

DE STAD VAN DE TOEKOMST

HIER EN NU

*DE STAD
VAN DE
TOEKOMST*



KM

CASUS
DEVENTER

10 FEBRUARI 2021

Inhoud

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



01 Probleemstelling

De spoorzone van Deventer

Deventer heeft een compacte historische binnenstad gevormd in een lange geschiedenis als economisch centrum. De stad is altijd compact gebleven en binnen de vestingwerken ontwikkeld, pas met het slechten van die vesting eind negentiende eeuw is de stad sterk in omvang gegroeid. De zone van de voormalige vestingwerken is op verschillende manieren ingevuld: Aan de westkant met een park, in het oosten in de vorm van een doorontwikkeling van industriële activiteiten die aan die kant binnen de vestingwerken tot ontwikkeling waren gekomen. En aan de noordkant met grote Rijksterreinen en gebouwen, waarin niet veel later ook de spoorzone en het stationsgebied terecht kwamen. In de ontwikkelfases daarna is het gebied telkens meegegroeid, maar het is nooit een samenhangend geheel geworden. Nu staat deze zone weer aan de vooravond van een ontwikkelslag. Er zijn plekken aan de westkant, in het midden, op de verbinding tussen station en centrum en in het oosten waar nieuwe plannen worden voorbereid. Maar dit keer is er ook een gezamenlijke ambitie van gemeente en partijen in het gebied voor ruimtelijke en functionele samenhang. Het gebied wordt verdicht met enkele honderd woningen, en met tienduizenden m² kantooroppervlakte. Daarbij speelt de grote behoefte aan een prettig verblijfsklimaat waarin de complexe vraagstukken van sociaal-economische ontwikkeling, klimaat en energie- en mobiliteitstransitie een belangrijke drijfveer kunnen vormen.

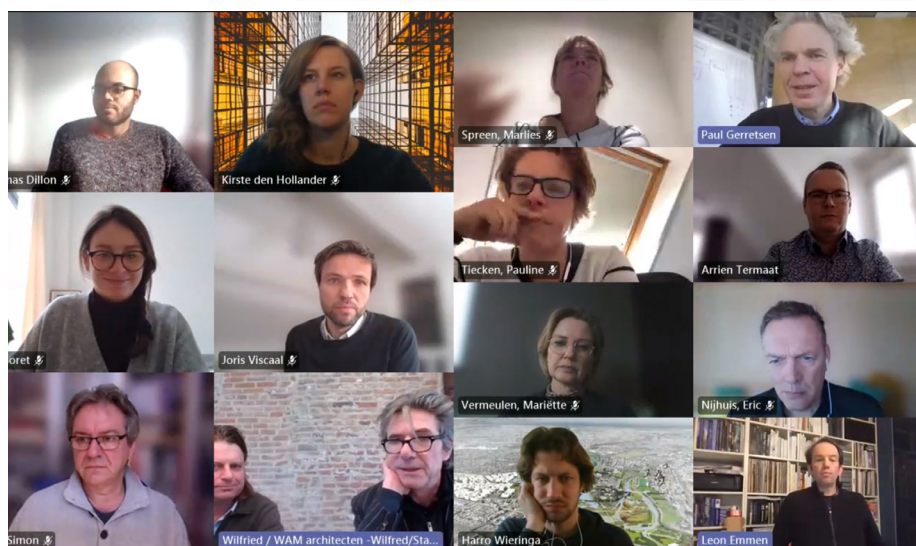
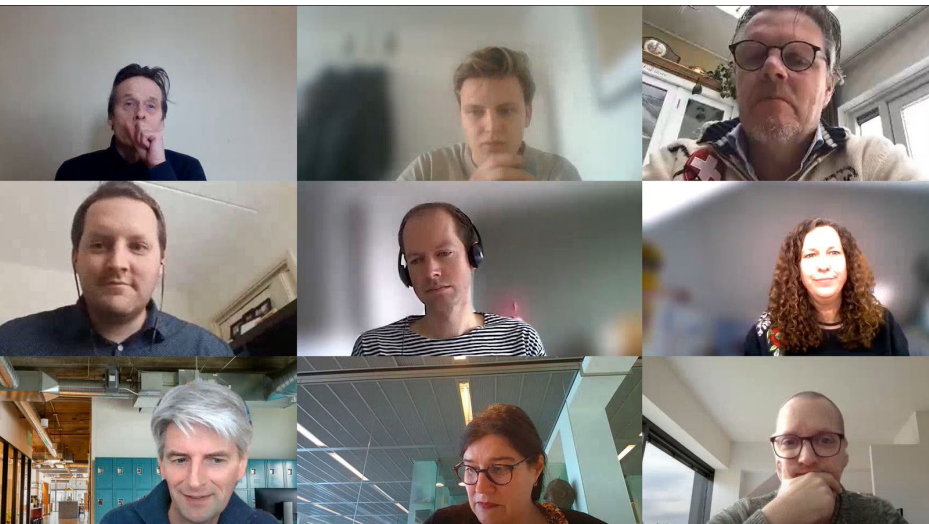
Voor de zone is een ontwikkelperspectief opgesteld waarin de ambities verder zijn uitgewerkt. Het gebied, en daarin in het bijzonder de openbare ruimte, moet ruimte geven aan

een lerende omgeving, waarin ontmoeting van mensen, en vooral ook van de verbindingen tussen de verschillende kennisintensieve bedrijven en onderwijsinstellingen plaats heeft. Het moet een campus worden waarin niet alleen passief ontmoeting plaatsvindt, maar waarin ook ruimte wordt geboden aan het experiment dat voortkomt uit deze samenkomst van verschillende partijen. Denk daarbij aan de toepassing van nieuwe 'slimme stad'-toepassingen, tussen bijvoorbeeld de Saxion hogeschool en het praktijkgerichte onderwijs van Aventus en het bedrijfsleven met softwarebedrijf Topicus en de ingenieurs van Witteveen + Bos, Tauw en anderen. Of het verbinden van de kennis over klimaatadaptatie van de ingenieurs in het gebied in relatie tot het versterken van de verblijfskwaliteit; of het creëren van nieuwe workshop-, congres- en ontmoetingsplekken gekoppeld aan de cultuur van het theater.

