

# *DE STAD VAN DE TOEKOMST KRONIEKEN*



*KRONIEK #10*  
*PLENAIRE*  
*BIJeenKOMST 3*  
*VAN VISIE NAAR*  
*ONTWERP*

*12 OKTOBER 2018*

---

# SAMEN WERKEN AAN EEN GEZAMELIJK NARRATIEF VAN DE STAD VAN DE TOEKOMST

Door Marieke Berkers

De derde plenaire sessie markeert een bijzonder moment. Vijf keer twee teams presenteren hun ontwerpvoorstellen in bijna definitieve vorm aan collega-ontwerpers, beleidsmakers en stedenbouwkundigen uit de projectlocaties, andere betrokkenen en een kritisch panel. Wat zijn thema's die boven komen drijven? Kiezen teams eenzelfde richting in hun zoektocht naar ontwerp oplossingen, of juist heel verschillende richtingen? Levert de ontwerpstudie vierkante kilometers aan woon-werkgebieden op waar we naar kunnen gaan verlangen? Hoe gaan de teams om met onzekerheden omtrent de transitieopgaven? En met welke nieuwe werkwijzen en instrumenten komen de ontwerpers?

## Groeiend gezamenlijk narratief

Veel van de plannen van de ontwerpteams zijn gedurende de maanden dat ontwerpstudie *De stad van de toekomst* plaatsvond een beetje naar elkaar toe gegroeid, zo valt op tijdens de presentaties. Het intensieve proces van masterclasses, plenaire presentatie-

momenten en lokale workshops heeft ervoor gezorgd dat rondom enkele thema's een gezamenlijk narratief is gaan ontstaan.

## Gedeelde stad

Een van die thema's is de gedeelde stad, zowel in de betekenis van het meer intensief delen van de beschikbare ruimte, als het collectief aanpakken van projecten. Voor locatie Haven-Stad Amsterdam zien zowel team INcity (Roy Plevier) als team Haven-Stad Makerstad (Oscar Vos) in het collectief een belangrijke entiteit die actief de stad moet gaan maken. 'Op het niveau van de stedelingen worden gedeelde waarden gecreëerd,' aldus Plevier. Maar hoe het collectief werken samen met stedelingen te organiseren, zodat een stad ontstaat waar iedereen – ook meer kwetsbare groepen – baat bij heeft, is nog niet helemaal helder. Ook het ruimtelijk aspect van delen verdient nog aandacht. Als de relaties tussen privé en publiek verschuiven, hoe ziet die ruimte er dan uit?



Afb. 1: Voor locatie Haven-Stad Amsterdam ziet team Haven-Stad Makerstad (Oscar Vos) in het collectief een belangrijke entiteit die actief de stad moet gaan maken, bijvoorbeeld door middel van verticale zelfbouw. Beeld: team Haven-Stad Makerstad

### Nieuwe stationsbiotoop

Ook opvallend is de veranderende houding ten opzicht van infrastructuur. Waar in het begin van de ontwerpstudie door veel teams vrij defensief tegen de vele infrastructuren en de dominantie van de auto werd aangekeken, lijkt nu een middenpositie de boventoon te voeren. In Rotterdam beschouwt Team CIAM XXI van VenhoevenCS de infrastructuur als essentieel element in het gebied. Wel organiseert het team de verkeersstromen beter, in meerdere schaalniveaus. Daarmee ontstaat onderscheid tussen goederen en mensen. Het team plant een goederen-hub direct aan de snelweg en een ondergrondse metro. Dat geeft centraal in het plangebied meer ruimte voor verbindingen voor langzaam verkeer en voor regenwateropvang en kwelwater. De nieuwe stationsbiotoop die zo ontstaat, geeft hiermee een duidelijk vervolg aan de inzet die met de oude sleutelprojecten is gedaan.

### Meervoudig ruimtegebruik

Ook team WAM werkt in Den Haag aan én het vergroten van de bereikbaarheid én het toevoegen van gebruikskwaliteit in de publieke ruimte. Daarbij is vertrekpunt van het team de schaal van de omgeving zelf; het beter verbinden van omliggende wijken met nieuwe knooppunten in het gebied, zodat deze bijdragen aan het realiseren van een inclusieve stad. Daartoe voegen de ontwerpers een aantal *landmarks* toe, zoals een publiek dek als nieuwe entree aan de achterzijde van het Centraal Station en een *hub* op het hoofd van de Binckhorst. In eenzelfde lijn werkt team Basta aan een strategie voor de oostrand van Utrecht. Zij het in een volstrekt andere context. In Utrecht vormt het landschap en niet de stad de

onderlegger van ontwikkeling. Team Basta vormt inundatievlaktes om tot piekberging en maakt zo de geschiedenis van de Nieuwe Hollandse Waterlinie weer zichtbaar.

