

DE STAD VAN DE TOEKOMST

HIER EN NU



CASUS APELDOORN

17 MAART 2021

Inhoud

- 01 Probleemstelling
- 02 Agenda
- 03 Ontwerpprincipes deelnemende ontwerpteam
- 04 Uitwerking van de ontdekkingen
- 05 Lessen voor de toekomst



01 Probleemstelling

Stationsgebied Apeldoorn

Apeldoorn is een groene stad op de overgang van Veluwe naar IJsselvallei, en profileert zich vooral als gezinsstad: een plek die kan voorzien in woningen met tuinen en nabije landschappen. Het centrum van Apeldoorn doet het echter minder goed. Er wordt minder verbleven, gewinkeld en geïnvesteerd dan in vergelijkbare steden van deze omvang. Dit heeft voor een deel te maken met de stenige inrichting en de dominantie van de auto, maar ook met veranderend winkelgedrag van de samenleving. Verder is er kantorenleegstand, wat ook niet bijdraagt aan de levendigheid.

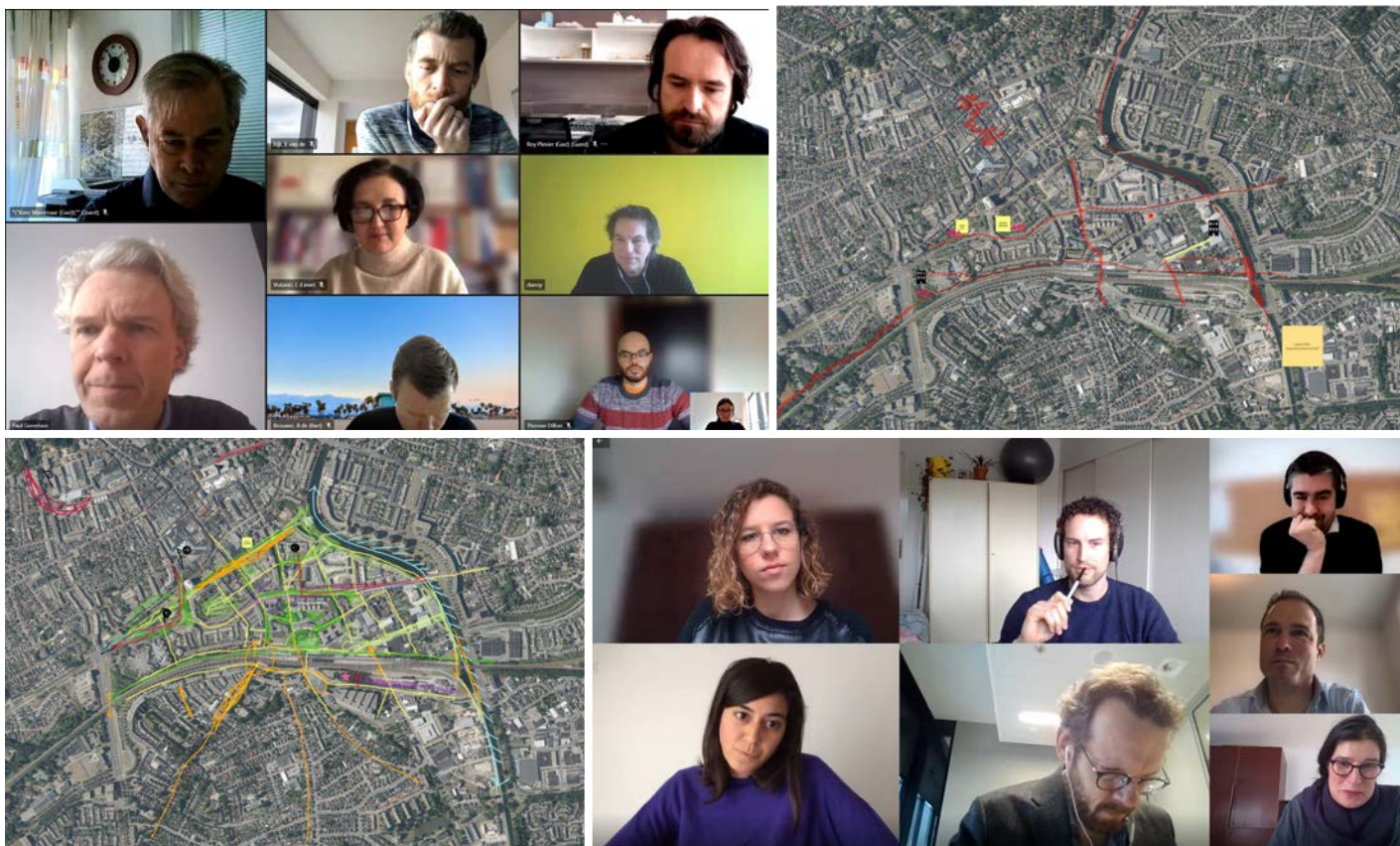
Het onderzoeksgebied voor de workshop is het stationsgebied, gelegen tussen het Centraal Beheergebouw van Herman Hertzberger (nu 'Hertzberger park' genoemd) en het Apeldoorns kanaal, het spoor en de Prins Willem Alexanderlaan, Kalverstraat en Molenstraat aan de noordkant. Het gebied omvat zeer verschillende en bijzondere plekken: Het leegstaande kantorencomplex Hertzberger park, dat binnenkort getransformeerd wordt. Een sociale woningbouw-wijk. Het stationsplein, dat wat

excentrisch ligt ten opzichte van de Hoofdstraat en het hoofdwinkelgebied. Creatieve hotspot de Nettenfabriek, producent van kunstenaarsbenodigdheden Talens, Saxion Hogeschool en het Rijksvastgoedbedrijf dat een groot pand aan het stationsplein bezit. Hier zullen in de loop van 2021 de Belastingdienst, het Centrum voor Veiligheid & Digitalisering (een samenwerking tussen Saxion Hogeschool, TU Twente, Politie Academie, de gemeente Apeldoorn en de Belastingdienst) en opleidingen van de Belastingdienst intrek nemen. Ten oosten van het station bevindt zich nog een busremise, een woonwijk, bedrijvigheid en retail.