Deze ambities en richtingen worden op dit moment verkend. De ruimtelijke inrichting vraagt daarin ook om een verdere ontwerpverkenning, waarin vanuit deze Stad van de toekomst - workshop een start aan gegeven kan worden. We focussen op twee invalshoeken: een gericht op de nabijheid als basisprincipe voor de invulling van de openbare ruimte en een met focus op de relatie tussen economische ontwikkeling van het gebied en de groen-blauwe structuren en de meerwaarde voor bewoners en gebruikers van het gebied. In beide gevallen is ook de vraag hoe daarin 'slimme stad-instrumenten' een rol spelen.

Vraagstelling:

- Hoe kan de samenhang in het gebied worden versterkt door onder de noemer van een stadscampus, de openbare ruimte centraal te stellen als ontmoetingsplek, podium en experimenteerruimte? En hoe kan hier een aantrekkelijk gebied ontstaan, dat helpt de gebruikers van het gebied ook als bewoners aan zich te binden?
- Hoe kunnen daarin de grote transitie vraagstukken van klimaatadaptatie, mobiliteitstransitie en energietransitie een stimulerende rol spelen?
- Hoe biedt het gebied daarin ook ruimte aan de woonbehoefte van de werknemers van de toekomst, zodat er een levendig gemengd gebied kan ontstaan?
- 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 plekken vormen met deze agenda de sleutellocaties en hoe kan het gebied stapsgewijs een transitie doormaken, met acties op de korte termijn en langere termijn?



Deelnemers

Gemeente Deventer:

Saxion:

Witteveen + Bos:

Tauw:

Topicus:

Provincie Gelderland:

BNA Onderzoek:

Vereniging Deltametropool:

Ontwerpteams:

Anne Zekveld, Eric Nijhuis, Pauline Tiecken, Boudewijn Wijnacker,

Tom Draisma, Hans Bisseling, Marieke Robijn, Marlies Spreen,

Frank Evers, Sybren Lichterink

Harro Wieringa

Joris Viscaal

Kirsten den Hollander

Mariette Vermeulen

Jutta Hinterleitner, Manon Mastik

Paul Gerretsen, Lea Soret, Thomas Dillon

Ton Venhoeven en Hermen Jansen (VenhoevenCS)

Wilfried van Winden (WAM architecten), Leon Emmen (Smartland) en

Wilfred Hoogerbrug (Stadsfactor)

02 Agenda en werkwijze

13:00 start workshop

Voorstelronde, toelichting op de casus door gemeente Deventer (zie *01 probleemstelling*), presentatie van de ontwerpprincipes (zie *03 ontwerpprincipes*) door de twee deelnemende ontwerpteams

14:00 aan de slag - ronde 1

De gemeentelijke en gebiedsexperts werden over de twee sessies verdeeld.

Sessie 1: Ontwerpen op nabijheid (onder de leiding van Ton Venhoeven en Hermen Jansen). Onder leiding van dit ontwerpteam werd gewerkt aan de activering en inrichting van de openbare ruimte als drager voor de sociale en economische activiteiten in het gebied. Daarbij kwamen denklijnen zoals circulariteit aan bod, en het ontwikkelen van een lokaal 'ecosysteem', waarbinnen waarde die in het gebied wordt ontwikkeld, de bewoners en gebruikers in het gebied ten goede komt. Ook werd er gekeken naar mogelijkheden de mobiliteitsbehoefte te verminderen.

Sessie 2: De gedeelde stad als opgave (onder de leiding van Wilfried van Winden, Leon Emmen en Wilfred Hoogerbrug)

Onder leiding van team All Inclusive werd gewerkt aan de relatie tussen de hoofdstructuur van het gebied, de groen-blauwe systemen en de economische ontwikkeling. Hoe kan hier een gebied ontstaan dat op de verschillende transitieopgaven gebruikt voor een kwaliteitsslag, en dat voor de hele stad meerwaarde creëert? Wat kan dit gebied bijdragen aan de rest van de stad?

15:00 Wisseling groepen

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

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

16:00 plenair gesprek, reflectie op de werkessies, en conclusies

Zie *05 Lessen voor de toekomst*

17:00 einde

03 De ontwerpprincipes

Ontwerpen op nabijheid (met mobiliteit als kernthema)

Door: Ton Venhoeven en Hermen Jansen (VenhoevenCS)

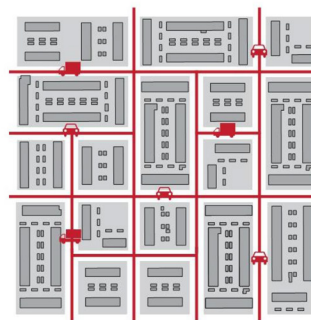
De nabije stad - lokaal wat lokaal kan

De nabije stad is ontworpen op de voetganger. Het team heeft ervaring opgedaan in 'ontwerpen op nabijheid' in het kader van hun plan voor 'De stad van de toekomst', locatie Alexanderknoop Rotterdam. Hier is een modernistische wijk getransformeerd tot een beloopbaar gebied, waar de voetganger onderdeel is van de lokale economie. Zo kiest het ontwerpteam er bijvoorbeeld voor twee van drie straten te vervangen door 'buurtlevens'.