### Nieuwe modaliteiten

Hoe de toename van verkeer te faciliteren met een afname aan verkeersruimte is zowel in Den Haag als in Eindhoven aan de orde. Hier zal de drukte rondom de vervoershubs in de komende jaren alleen maar toenemen. In Den Haag zien beide teams kans voor



Afb. 2: Team CIAM XXI van VenhoevenCS organiseert de infrastructuur beter. Daarmee ontstaat onderscheid tussen goederen en mensen en in het centrale deel van het plangebied meer ruimte voor verbindingen voor langzaam verkeer en voor regenwateropvang en kwelwater. Beeld: Team VenhoevenCS

## ‘Werk aan alle schalen tegelijkertijd’

Roy Plevier

de *hyperloop* als alternatief vervoersmiddel dat de bereikbaarheid van het *Central Innovation District* kan verbeteren op Randstedelijk of zelfs internationaal niveau. Deze ingreep zorgt voor een flinke discussie. Levert een toename van vervoerskeuzen niet per definitie meer drukte op? Zo vul je de ruimte die de afname van verkeersruimte geeft met het introduceren van de nieuwe modaliteit meteen weer in.

### Versnellen of vertragen?

Het denken over infrastructuur is van oudsher erg gericht op het efficiënter maken van de reis. Maar misschien moeten we in de toekomst genoeg nemen met langere reistijden in ruil voor *hubs* waar de verblijfskwaliteit van hoger niveau is. Zo stelt team Urban Arcipelago voor het busstation in Eindhoven een eindje naar het oosten op te schuiven en in plaats

van een kopstation meerdere haltes langs het centrum te maken. Deze zijn onderling verbonden door een hooggelegen looproute. In de openbare ruimte is door de opsplitsing van het busstation meer plek voor een klimaatadaptieve inrichting, wat grote verblijfskwaliteit oplevert en een vestigingsvoorwaarde is voor bedrijvigheid, wonen, winkels en horeca. Ook dit team introduceert een nieuwe modaliteit: de *lightrail* die als drager de verbinding kan gaan maken tussen de *hotspots* van Eindhoven en kan uitgroeien tot cirkellijn.

### Schakelen tussen schaalniveaus

Wie sleutelt op het ene schaalniveau ziet effect op het andere schaalniveau. ‘De vierkante kilometer is de motor van heel veel vierkante kilometers eromheen,’ aldus Rijksadviseur van de Fysieke Leefomgeving Daan Zandbelt. Het belang van constant schakelen tussen de verschillende schaalniveaus wordt ook door bijna alle teams onderschreven. ‘Werk aan alle schalen tegelijkertijd,’ zegt Plevier. ‘De buurt met de schaal van het individu, waar je elkaar tegen kunt komen, maar waar ook de regenwaterbuffers op ooghoogte aanwezig zijn. De schaal van de wijk waar materiaalkringlopen gemaakt kunnen worden. En de regio die

## Waterliniepark

Leven met een veranderend klimaat



Afb. 3: Team BASTA vormt inundatievlaktes om tot piekberging en maakt zo de geschiedenis van de Nieuwe Hollandse Waterlinie weer. Beeld: Team BASTA





Afb. 4: Team Urban Arcipelago ontwerpt een openbare ruimte die door de opsplitsing van het busstation meer plek biedt voor een klimaatadaptieve inrichting. Data levert grote verblijfskwaliteit op. Beeld: Team Urban Arcipelago

de schaal heeft van de maatschappij. Daar gaat het erom hoe een locatie infrastructureel verbonden is met de omliggende regio.' Wouter Veldhuis van team Triangel kaart de beperking aan van de vierkante kilometer en de noodzaak om voor sommige opgaven het hogere schaalniveau op te zoeken. Veldhuis: 'De stad van de toekomst is geen locatie, maar een systeem als geheel.' De energie die nodig is voor een wijk, kunnen we volgens Veldhuis bijvoorbeeld beter op de Noordzee opwekken dan in Fellenoord.