De gemeente heeft besloten als drager voor de toekomstige ontwikkeling van dit gebied het concept van het stadspark te gebruiken. Dit stadspark dient als 'basisinfrastructuur'. Hier krijgen de visielijnen 'nieuw wonen', 'nieuw werken', en 'nieuwe mobiliteit' een plek. Ook is het doel om er een 'lerend district' van te maken. Hier ligt ook een koppeling met de slimme stad-gedachte, die vanuit de City Deal een Slimme Stad wordt verkent.

Vraagstelling:

- Hoe kunnen we de ruimtelijke samenhang in dit gebied en met zijn omgeving versterken en wat is hierbij de rol van de openbare ruimte?
- Welke kortcyclische maatregelen zijn er denkbaar, die het gebied op korte termijn al op de kaart zetten?
- Hoe kunnen digitale en smart city-concepten helpen de openbare ruimte te activeren? En kan digitalisering ook worden gebruikt om sociale interactie tot stand te brengen?
- Welke kansen liggen er om dit parkachtige centrum een lerende omgeving te laten worden, waar de bestaande bedrijven, onderwijsinstellingen en creatieve ondernemers samen kunnen werken aan en profiteren van nieuwe concepten op gebied van ontmoeting, wonen, werken en mobiliteit?



Deelnemers

Gemeente Apeldoorn:	Roelof de Graaf, Linda Hooijer, Lieve Vukanic, Bart de Brouwer, Jaap van de Rijt.
Rijksvastgoedbedrijf:	Kees Wassenaar, Bart Erens. Frank Herman de Groot
Bloc:	Ruben Lentz
BNA Onderzoek:	Jutta Hinterleitner, Manon Mastik
Vereniging Deltametropool:	Paul Gerretsen, Lea Soret, Thomas Dillon
Ontwerpteams:	Pinar Balat (Studio Pinar Balat) en Daniel Casas Valle (Urban Dynamics). Roy Plevier (HOOPE+PLEVIER) en Danny Edwards (Blau stedenbouw en landschap).

02 Agenda en werkwijze

09:00 start workshop

Toelichting op de casus door gemeente Apeldoorn (zie *01 probleemstelling*), presentatie van de ontwerpprincipes (zie *03 ontwerpprincipes*) door de twee deelnemende ontwerpteams.

10:00 aan de slag - ronde 1

De gemeentelijke en gebiedsexperts werden over de twee sessies verdeeld.

Sessie 1: De gezonde stad (onder de leiding van Pinar Balat (Studio Pinar Balat) en Daniel Casas Valle (Urban Dynamics))

Deze sessie zoomde in op de ontwikkeling van een leef-, beleefbaar en gezond gebied, bekeken vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte. Hoe kunnen we het gebied aantrekkelijk maken voor voetgangers, werknemers, bewoners, passanten? Hoe kunnen we op korte termijn al eerste stappen nemen in het activeren van de tussenruimte, in de aanloop naar de stapsgewijze transformatie? En wat kunnen smart city-concepten hier in betekenen?

Sessie 2: De lerende stad (onder de leiding van Roy Plevier (HOOPE+PLEVIER) en Danny Edwards (Blau stedenbouw en landschap))

Deze sessie zoomde in op het lerende stad-concept, dat uitgaat van participatie door de verschillende stakeholders in het gebied, maar ook van sociale inclusie. Hoe kun je actoren uit het gebied betrekken bij de transformatie, en hun kennis maar ook wensen en behoeften meenemen in het proces? Kan dit gebied op een interactieve manier worden vormgegeven en ingevuld, en wat is daarvoor nodig?

11:00 Wisseling groepen

De workshopdeelnemers werkten telkens een uur aan een van de twee onderwerpen en switchten halverwege de ochtend.

Zie *04 Uitwerking van de ontdekkingen* voor de uitkomsten van deze werksessies

12:00 plenair gesprek, reflectie op de werksessies en conclusies

Zie *05 Lessen voor de toekomst*

13:00 einde

03 De ontwerpprincipes

Een lerende stad

Door: Roy Plevier (HOOPE+PLEVIER) en Danny Edwards (Blau stedenbouw en landschap)

Het ontwerpteam heeft in het 'De stad van de toekomst' - traject een werkwijze ontwikkeld die helpt stad te maken met de mens centraal. In de INCity die het team ontwierp, stonden begrippen zoals integreren, inclusief, in natura, in beweging, incentive, intermenselijk, interactief en in ontwikkeling centraal. Voor de casus Apeldoorn kiest het team twee aandachtsgebieden, die tijdens de workshop helpen te onderzoeken hoe je tot een lerende stad kan komen in samenwerking met de mensen uit het gebied.

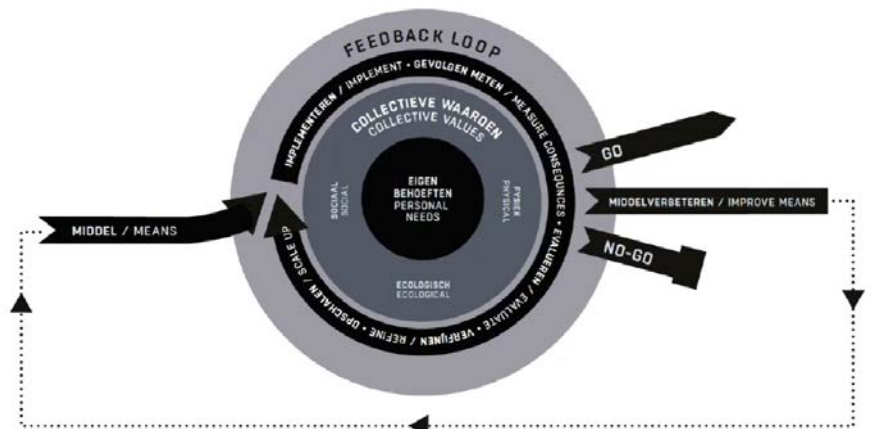
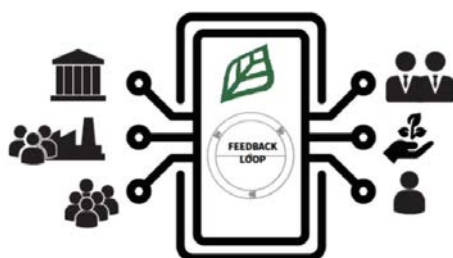
INontwikkeling: Dit concept houdt in dat er wordt ingezet op het direct levendig en interessant maken van het gebied, flexibiliteit wordt voorzien middels robuuste, adaptieve gebouwen en experimenten worden gestimuleerd. Werk op alle schalen tegelijk.