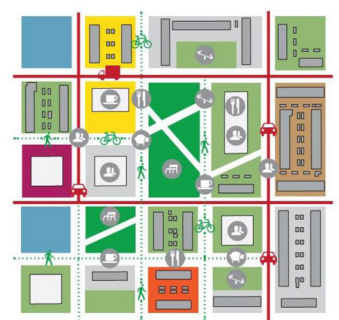
Met de verschillende transitieopgaven die hier spelen, worden als volgt omgegaan: je kiest altijd het laagst mogelijke schaalniveau om een probleem op te lossen. En vanuit daar worden de hogere schaalniveaus gekoppeld, want niet alle vraagstukken laten zich op het laagste niveau tackelen.

Deze spelregel leidt in het Rotterdamse voorbeeldproject tot een toekomstvisie voor een leefbaar en duurzaam stadsdeel, dat veel water en natuur integreert, maar ook hoogstedelijke dichtheden toelaat rondom de mobiliteitsknoop die hier is.

Rotterdam Alexander 2018



Stad van de Toekomst 2050



Vervang twee van de drie straten door buurtlevens



De nabije stad kan hoogverdicht, klimaatadaptief én circulair zijn

Huishouden

Buurtleven

Stationsbiotoop

Metropoollandschap



Organiseer circulariteit op het juiste schaalniveau

De gedeelde stad als opgave

Door: Wilfried van Winden (WAM architecten) Wilfred Hoogerbrug (Stadsfactor) en Leon Emmen (Smartland)

Klimaatadaptatie en sociale inclusiviteit verbinden

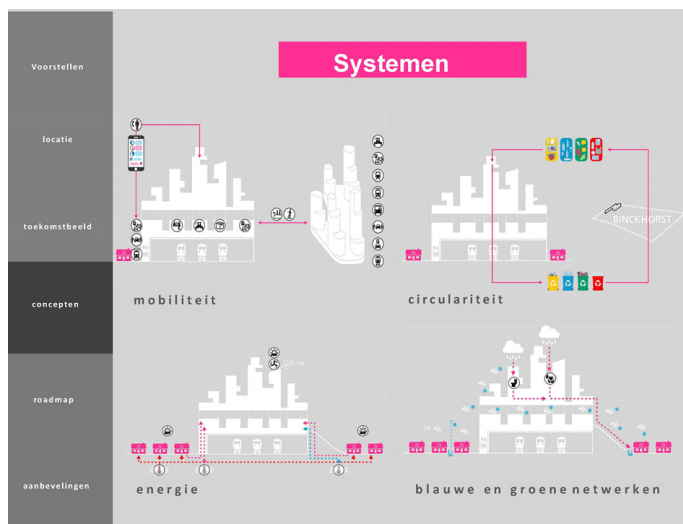
Het ontwerpteam heeft in het 'De stad van de toekomst' - traject gekeken naar definities van de inclusieve stad, en heeft daar een visie mee ontwikkeld voor de toekomst van het Central Innovation District (CID) in Den Haag. In deze ontwerpbenadering krijgt de 'open stad' van Richard Sennett een grotere betekenis, de stad die met bottom-up processen werkt, en met membranen in plaats van scheidslijnen.

Voor de opgave Stadscampus Deventer kiest het team de invalshoeken van de mobiliteitstransitie en van de klimaat-

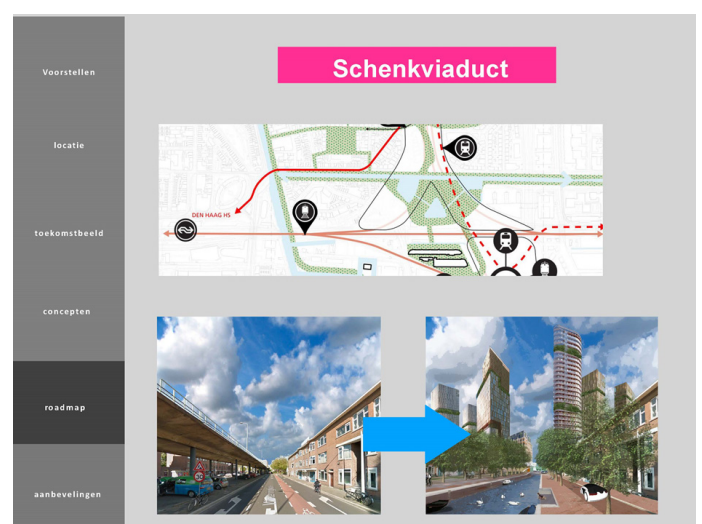
adaptatie. De mobiliteitstransitie speelt een cruciale rol, wil je een aantrekkelijk gebied creëren. In Delft, dat als voorbeeld wordt genoemd, is het autolandschap in de TU wijk veranderd in een campus met een centrale groene ruimte die de gebouwen met elkaar verbindt.

Kan ook in Deventer het verplaatsen van het verkeer naar de randen uitkomst bieden?

En hoe maak je ruimte voor initiatief en invulling vanuit de lokale gemeenschap? Het team stelt zich tot doel lokaal eigenaarschap, bottom up initiatieven en ruimtelijke verbindingen tussen wijken te versterken.



