niveaus naar. Bijvoorbeeld in het project Merwede in Utrecht (FIG. 1.1). Daar is een belangrijk aspect van wellbeing dat we het gebied voor 90 procent autovrij maken en ons richten op het stimuleren van lopen en fietsen. De stedenbouw van de laatste decennia was te veel gericht op auto's en functiescheiding. Er ontstonden geen 15-, maar 60-minuten-steden. Voor fysieke wellbeing is het belangrijk dat mensen bewegen in een prettige openbare ruimte. Toen we acht jaar geleden aan Merwede begonnen te werken, hebben we besloten om de auto uit het plan te halen. Zonder de dwangbuis van de auto kun je echt anders kijken naar het ontwerp van de openbare ruimte. Je hebt geen straten en parkeerplaatsen nodig en kunt de stedelijke ruimte veel groener en natuurinclusiever maken. Sociale wellbeing gaat echt over het maken van plekken waar mensen elkaar ontmoeten in de openbare ruimte, op pleinen en in parken. Daarnaast is het maken van een gemengde stad een ander belangrijk aspect van wellbeing. Voor leven in een stad heb je niet alleen woningen nodig maar een combinatie van alle belangrijke programma's, zoals supermarkten, scholen en opvangcentra. Hoe vindt de zonering van het programma plaats? Veel stedenbouwkundige plannen in Nederland

reserveren overal gebieden voor sociale activiteiten, maar in veel buurten is er niet genoeg programma om een levendige plint te maken. Het grappige is dat er geen specifieke adviseurs voor wellbeing rond de tafel zitten, al werken we in Merwede wel met een 'omgevingspsycholoog'. Ik denk dat wellbeing door verschillende disciplines heen loopt. Het is een breed concept dat in elke discipline is ingebed.

Er zitten geen adviseurs voor wellbeing aan tafel.

Gebieden met verschillende karakters

Als je een stoel ontwerpt, maak je een prototype, dat je vervolgens controleert, verandert en tot een definitieve stoel transformeert. Met stedelijke planning werkt het anders want je kunt geen prototype van een wijk maken en kijken of het werkt. We leren daarom veel van gerealiseerde gebieden en wijken. Toen we Merwede aan het ontwikkelen waren, hebben we verschillende excursies gedaan met het gehele ontwerpsteam, inclusief de eigenaren. Uiteindelijk hebben we binnen Merwede gewerkt met verschillende sferen qua dynamiek. Sommige delen zijn dynamisch met veel activiteit, interactie en reuring. Daar maken we winkels en ander programma op pleinen en in straten. In andere delen maken we woningen met keukens en woonkamers die verbonden zijn met groene straten. We hebben geleerd dat je moet kiezen. Je kunt niet overal en altijd levendigheid en dynamiek introduceren.

Voortdurende stapeling van uitdagingen

Merwede is uitzonderlijk omdat we voor zeven eigenaren werken. Eén is de gemeente en de anderen zijn particuliere eigenaren. Tijdens het gehele proces hebben we met hen gepraat. Het plan is interactief met de eigenaren ontstaan, maar ook in dialoog met de omgeving. De eerste uitdaging was om de ambities hoog te houden, maar het wel haalbaar te maken en alle partijen, inclusief de gemeenteraad, ja te laten zeggen.

5 Paco Bunnik - Gemeente Amsterdam Zuidas



Paco Bunnik is als supervisor van de Zuidas werkzaam voor de gemeente Amsterdam. In deze rol bewaakt hij de kwaliteit van de stedenbouw en architectuur van het gebied dat in 2040 één van de duurzaamste stedelijke centra van Europa is. Paco heeft architecture & urban planning gestudeerd aan de TU Delft. zuidas.nl

Drie strategische verschuivingen

Toen ik startte met het werken aan de Zuidas (FIG. 5.1 & 5.2) lag de focus op de ontwikkeling van gebouwen en een goede publieke ruimte. De laatste jaren zijn er echter een aantal dingen veranderd. Er vinden op dit moment drie verschuivingen plaats. Een programmatische verschuiving van monofunctioneel naar radicaal multifunctioneel. De Zuidas mist een sense of place en 's avonds is het vaak nog leeg. Een mobiliteitsverschuiving richting de langzame stad. Binnen het ontwerp van de openbare ruimte richten we ons allereerst op de voetganger en de fietser, vervolgens op het openbaar vervoer en uiteindelijk op de auto. De derde verschuiving heeft te maken met klimaatadaptatie in de openbare ruimte en op gebouwniveau. Daarvan zijn we ons veel meer bewust en daar ontwerpen we ook mee.

Meer energie door diversiteit

De typologie van hoge dichtheid en gemengd gebruik is voor de Zuidas goed gekozen als startconditie omdat de locatie in hoge mate verbonden is, lokaal en internationaal door de nabijheid van een hoogwaardig OV knooppunt en ook de luchthaven Schiphol. Daarom kunnen we op meerdere schaalniveaus

betekenisvol zijn. De Zuidas verandert radicaal in de komende tien jaar. Aan de bestaande 1.500 woningen worden nog 7.000 toegevoegd. Dat betekent meer diversiteit, meer culturen en meer mensen die hier op alle momenten van de dag, avond en nacht verblijven. Dat heeft een groot effect op hoe mensen de energie van de plek ervaren.