Interactief: Dit concept houdt in dat stedelingen stad maken op een nieuw digitaal platform aangestuurd door feedback-loops. Technologie is een goed hulpmiddel kunnen zijn om de steeds complexer wordende uitdagingen het hoofd te bieden.

INONTWIKKELING



INTERACTIEF



De gezonde stad

Door: Pinar Balat (Studio Pinar Balat) en Daniel Casas Valle (Urban Dynamics)

Het ontwerpteam heeft in het 'De stad van de toekomst' - traject een werkwijze ontwikkeld die helpt stedenbouwkundige plannen vanuit de 'gezonde stad'- gedachte in te steken. Het uitgangspunt hiervan is dat een fysiek en mentaal gezonde bevolking een randvoorwaarde is voor een succesvolle, inclusieve en welvarende stad. Een fitte stad begint bij fitte stedelingen.

Door de methodiek *diagnose stellen - doelen definiëren - strategie uitzetten - uitvoering* te doorlopen, worden elementen van een gezonde leefomgeving in de planvorming geïntegreerd. Voor het stationsgebied Apeldoorn heeft het ontwerpteam aan de hand van een analyse van de gezondheid van de bevolking drie hoofddoelstellingen gekozen die tijdens de workshop worden gebruikt.



FITTE STAD

Groene, gezonde en toekomstbestendige stad

FITTE STEDELING

Fysiek en mentaal gezonde bevolking



stimuleren van lopen en fietsen door uitstekende verbindingen



rijke verscheidenheid aan inspannende en ontspannende activiteiten



nieuwe dagritmes waarin bewegen een natuurlijk, integraal onderdeel is



slimme programmatische combinaties



plek specifieke eigenschappen



emissievrije zone en stressarm gebied



natuur binnen loopafstand voor iedereen



gebruik van gezonde, biobased materialen uit onuitputtelijke bronnen



biodiversiteit verhogen



open source urban health monitoring: meten is weten



autovrije zone, veilig voor kwetsbare groepen



mobilitieithubs
MAAS



fietsnetwerk op verschillende niveaus



kleinschalig (zelfrijdend) elektrisch vervoer



een gebied dat zichzelf continu verbetert



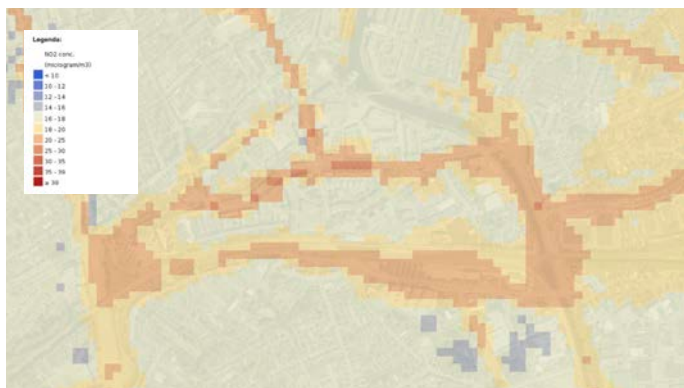
Gebruik voor sport | fietsen, hardlopen, lopen (bron: www.strava.com/heatmap)



Geluidsoverlast | auto- en treinverkeer (bron: www.atlasleefomgeving.nl)



Verkoelend effect van groen en blauw (bron: www.atlasleefomgeving.nl)



Luchtkwaliteit | Stikstofdioxide (bron: www.atlasleefomgeving.nl)

(bron: volksgezondheden- zorg.info)	Centrum (Spoorzone)	Gemeente Apeldoorn	Noord- en Oost Gel- derland	Nederland
 overgewicht	48%	49%	52%	49%
 obesitas	13%	12%	14%	14%
 voldoet aan Beweegs- richtlijnen	52%	53%	53%	52%
 wekelijks sporten	53%	57%	54%	51%
 eenzaamheid	46%	38%	38%	43%
 ernstige eenzaamheid	14%	10%	8,5%	10%
 matig/hog risico op angst & depressie	51%	46%	44%	44%

04 Uitwerking van de ontdekkingen

Learning District als samenwerkingsmodel

Het Stadspark Spoorzone is een voor Nederland volkomen nieuwe leefmilieu, met nieuwe gebruikers met onvoorspelbare gedragspatronen. Dat vraagt een lerend proces, waarin om te beginnen herbestemming en tijdelijke ingrepen in de groene ruimte en leegstaande gebouwen centraal staan. Die vormen dan het speelveld van de lerende omgeving. Hier

kan worden onderzocht wat de mogelijkheden zijn al die groepen de groene ruimte intensief en gezamenlijk te laten gebruiken. Later in het proces profiteert reguliere ontwikkeling van dat leerproces. Neem de huidige eigenaren mee in dit proces, en laat ze meedenken over de invulling hiervan.

Ontdekking 1: INontwikkeling: Werk vanuit bestaande eigendomsgrenzen en -structuren

De Spoorzone kent een rijke mix aan perceel- en gebouw-grootten. Van Apeldoornse huuskes tot Centraal Beheer. Maak doelbewust gebruik van die mix als vliegwiel voor de transformatie. De huuskesverkaveling biedt bijvoorbeeld kansen voor kleine ondernemers en lokale investeerders. De bestaande eigendomsstructuur vormt een robuuste drager voor de gewenste functiemix van kleinere en grotere programma's. Start NU met placemaking en organiseer zo pioniers, dynamiek en draagvlak.