De vier transitieopgaven, die gekoppeld met sociale inclusiviteit, de stad van de toekomst kunnen vormen



Klimaatadaptatieve transformatie ontworpen voor Den Haag

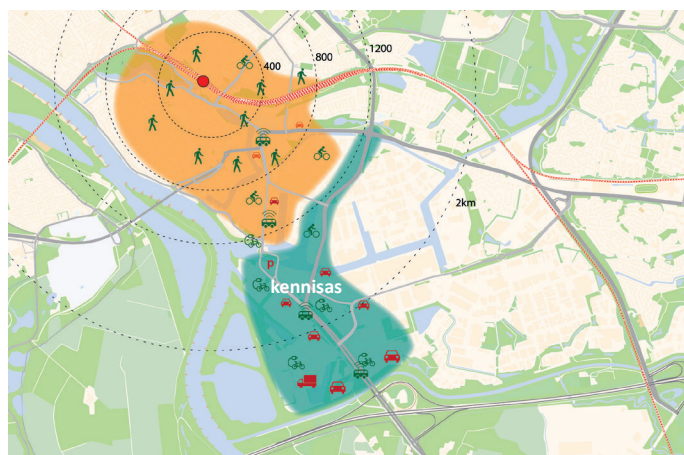
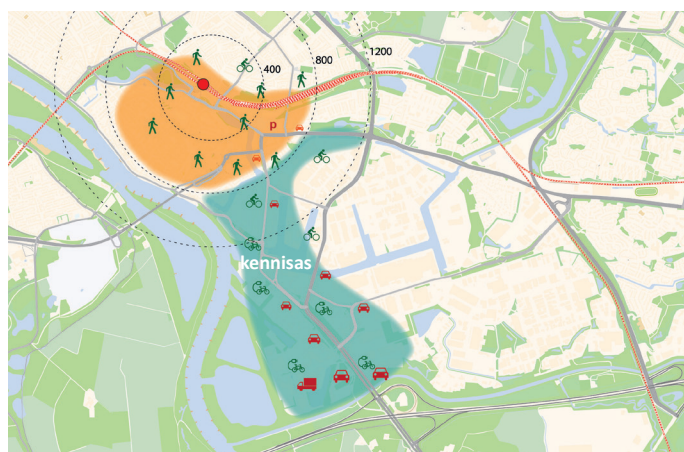
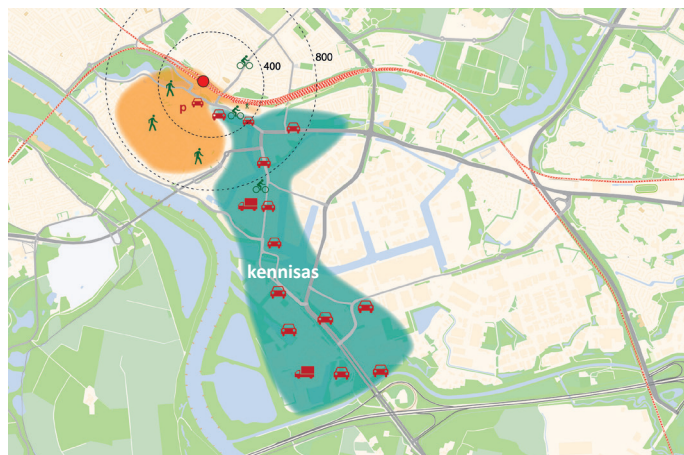


Deventer heeft al allerlei bijzondere functies, die bepaalde stukken stad activeren. Kunnen deze ook gecombineerd worden tot een grote, levendige 'stadscampus'?

04 Uitwerking van de ontdekkingen

Ontdekking 1: Ambities voor de stadscampus

Op de stadscampus worden veel verschillende ambities verenigd. De campus wordt een aantrekkelijke poort naar de binnenstad én de kennis-as; een gebied waar de voetganger prioriteit en voorrang op al het andere verkeer heeft. Het belang van het Intercity OV knooppunt zal volgens het Toekomstbeeld OV alleen maar toenemen, en daarmee het potentieel voor Transit-Oriented Development. De campus moet gezien worden als een innovatie district, een volwaardige mixed-use wijk waar mensen wonen en werken en waar kinderen op straat spelen, een verbinding tussen de stadswijken, een plek waar klimaatadaptatie, energietransitie en nieuwe vormen van mobiliteit geïntegreerd worden.