### Verlamming

Dat schakelen tussen schaalniveaus ook tot enige verlamming in de plannenmakerij kan leiden is soms al in de huidige praktijk merkbaar, bijvoorbeeld in de stad Amsterdam. Hier pleit een deel van de vakgemeenschap voor versneld werken aan projectlocaties op vierkante kilometerniveau en een ander deel voor enige vertraging en het maken van visie op de grotere schaal. In theorie kunnen beide groepen elkaar zo eeuwig in de wurggreep houden, zonder dat er iets gebeurt.

### Ruimte houden voor het onbekende

Om verlamming te voorkomen kan het helpen de projectgebieden niet helemaal dicht te plannen. Team Haven-Stad Makerstad doet daarom het voorstel een stadswijk te maken met een mix van 60% wonen, 30% bedrijvigheid en 10% ruimte voor toekomstige ontwikkelingen. Deze verdeling geeft – anders dan de huidige verdeling van de gemeente 20% bedrijvigheid en 80% wonen – ruimte aan het onvoorziene. Om te zorgen dat de ontwikkeling ruimtelijk een stevig geheel blijft, ontwerpt het team een robuust *framework* voor mobiliteit, warmte, water, data en elektra als collectieve investering. Vos: 'Daaromheen is dan

'Nieuwe coalities leiden tot  
nieuwe stedelijkheid'

Oscar Vos

## ‘Nieuwe manieren van tekenen leveren een nieuwe woordenlijst op’

*Esther Vlaswinkel*

vrijheid voor een patchwork aan nieuwe coalities tussen overheid, bedrijven, burgers en kennis.’ Zo’n systeem valt ook op te schalen. Hoe verder het proces vordert – hoe meer woningen en/of voorzieningen – hoe zwaarder het systeem.

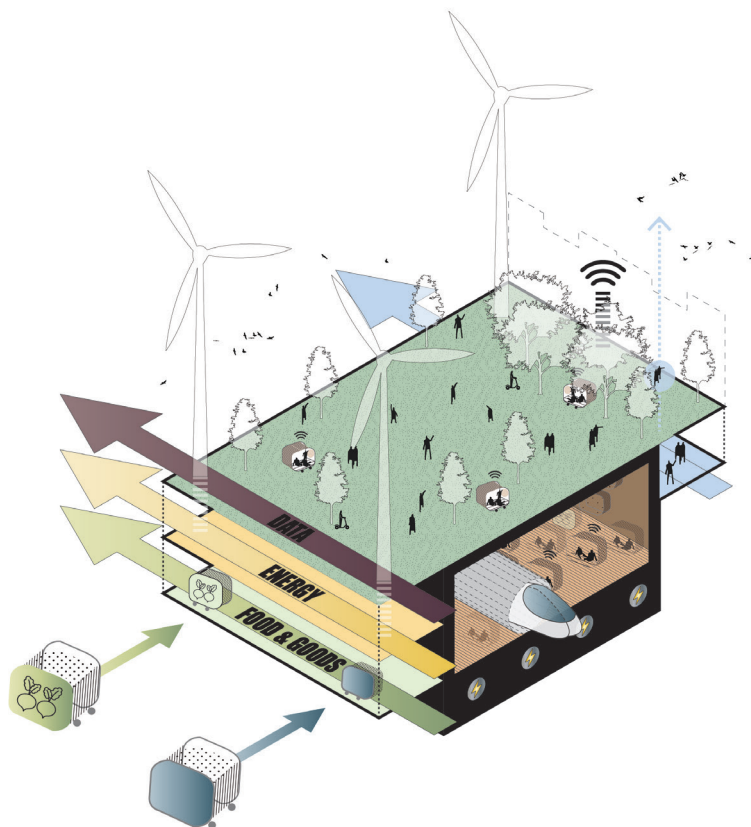
### Nieuw vocabulaire

Met de zoektocht naar nieuwe toekomstbeelden ontstaat ook een nieuwe taal, soms om het nog niet bestaande te kunnen beschrijven en soms om het bestaande anders te gaan zien. Team Stadsvrijheid maakte een waar glossarium. Maar ook uit de voorstellen van VenhoevenCS en team Triangel valt een lange nieuwe woordenlijst te destilleren. Team Stadsvrijheid onder leiding van Esther Vlaswinkel van SVP introduceert nieuwe manieren van tekenen aan de

stad en daarmee met nieuwe termen: bijvoorbeeld stratigrafie (lagenbenadering) en nollificatie (loopbare inrichting). Ook hernoemt Vlaswinkel wegen als armaturen, om aan te geven dat ze veel meer functies bedienen dan vervoer alleen. De armaturen zijn de dragers van verstedelijking en van experiment. In de uitwerking belicht het team twee armaturen: de Waterlinieweg en A27. De eerste als groene, landschappelijke drager en de tweede als hoogstedelijke drager die mobiliteit en tal van innovatieve functies kan opnemen.