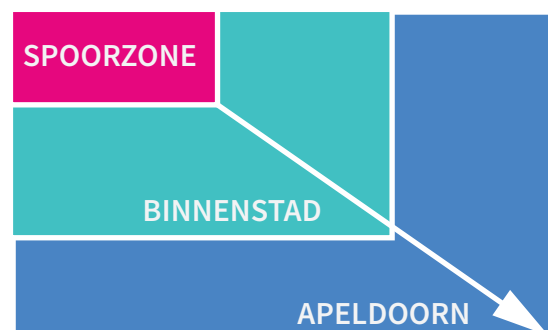


Ontdekking 2: Interactief: De stad als flexibel proces

De ontwikkeling en inrichting van Stadspark Spoorzone vormen een typisch geval van learning-by-doing. Monitor voortdurend digitaal het gebruik van de openbare ruimte en voer op basis daarvan veranderingen door. Stimuleer met diezelfde digitale hulpmiddelen vervolgens flexibel gebruik van de ruimte: Waar vind ik nog een vrije parkeerplaats? Waar zijn nog deelfietsen voorradig? Zijn er vandaag bijzondere activiteiten? Stad en private partijen kunnen met apps inspelen op de verschuivende behoeften van (potentiële) bewoners, bezoekers, werkenden en studenten.

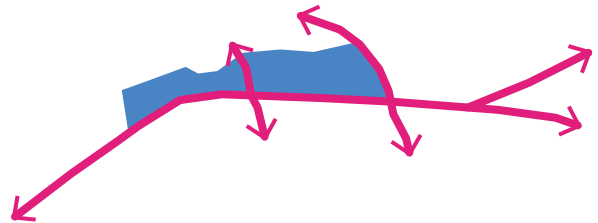
Zoom vanuit het heden steeds uit naar de toekomst. Wordt er als het proces vordert een veranderende rol van de gemeente gevraagd? Stel daarom nú enkele denkbare toekomstscenario's op, elk op basis van een andere set spelregels. Dat maakt wenselijke en onwenselijke uitkomsten snel zichtbaar. En ook de manier om daarop tijdig te anticiperen. Creëer een digitaal platform voor de Spoorzone, waar iedere betrokkene, elke activiteit en elk idee en beleidsstuk te vin-

den is ten behoeve van de noodzakelijke kruisbestuiving en feedbackloops. Denk voorbij ambtstermijnen van vier jaar en leg de focus op een beperkt aantal, breed gedragen lange termijn doelstellingen.



Ontdekking 3: INtegreren: Van barrière naar verbinder

De Spoorzone wordt begrensd door het kanaal en het spoor, die fungeren als barrières. Dit schept focus voor ontwikkeling. Maar ook de noodzaak om te gaan werken aan Oost-West en Noord-Zuidverbindingen en aan een aangener en veiliger verblijfsklimaat in de zone langs het spoor. In de toekomst kan bijvoorbeeld het verplaatsen van de busterminal naar de zuidzijde van het station in combinatie met de nieuwe onderdoorgang mogelijkheden bieden de zuidzijde sterker te betrekken bij de nieuwe ontwikkeling.



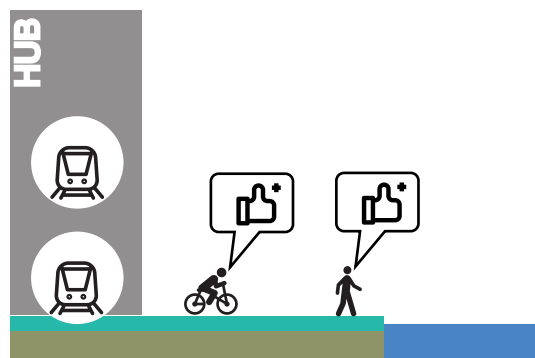
Ontdekking 4: INnatura

In het nieuwe groene centrum loopt de ruimtelijke kwaliteit door in publiekstoegankelijke kavels, gebouwen en platte daken. Dit biedt kansen voor nieuwe typen gebruik, eigenaarschap en beheer, waarin ook private partijen aan het publiek domein bijdragen. Elders in het land voegen dergelijke Privately Owned Public Spaces [POPs] al meerwaarde toe aan de stad. Formuleer als gemeente wel een overkoepelend ruimtelijk/stadsecologisch raamwerk waarop al die initiatieven overtuigend kunnen inpluggen.



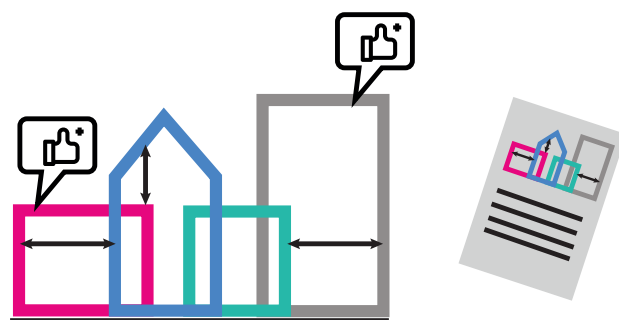
Ontdekking 5: INbeweging

Spoorzone wordt het domein van de voetganger, fietser en buitensporter. Zet vanaf het begin in op lage parkeernormen. Omvangrijke parkeeroplossingen schaden de groene kernkwaliteiten. Zoek de oplossing in dubbel gebruik en maatwerk in vergunningen. Creëer een heldere, consequente looproute vanaf het station richting Hoofdstraat en winkelgebied. Richt een assenkruis in van royale, groene doorfietsroutes langs het kanaal en langs het spoor. Ondersteun dat met fietsvriendelijke straten met aanliggende functies langs de Kalverstraat-Molenstraat en Stationsstraat-2e Wormenseweg.



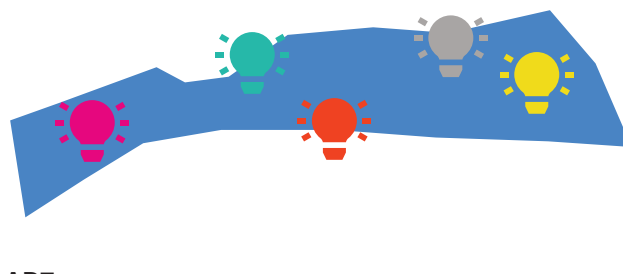
Ontdekking 6: INcentiveren

Vermijd als gemeente harde regels waar mogelijk. Werk juist met incentives. Beloon eigenaren en ontwikkelaars die een publieke plek, aanpasbare bouwstructuur, groen, POPs, goedkope bedrijfsruimte of experimenteel initiatief realiseren bijvoorbeeld met extra bouwhoogte.