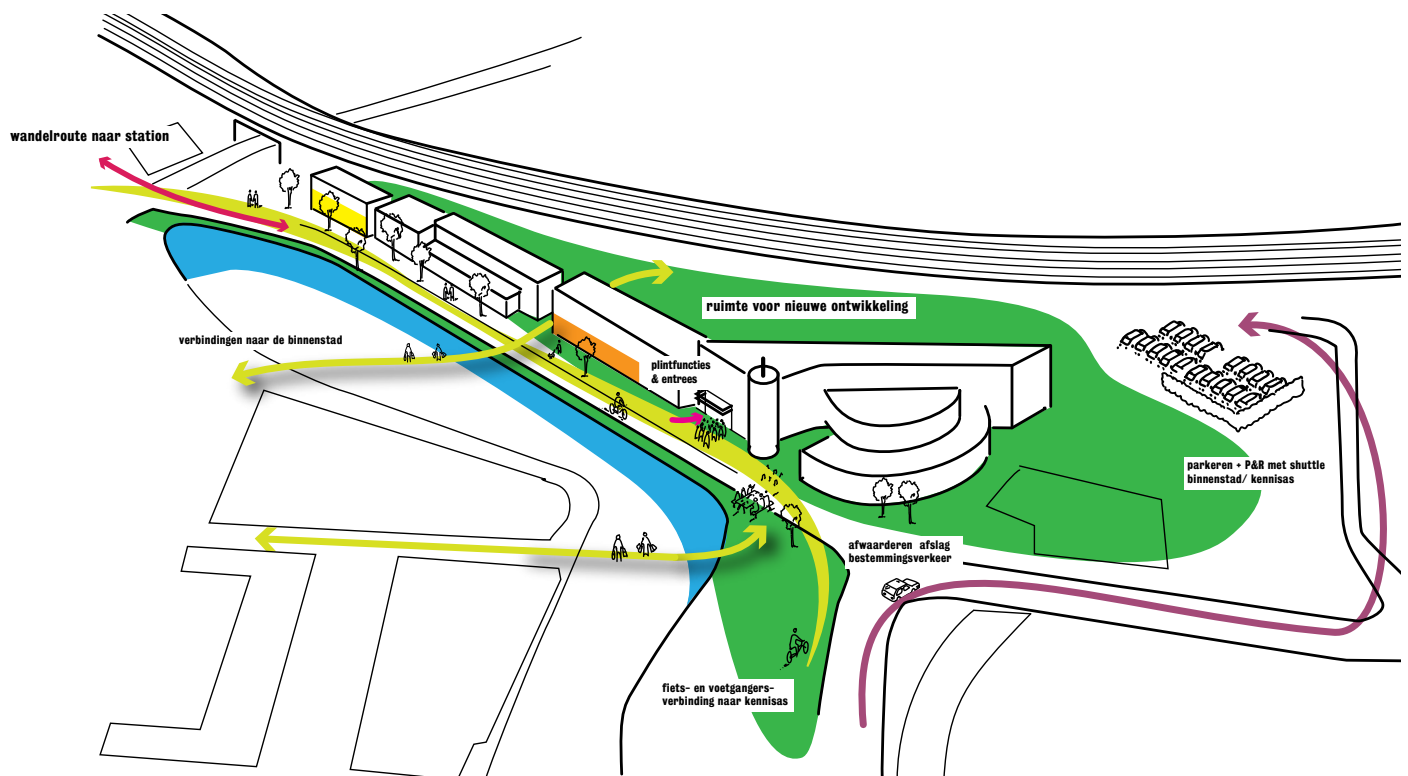
Ontwikkeling stadscampus door de jaren

Ontdekking 2: Elke ontwikkeling draagt bij aan het geheel

Iedere ontwikkeling in het gebied moet bijdragen aan de gebiedskwaliteit. Bij transformaties van gebouwen kan het gaan over het inzetten op een betere plint bijvoorbeeld: een begane grond-zone waar uitwisseling met de straat mogelijk wordt. Daarnaast zorgt ieder gebouw ervoor dat de open- bare ruimte eromheen beter wordt, uitnodigt tot ontmoeting en verblijf. Voor het Saxion-gebouw betekent dit bijvoorbeeld dat de entree van de achterkant naar de voorzijde, de campuszijde wordt verplaatst.

Ontdekking 3: De Handelskade kan worden afgewaardeerd

Door het autoverkeer richting binnenstad en stadscampus op enige afstand in een parkeergarage of, beter, mobiliteits-hub af te vangen, kan de Handelskade getransformeerd worden tot een verkeersluwe stadsstraat waarlangs mensen vanaf het station richting bedrijven en instellingen lopen. Het profiel van de Handelskade kan zo worden vormgegeven, dat voetgangers en fietsers zich hier thuis voelen, er ruim plaats is voor groen en biodiversiteit en de gebruikers van de verschillende gebouwen hier een ommetje kunnen maken. Zorg er dan ook voor dat er in het gebied plekken komen voor kortstondig verblijf, die aantrekkelijk zijn.



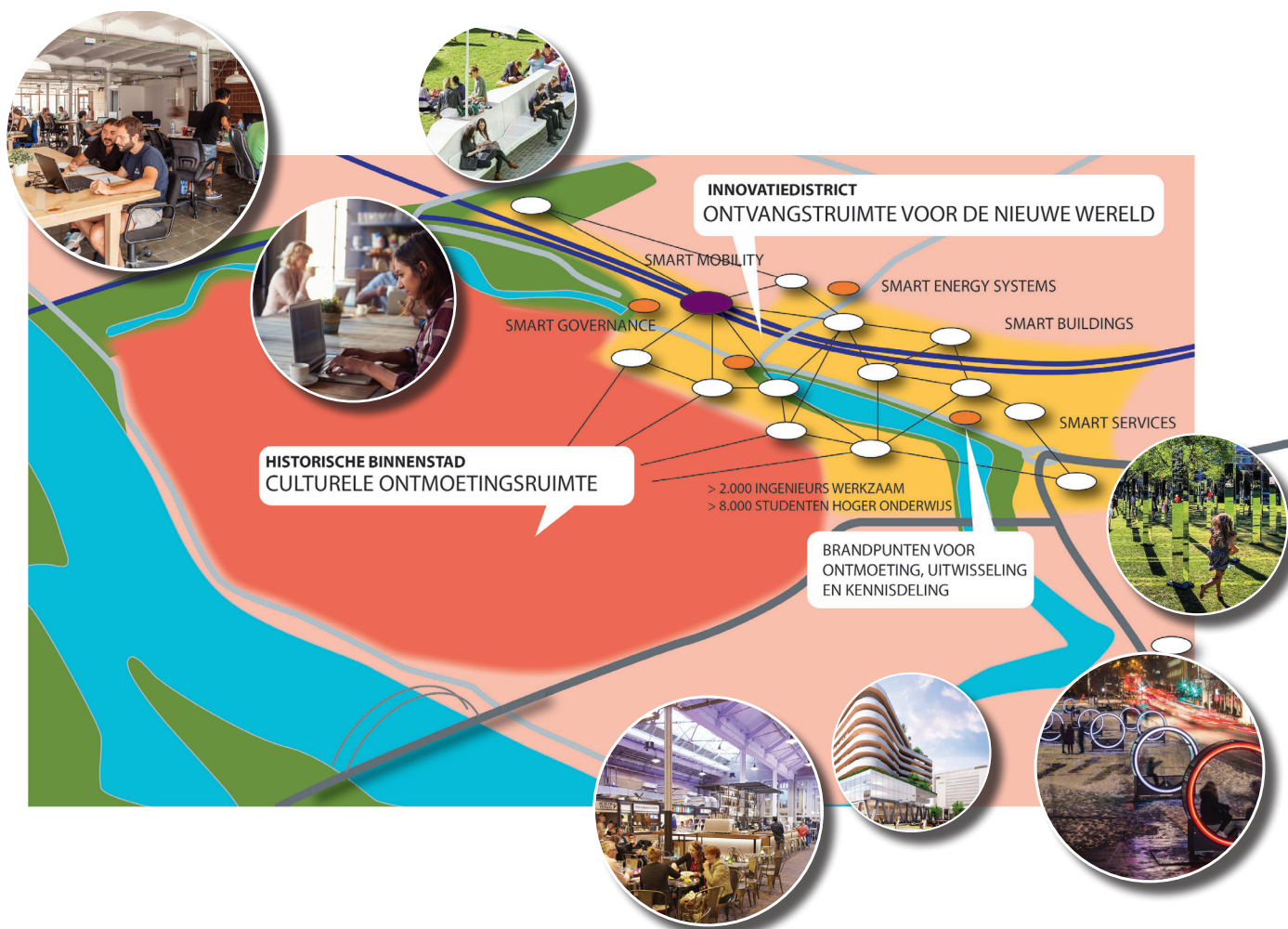
Ontdekking 4: Het station als schakel voor mobiliteit en ontwikkeling van het gebied