### Nieuwe aanpak en instrumenten

Om voorbij het stadium van beloftevolle ontwerpvoorstellen te komen presenteren enkele teams ook hun aanzet tot handelingsperspectieven. VenhoevenCS bedacht het nabijheidslabel, als toetsende tool om de kwaliteit van de kleine schaal hoog te houden. UNStudio brengt voor haar voorstel in Den Haag CID een *roadmap* in, waarin eigenaarschap, afhankelijkheden en urgentie (prioriteiten) benoemd worden. Als een partij zich eigenaar voelt van een deelproject kan het een trekkersrol nemen in de ontwikkeling. Een absolute *must* als we steeds integraler te werk gaan, maar niet willen verzanden in eindeloos polderen. Team WAM stelt voor dezelfde locatie een staps-



Afb. 5: Team Stadsvrijheid hernoemt wegen als armaturen, om aan te geven dat ze veel meer functies bedienen dan vervoer alleen. Ze zijn de dragers van verstedelijking en van experiment. Beeld: Team Stadsvrijheid

gewijze ontwikkeling voor met nadruk op de sociale transitie. Team Triangel ging misschien wel het meest nadrukkelijk op zoek naar nieuw instrumentarium. Zij heeft het grootste deel van het studieproces besteed aan het ontwikkelen van een spel als instrument om beleid, ontwerp en data te sturen. Door het spel te spelen met verschillende stakeholders kunnen aan de voorkant van een ontwikkeling de verschillende waarden van betrokkenen worden geïdentificeerd. Wat nu nog de belangstelling heeft is de vertaling van de opgehaalde waarden en data naar een visie op de plek, die in het verlengde ligt van de enorme hoeveelheid opgedane kennis.

### **Apotheose**

Op weg naar de eindpresentatie van 30 november is het nu zaak de ontwerpvoorstellen aan te scherpen en nog iets beter te verbeelden en motiveren. Kunnen er principes worden benoemd naar aanleiding van de gedane plannen? Team Flocks deed al een eerste aanzet met het benoemen van negen ingrediënten voor het ontwerpen van onze toekomstige leefomgeving. De ambitie is tijdens de apotheose van ontwerpstudie *De stad van de toekomst* op 30 november principes te presenteren die alle betrokkenen bij stedelijke ontwikkelprocessen een handje helpen.

De derde plenaire bijeenkomst vond plaats op 12 oktober op de TU Delft, faculteit Bouwkunde.

#### **Welkom**

*Paul Gerretsen* (agent Vereniging Deltametropool) en *Jutta Hinterleitner*, programmamanager De Stad van de Toekomst, de moderators van de middag en *Marcel Hertogh* namens TU Delft.

#### **Presentaties van 5 ontwerplocaties**

1. Amsterdam – presentaties *team INcity* (Roy Plevier) en *team Havenstad Makerstad* (Krf)
2. Rotterdam – presentaties *team*

*VenhoevenCS* en *team Flocks*

3. Utrecht – presentaties *team BASTA* en *team Stads vrijheid*
4. Den Haag – presentaties *team WAM* en *team UNStudio*
5. Eindhoven – presentaties *team Triangel* en *team Urban Arcipelago*

#### **Reflectiepanel**

*Daan Zandbelt*, CRA; *Roberto Cavallo*, TU Delft en *Marieke Berkens*, chroniqueur en met locatie-experts *Yvonne Franquinet* (ARCA / Amsterdam), *Barbara Luns* (AIR / Rotterdam), *Eveline Paalvast* (AORTA / Utrecht), *Stefan Bekx* (locatie-expert Den Haag) en *Margriet Eugelink* (ACE / Eindhoven)

#### **Organisatie van de bijeenkomst**

*Arjan Smits*, Vereniging Deltametropool

#### **Projectleiding**

*Jutta Hinterleitner*, BNA Onderzoek

Meer weten over *De stad van de toekomst*? [www.bna-onderzoek.nl](http://www.bna-onderzoek.nl)

#### **BNA ONDERZOEK**

Praktijklab voor slimme ruimtelijke ideeën