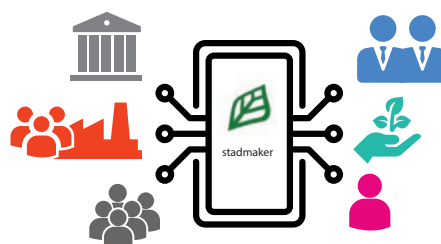
Ontdekking 7: INclusief

In dit gebied zijn al de Hogeschool Saxion en ROC Aventus te vinden. Hier komen nog de Hogeschool Wittenborg en een Centrum voor veiligheid en digitalisering bij. De gemeente wil de educatieve functie van het gebied versterken. Voorzie daarom naast scholingslocaties ook in huisvesting voor een brede doelgroep 'studenten' en mensen die graag kennis willen ophalen en levenslang willen leren. De korrelgrootte en schaalverschillen van de gebouwen kunnen een grote rol spelen in de diversificatie en inrichting van de leerfuncties. Er ligt een potentie tot een Learning District waarbij zowel fysiek als digitaal kennis opgedaan kan worden. Daarnaast maakt de groei van onderwijs in dit gebied in ontwikkeling het mogelijk nieuwe concepten uit te proberen, zoals Openlucht scholen, maar ook concepten die de opleidingen en de bedrijvigheid in de stad (bijvoorbeeld de maakindustrie in de kanaalzone) met elkaar verbinden.



Ontdekking 8: INtermenselijk

Een hoogstedelijk interactiemilieu vereist ontmoetingsplekken met een passende menselijke schaal, ook nabij forse infra als een station. Trek proactief horecaondernemers die eigentijdse kwaliteit bieden. Bestem mooie, zonnige plekken voor horeca en terrassen. Programmeer op een slimme manier langs looproutes en stimuleer experimentele horeca op plekken die geactiveerd moeten worden.



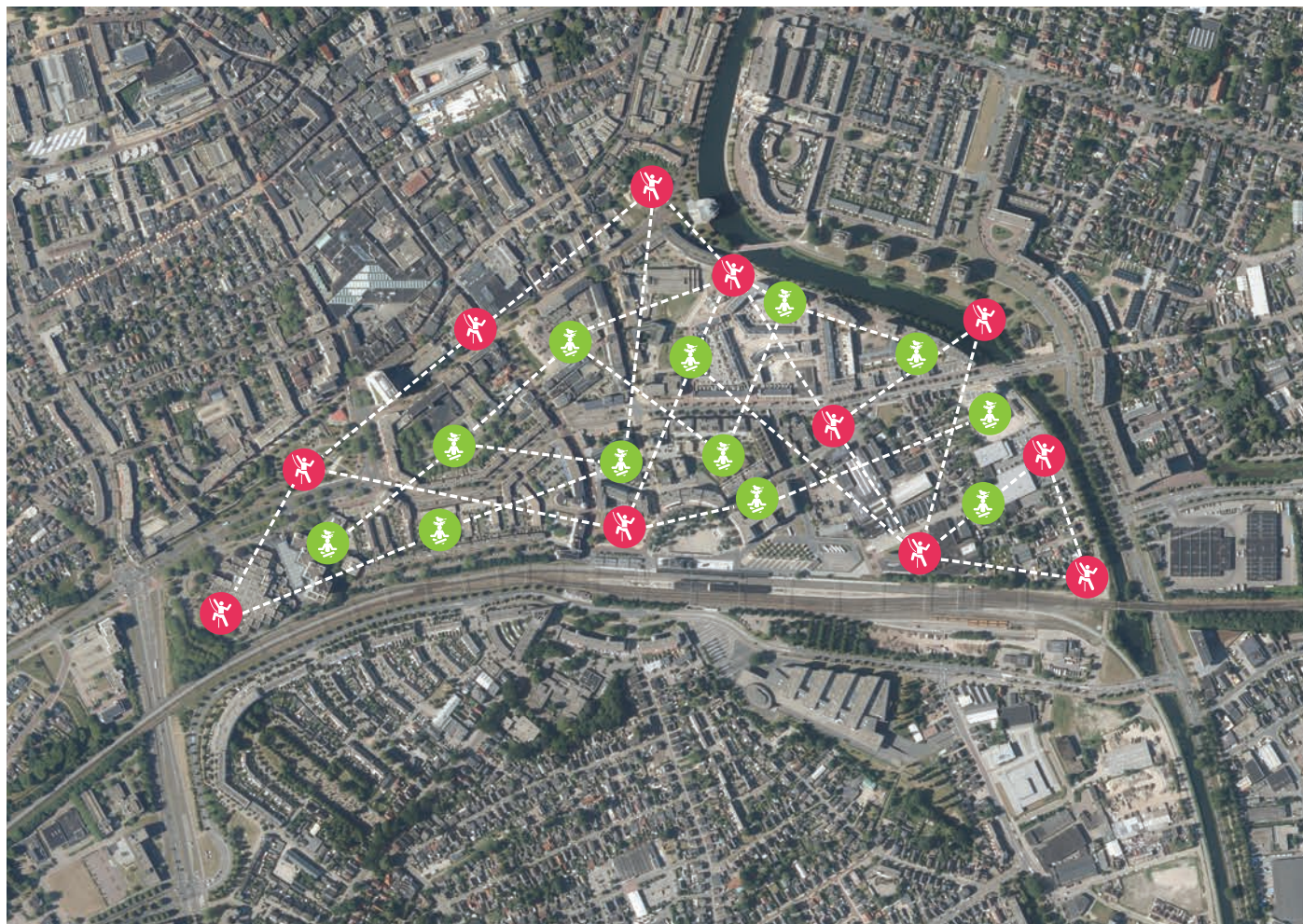
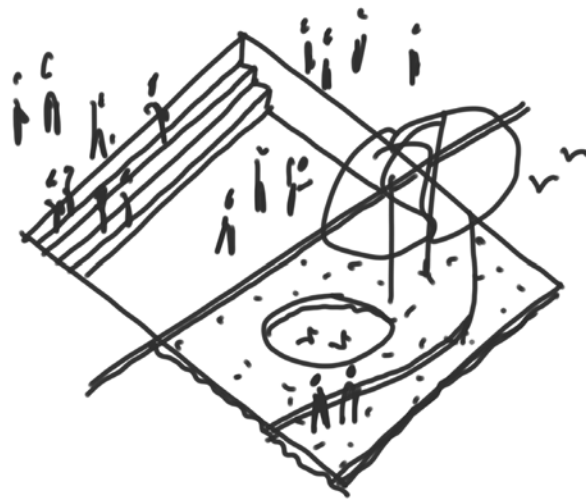
Ontdekking 9: Groene straten: van verkeersstraten naar parkstraten