Steeds meer studenten, maar ook werknemers bereiken de stadscampus per trein. Het station - en het nieuwe programma dat hier in de toekomst gerealiseerd kan worden - kan helpen hier een bruisend stuk stad van te maken: met twee volwaardige voorkanten, één aan de noordkant van het station en één aan de centrumzijde. De 'stationsbiotoop' kan de plek zijn waar de uitwisseling lokaal-landelijk plaatsvindt en daarmee een plek bieden voor stedelijke voorzieningen die binnen de historische binnenstad onmogelijk zijn. Door op de stadscampus een milieu te creëren dat fijnmazig, groen en aangenaam is kan hier een nieuw (en ander) stuk stad ontstaan dat aantrekkelijk is voor alle Deventenaren en tegelijk uitwisseling van kennis en ervaring uitlokt - een echt innovatiedistrict.

Ontdekking 5: De stadscampus als 'ontvangstruimte voor de nieuwe wereld'

Veel partijen in het gebied kennen elkaar en werken al in meer of mindere mate samen. Zij kunnen van de stadscampus een spraakmakend testgebied maken, waar innovaties zichtbaar worden en waar gebruikmakend van de specifieke kennis van iedere partner, proeftuinen kunnen worden opgezet. Een gebied, waar duurzame groei in de praktijk wordt gebracht.

Door bedrijven kan bijvoorbeeld ingezet worden op gedeelde werkplekken en faciliteiten; dit bevordert kruisbestuiving en innovatie. Gedeelde lunch- en borrelplekken in de plinten nodigen uit om binnen te stappen en in contact te komen. Er kunnen in het gebied woningen worden gerealiseerd voor young professionals, startende werknemers die je als stad graag aan je wilt binden, ook voor de langere termijn. Nieuwe mobiliteitssystemen kunnen hier in de praktijk worden gebracht en de energietransitie kan zichtbaar worden gemaakt.



Ontdekking 6: De stadscampus als 15-minuten stad en de kansen voor een andere aanpak van mobiliteit op de stedelijke schaal

Als je een campus wilt maken is het belangrijk dat deze fiets- en loopvriendelijk is én dat er een grote functiemenging plaatsvindt.

Als je de openbare ruimte rondom de binnenstad en in de stadscampus meer wilt richten op de fietser en voetganger, is daarvoor op het hogere schaalniveau een andere prioritering van het autoverkeer nodig. Directe autobereikbaarheid van het centrum is in de toekomst niet meer nodig, een knip in het autoverkeer is denkbaar.

Het terugbrengen van de automobilititeit kan voor de Handelskade, die nu nauwelijks wordt gebruikt door de duizenden studenten die van de onderwijsinstellingen naar het station lopen, een grote verbetering betekenen. Daarover doordenkend kun je dit ook zeggen van De Welle. Net als de Waalkade in Nijmegen zou je hier een boulevard van kunnen maken; een shared space. De Centrumgarage, die een heel bouwblok beslaat is dan ook overbodig. In het casco kunnen woningen worden gebouwd met voorzieningen op de begane grond.