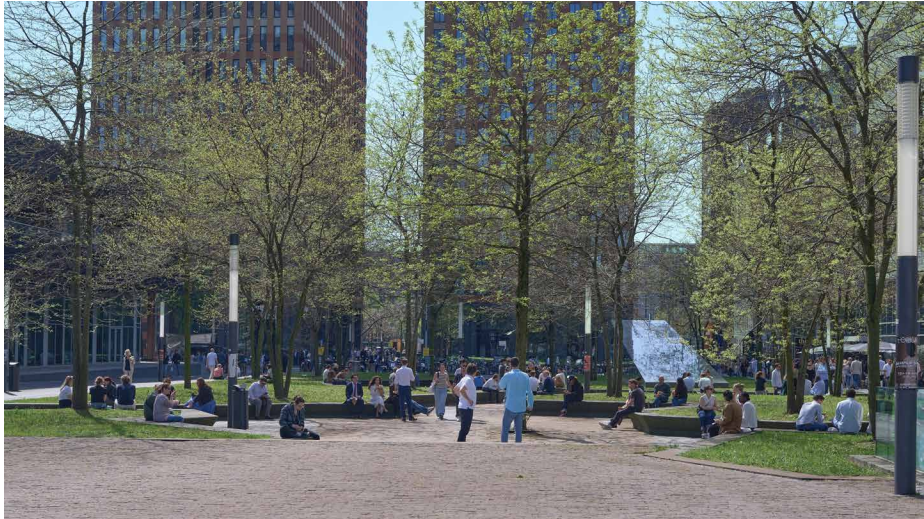


FIG. 5.1 Gustav Mahlerplein Zuidas, Amsterdam

Amsterdam Zuidas

Democratische ruimteverdeling

Mobiliteit is een grote uitdaging. We voegen veel woningen toe en tegelijk komen er nog veel mensen met auto's naar de kantoren. Hoe kunnen we deze stromen controleren? De nieuwe gebouwen krijgen minder parkeerplaatsen dan voorheen, zodat de ontwikkelaars met nieuwe mobiliteitsconcepten moeten komen. Daarnaast zijn we veel straten aan het herontwerpen. We veranderen tweerichtingsverkeer in eenrichtingsverkeer zodat we minder ruimte voor auto's en meer ruimte voor groen, terrassen, fietsinfrastructuur en wandelpaden hebben. We streven naar een meer democratische manier om de ruimte te verdelen en we richten ons op de belangrijkste gebruikers, de voetganger en de fietser. Daar zijn we niet uniek in. Er zijn al steden zoals Londen, waar ontwikkelingen in de directe nabijheid van trein- en

6 Han Dijk - PosadMaxwan



Han Dijk is partner bij PosadMaxwan, waar stedenbouwkundigen, onderzoekers en dataspecialisten werken aan het analyseren van complexe stedelijke vraagstukken en het ontwikkelen van praktische antwoorden. PosadMaxwan heeft gespecialiseerde teams met een eigen focus op stedenbouw en planning. Han is opgeleid als stedenbouwkundige aan de Royal Danish Academy of Fine Arts en de TU Delft. posadmaxwan.nl

Onderzoek naar de toekomst

We richten ons op een breed scala aan onderwerpen en gaan op enkele daarvan de verdieping in met eigen onderzoek. In het verleden waren dat bijvoorbeeld gezondheid en de ruimtelijke implicaties van hernieuwbare energie. Op dit moment onderzoeken we de digitale elementen van steden in ons team Digital Cities. We financieren ons onderzoek zelf om ahead of the game te zijn. We proberen de agenda te bepalen om een sterke positie te hebben wanneer de markt er klaar voor is. Een voorbeeld is gezonde stedenbouw. Voordat onze bureaus fuseerden, gaf Rients Dijkstra, als toenmalig nationale adviseur voor steden en infrastructuur, ons de opdracht om onderzoek te doen naar gezondheid in steden. Dat deden we samen met partners uit de stad Utrecht en de GGD. Zij wisten veel over gezondheid en niets over ruimtelijke ontwikkelingen. Het hele project was erop gericht om deze kloof te overbruggen. Dat was erg nuttig voor ons. We ontwikkelden basisprincipes om gezondheid aan het ruimtelijke perspectief te koppelen. Sindsdien denken we bij elk nieuw project na over hoe de ruimtelijke ontwikkeling een maximaal effect kan hebben op de gezondheid van de huidige én toekomstige bewoners van een gebied. Deze principes hebben we opgenomen in een reader over gezonde stedenbouw en nemen we mee in het werk dat we doen op alle schaalgebieden. Van openbare ruimte tot regionale planning.