Het stadspark van Apeldoorn is het leidmotief voor de ontwikkeling van het stationsgebied. In de komende jaren zal dit gebied zich transformeren van een stenige openbare ruimte naar een reeks van grote en kleine open parken en groene binnenhoven. De groene straten nemen hier een essentiële rol in en verbinden de verschillende groene plekken tot één groot stadspark. De keuze is eenvoudig, maar tegelijkertijd uitdagend: zie alle straten in het gebied als parkruimte – een groene verblijfskwaliteit met veel mogelijkheden voor sport, spelen, bewegen en ontmoeting – en organiseer alleen daar waar nodig routes en toegangspaden voor bestemmingsverkeer en hulp- en nooddiensten. Kortom: eerst de bodem, dan de paden voor voetgangers en fietsers, en pas daarna (beperkt) de rest.



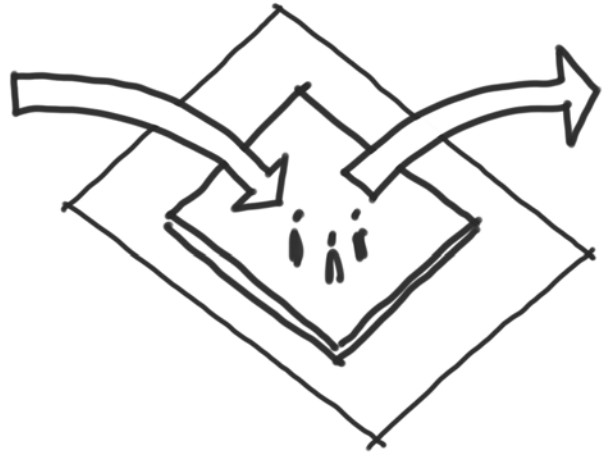
Ontdekking 10: Diversiteit aan gezonde plekken voor beweging én rust

Een goede balans tussen intensief bewegen en voldoende rust zijn essentieel om fit te zijn. Zowel lichaam als geest zijn gebaat bij levendige plekken waar volop gesport en gespeeld kan worden én voldoende plekken om tot rust te komen. De huidige Spoorzone biedt volop ruimte daarvoor. In de meer openbare delen van het nieuwe stadspark kunnen bijvoorbeeld levendige en beweegintensieve plekken en routes geprojecteerd worden. En als contramal zijn de semi-private of private binnenterreinen geschikt als groene oases voor rust en ontspanning. Bij een verdere verdichting van het gebied kunnen daar ook hoven en daken aan toegevoegd worden. Aandachtspunt daarbij is wel de waarborging van de publieke toegankelijkheid.

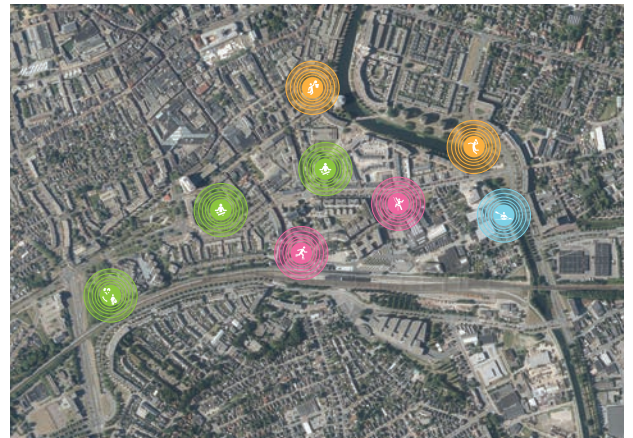


Ontdekking 11: Later is al lang begonnen

Organische of adaptieve ontwikkelingen introduceren vaak direct al reuring en levendigheid in een gebied. Sport, spelen en bewegen als activiteiten lenen zich hier uitstekend voor. Aan de hand van tijdelijke interventies – zowel in de openbare als in de private ruimte – kan via een placemaking strategie het gebied letterlijk op de kaart gezet worden. Elke plek vraagt om maatwerk: aan het Apeldoorns kanaal is bijvoorbeeld ruimte voor een stadsstrand voor beachvolleybal en rondom het station kan juist urban sport een plek vinden, denk daarbij aan skaten, basketballen en dans en muziek. Een plek voor jong en oud, om intensief te bewegen, en om te zien en gezien te worden. Het is daarbij vooral interessant om goed te kijken naar het spin-off effect van deze tijdelijke initiatieven. En of deze ook een permanentere plek in het gebied kunnen innemen.