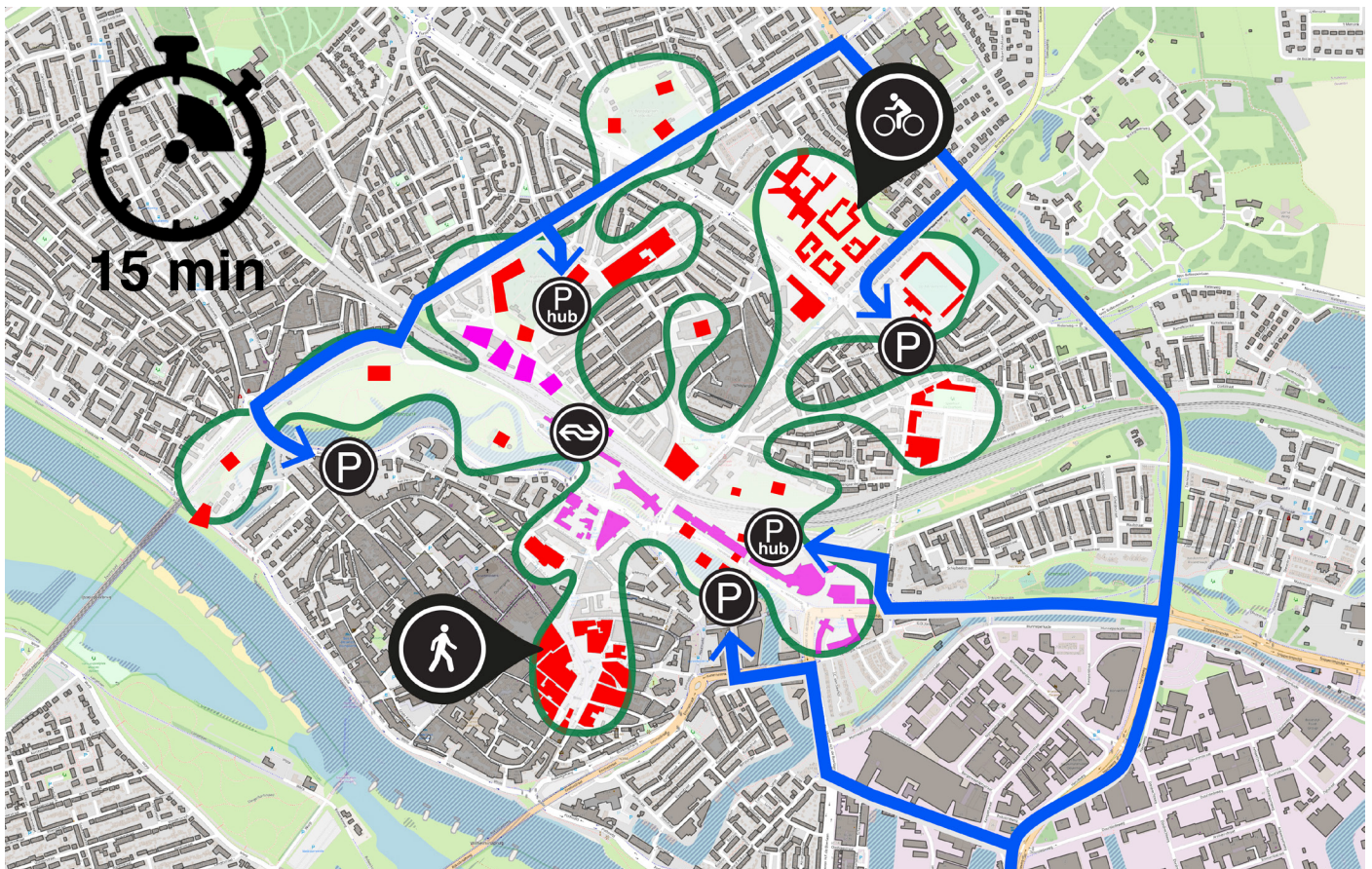
Verschillende knippen in de doorgaande wegen kunnen helpen om de KIEN en Noord te verbinden tot een 15-minutenstad en zo een aantrekkelijk gebied te laten worden voor

voetgangers en langzaam verkeer.

De bestaande onderdoorgang bij het station kan worden verbeterd, samen met een nieuwe hub voor de fietsen en een nieuwe toegang aan de noordzijde. Ook kan er een nieuwe verbinding worden gemaakt aan de noordwestzijde die het Rijstenborgher park verbindt met de PostNL locatie, de begraafplaats en het gebied daarachter.



Campus TU-Delft



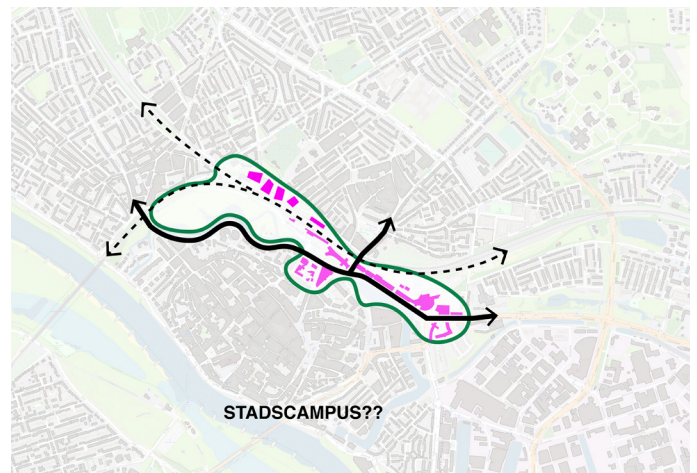
De 15-minutenstad Deventer, alle voorzieningen binnen 15 minuten lopen

Ontdekking 7: Eilanden met bijzondere functies als dragers van een systeem van aantrekkelijke plekken