Performance boven esthetiek

Esthetiek is slechts gedeeltelijk interessant. Ik geloof in minder focus op esthetiek en meer focus op de prestatie van oplossingen. Hoe functioneert de ecologische waarde, de klimaatadaptiviteit, de sociale veiligheid? Esthetiek is leuk, maar ik denk dat we ons deze focus niet meer kunnen veroorloven. We moeten ons meer richten op nature-based oplossingen in de gebieden waar we bouwen. Wat zijn de mogelijkheden om het gebied te behouden zoals het is, of om het terug te brengen naar de staat waarin het verkeerde toen bodem, landschap en water nog optimaal functioneerden? Natuurlijk vraagt menselijk leven en stedelijke verdichting om meer verharde ruimte voor woningen, mobiliteit en logistiek. Maar het gaat om het vinden van een goede balans waarin de ruimtelijke keuzes de plek niet van de natuurlijke context vervreemden.

Minder focus op esthetiek, meer focus op de prestaties van oplossingen.

Keuzes maken en flexibiliteit vasthouden

Het ruimtelijke ontwerp moet helpen bij het vinden van een goede balans en bij het maken van harde keuzes. Als we hier bouwen, hoeveel ruimte moeten we dan reserveren voor mobiliteit, logistiek, etc.? Veel van deze keuzes zijn politiek gedreven. Ik denk dat we de complexiteit moeten omarmen en niet alles te snel moeten afdoen met oneliners. Dat is meestal het geval als thema's in een politieke arena worden gebracht. Wat helpt is om duidelijkheid te bieden hoe simpele keuzes het stedelijk systeem kunnen raken. Daarbij laten we zien wat we nú willen en kunnen oplossen. Bepaalde aspecten van karakter en identiteit zijn belangrijk op stedelijk niveau, terwijl andere aspecten meer bij de architectonische schaal horen.

7 Nicole de Vrij - Eigen Haard



Nicole de Vrij is directeur Ontwikkeling & Zakelijk Beheer van de Amsterdamse woningcorporatie Eigen Haard. Het werkgebied van Eigen Haard strekt zich uit over 100 buurten in acht gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam. Het totale woningbezit van Eigen Haard bedraagt ca. 58.000 woningen in het sociale en middensegment huur. Nicole is opgeleid aan de Technische Universiteit Delft en de Business School Nederland. eigenhaard.nl

Thuis voelen

Als we het hebben over het begrip wellbeing, dan denk ik aan ‘je thuis voelen in je omgeving’. Een goede woning en een sociaal netwerk in een prettige buurt. Dat is heel belangrijk voor ons. We stellen de klant, de huurder, centraal in alles wat we doen. En kijken wat die nodig heeft. Dus ontwikkelen we woningen en programmeren we in onze bedrijfsruimten commerciële en maatschappelijke activiteiten die van betekenis en toegevoegde waarde zijn voor onze huurders en de buurt. Veel bedrijfsruimten bevinden zich in de plint onder onze woningen. Een goede invulling is dus heel belangrijk voor de manier waarop de stad wordt ervaren.

Openbare- en privéruimten gekoppeld

De Kolenkitbuurt (FIG. 7.1 & 7.2) was een van de slechtste buurten van Nederland en stond op de lijst met Vogelaarwijken. We hebben de wijk omgetoverd tot een leefbare buurt met veel aandacht voor de manier waarop de openbare en privéruimten aan elkaar zijn gekoppeld. Ik ben er echt trots op. Auto's zijn uit het zicht, dus de openbare ruimte is voor lopen, spelen en fietsen. Er is speelruimte voor kinderen, een school en er zijn verschillende functies in de plint op de begane grond. Het gebied is dicht bebouwd, maar

heeft toch een menselijke maat, ook in de openbare ruimte. Dat is één van de belangrijkste aspecten voor ons. Ook bij een hoge dichtheid moeten gebieden sociaal beheersbaar zijn. We willen zorgen dat bewoners zich op hun gemak voelen in de collectieve en gedeelde ruimten.



FIG. 7.1 De Kolenkitbuurt, Amsterdam
Eigen Haard

Verbondenheid met de gebouwen

Bouwen betekent voor corporaties werken met veel uitdagingen. Aan de ene kant leiden hogere dichtheden tot meer woningen en dus tot meer inkomsten. Aan de andere kant moeten we aan de toekomst denken, aan het moment dat het gebouw opgeleverd en verhuurd is. We moeten zorgen dat mensen zich verbonden voelen met het gebouw. De leefbaarheid is een stuk beter als mensen zich verantwoordelijk voelen, hun gebouw schoonhouden, contact hebben met hun medebewoners, samen een gemeenschap opbouwen en voor elkaar zorgen. Ik denk dat grootte en schaal heel belangrijk zijn. Projecten moeten niet te groot en onpersoonlijk zijn. De architectonische maat en vorm moeten aansluiten bij de menselijke maat. Maar het gaat ook om de architectuur, de manier waarop de gebouwen zijn gepositioneerd en de openbare ruimte is ontworpen.