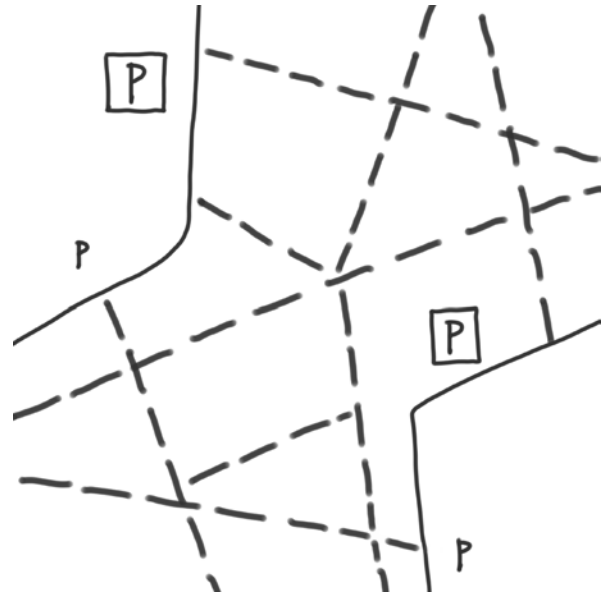
2021-2025



2025-...

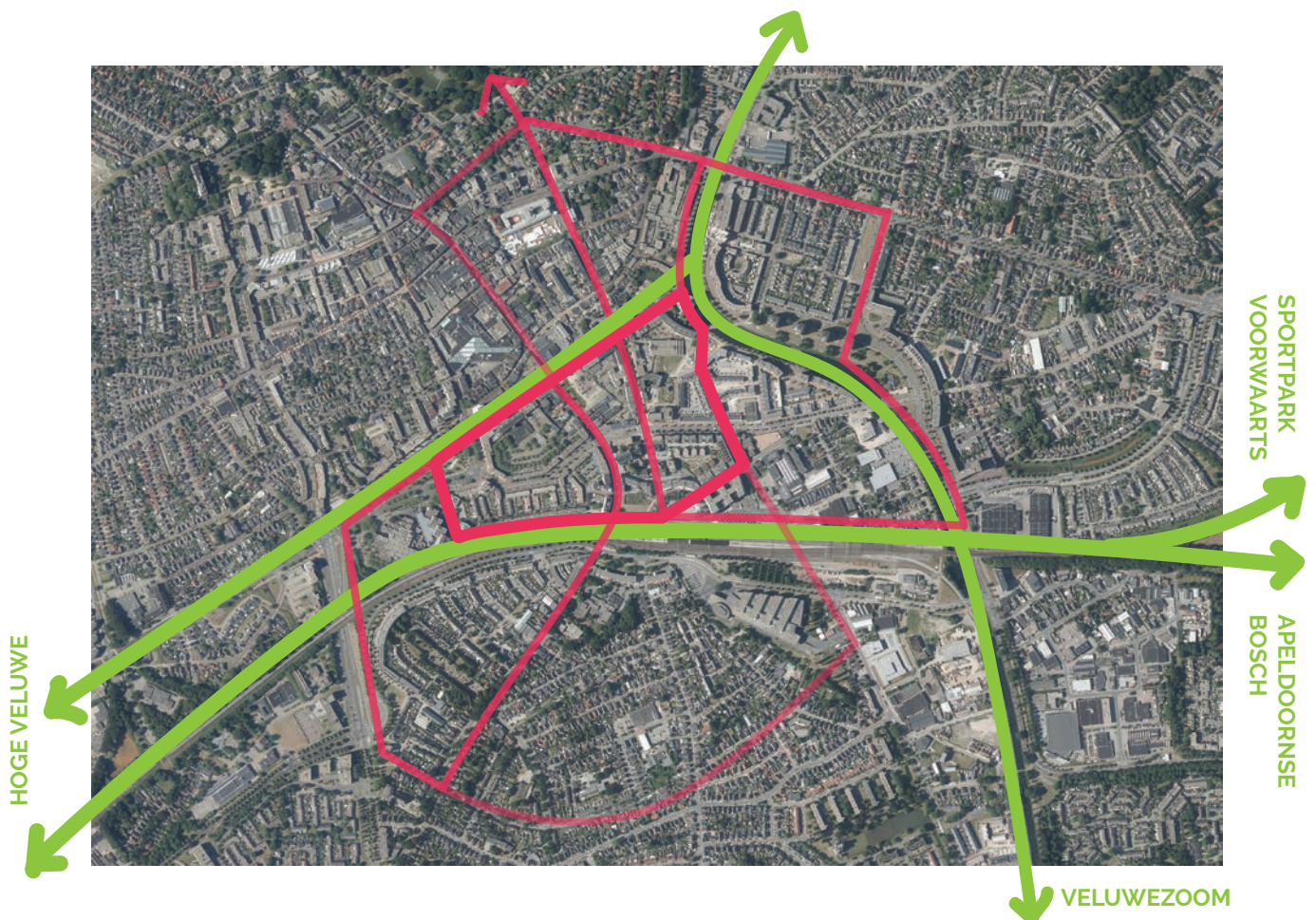
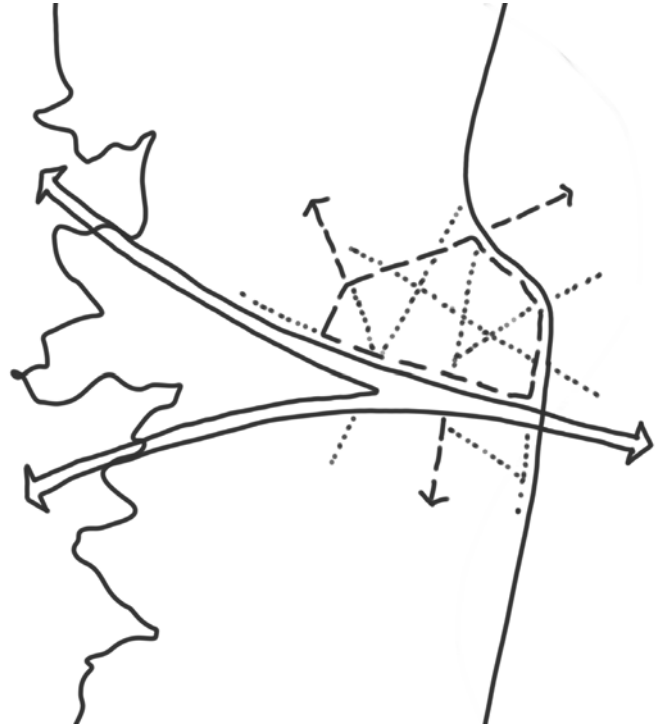
Ontdekking 12: Een gezonde leefomgeving = een nieuw parkeersysteem

Met de juiste condities is elk stadsdeel gezonder te maken. Fysieke veranderingen kunnen bijvoorbeeld de lucht- en geluidskwaliteit verbeteren. Denk daarbij aan het versmalen van de verkeersruimte voor auto's, maar ook aan het planten van veel bomen en het aanleggen van schermen langs het spoor. Cruciaal daarin is in ieder geval het anders organiseren van het parkeren. Een slim parkeersysteem levert veel gezondheidswinst op. Koppel fysieke ingrepen aan nieuwe technologie waardoor parkeren – publiek en privaat – alleen aan de randen van het gebied kan en reduceer het parkeer-zoek-rijgedrag door slimme apps in te zetten. Hiermee is het ook mogelijk om een autoluwe centrale zone te creëren waar de voetganger, de fietser en de sporter prioriteit heeft in de openbare ruimte.



Ontdekking 13: Beweeglijnen van Apeldoorn: het stationsplein verbonden met de regio

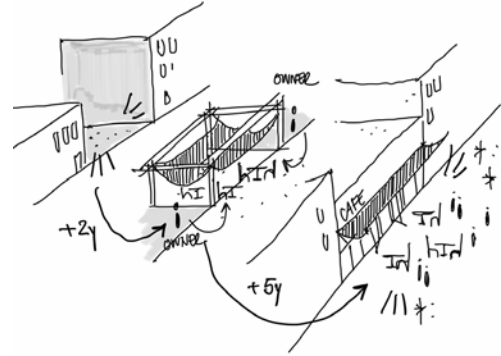
De unieke landschappelijke kwaliteiten van Apeldoorn – een groene stad tussen de Veluwe en de IJssel – bieden veel mogelijkheden voor recreatie. Het station is daarin zowel een start- als een eindpunt. Het herkenbaar en continue maken van de verbindingen naar het cultureel en het landschappelijk erfgoed van de regio is een belangrijke opgave in de Spoorzone, die deels parallel aan het spoor ligt (o.a. directe verbinding met De Voorwaarts/Omnisport Apeldoorn), en deels langs het Apeldoorns kanaal loopt. Daarnaast zal een fijnmazig loop- en fietsnetwerk ook zorgen voor een betere aansluiting op de binnenstad, de Kanaalzone en de zuidzijde van het station. Zo kan ook een rondje Spoorzone/Binnenstad worden gerealiseerd als een herkenbare loopcircuit met beweegplekken met speeltoestellen en fitnessapparaten.



05 Lessen voor de stad van de toekomst

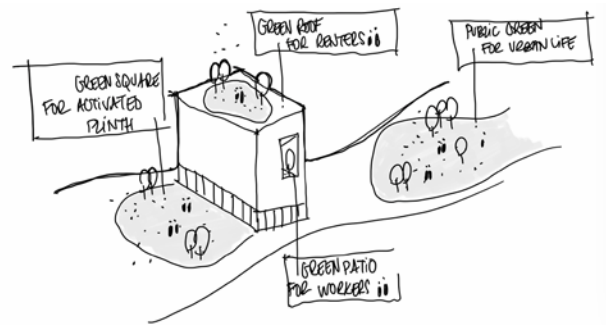
1. Nu beginnen en stap voor stap uitrollen

Er liggen in Apeldoorn door de overmaat aan ruimte veel kansen tijdelijkheid in te zetten. Tijdelijkheid biedt de kans te experimenteren met nieuwe programma's. Dit soort ontwikkelingen introduceren vaak direct al reuring en levendigheid in een gebied. Wat werkt, kan op de langere termijn worden verankert, wat niet werkt kan weer verdwijnen. Neem de huidige eigenaren mee in dit proces, en laat ze meedenken over de invulling hiervan.



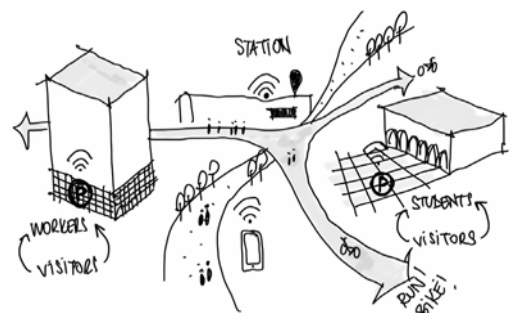
2. Sterk leidmotief dat de partners verbindt

Stadspark Spoorzone is het leidmotief voor de ontwikkeling van het stationsgebied; een unieke kans om hoogstedelijkheid en landschappelijkheid te verbinden. In het plan is 40% gereserveerd voor groene ruimte, op maaiveld én op, in of aan gebouwen. Deels openbaar bezit, deels privaat. Visualiseer en communiceer die gedroomde toekomst in aansprekende streefbeelden, die voor de diverse stakeholders de voordelen inzichtelijk maken. Start daarnaast nu met placemaking en organiseer zo pioniers, dynamiek en draagvlak.



3. Spoorzone als smart learning district

Door het gebruik van de openbare ruimte digitaal te monitoren en met digitale hulpmiddelen flexibel gebruik van de openbare ruimte te stimuleren, kan de prioriteit verschuiven van auto naar voetganger, fietser en buitensporter. Slimme apps reduceren het parkeer-zoek-rijgedrag, helpen het gebied autoluw te krijgen en bieden stad en private partijen de kans om op de verschanderende behoeften van bewoners, bezoekers, werkenden en studenten in te spelen. Zoek hierbij de samenwerking met partijen die een sterke digitale component hebben.



4. Versterk de identiteit door groen op alle schaalniveaus te koppelen.

Verbind het kleinschalige groen – parken, maar ook groene daken en semi-private of private binnenterreinen – onderling met groene stadstraten. Continueer daarnaast ook de (groene) verbindingen met de omliggende grootschalige natuur- en buitengebieden en maak deze routes herkenbaar. Dit versterkt niet alleen de identiteit van Apeldoorn als groene stad, maar vergroot ook de biodiversiteit en recreatiemogelijkheden.