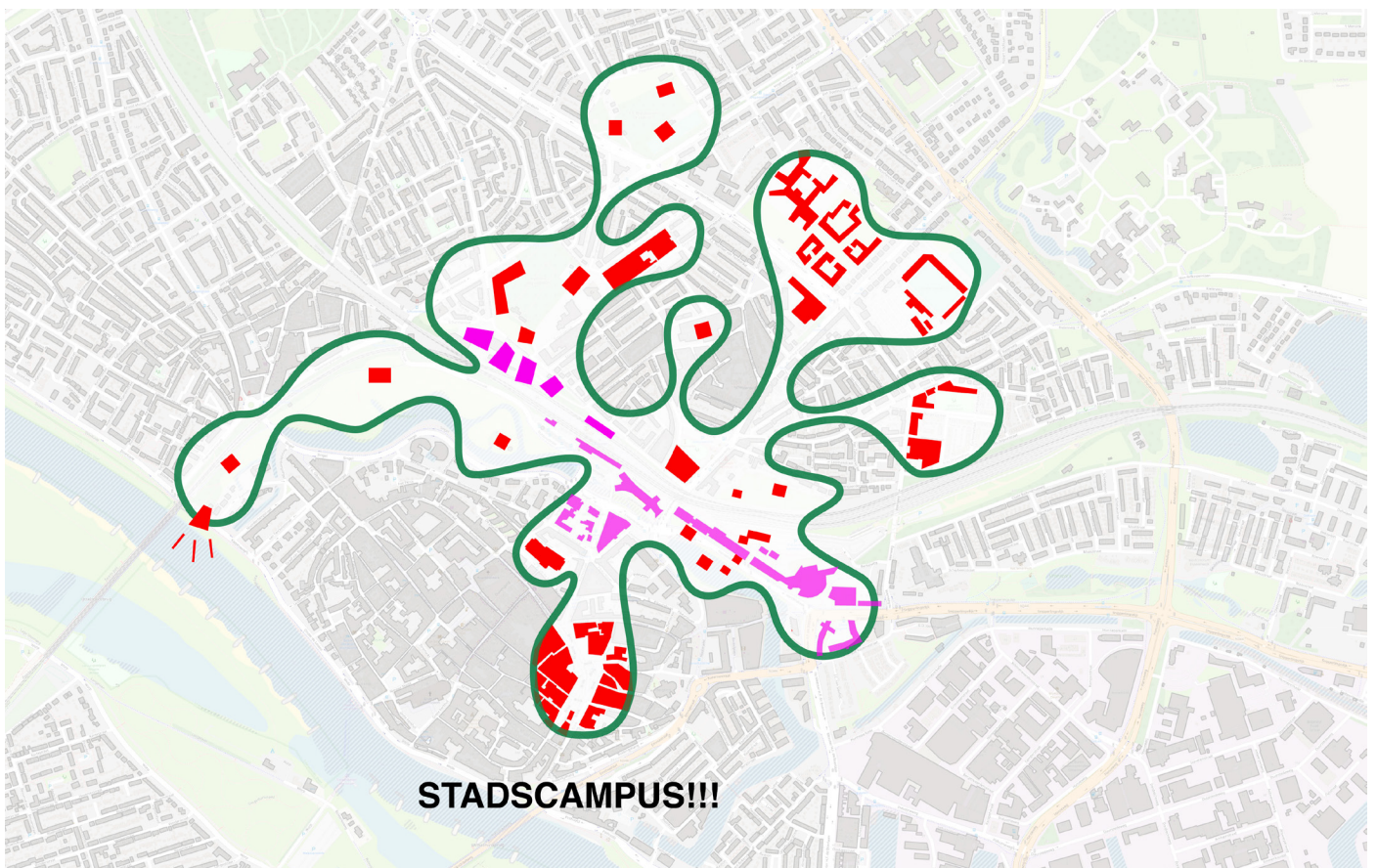
Volgens Richard Sennett is de 'gesloten stad' meer voor professionals en bestuurders, en de 'open stad' juist voor de burgers. In de praktijk zitten hier nog nuances tussen, bijvoorbeeld op de Brink, een plek die voor iedereen is, ongeacht inkomen of opleidingsniveau. Om ervoor te zorgen dat ook de stadscampus een gebied wordt waar iedere Deventenaar zich welkom voelt, en om te zorgen voor uitwisseling tussen het centrum en Noord, kunnen de verschillende 'eilanden' waar functies zitten, worden versterkt.

Door nieuwe functies uit te wisselen tussen het centrum, de campus en het noorden en door bestaande functies te verbinden stimuleer je ontmoeting en interactie tussen verschillende groepen en gebieden. De 'eilanden', waar bijzondere functies zitten, kunnen de dragers worden van een systeem van aantrekkelijke plekken.

"De stad is een tros van plekken" (Aldo van Eyck).



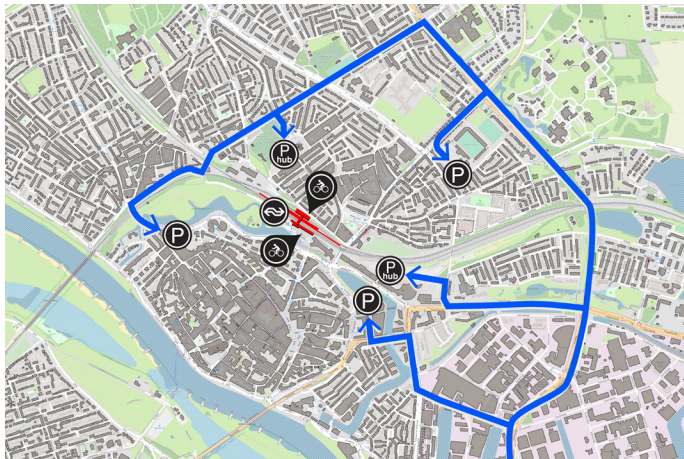
De stadscampus is géén op zichzelf staande ontwikkeling.



Uitwisselen van functies zorgt voor verbinding, ontmoeting en inclusiviteit

Ontdekking 8: Lokale mobiliteitshubs kunnen functiemenging bevorderen

Als we kijken naar mobiliteit op de schaal van de buurt dan is een andere aanpak dan de huidige gewenst: minder ruimte voor parkeren en meer differentiatie. Ook het combineren van de hubs, waar het uit- en overstappen plaatsvindt, met andere functies biedt kansen. Bijvoorbeeld het ophalen van bestellingen en boodschappen of verblijfsfuncties. Voor de



Lokale mobiliteitshubs kunnen functiemenging bevorderen

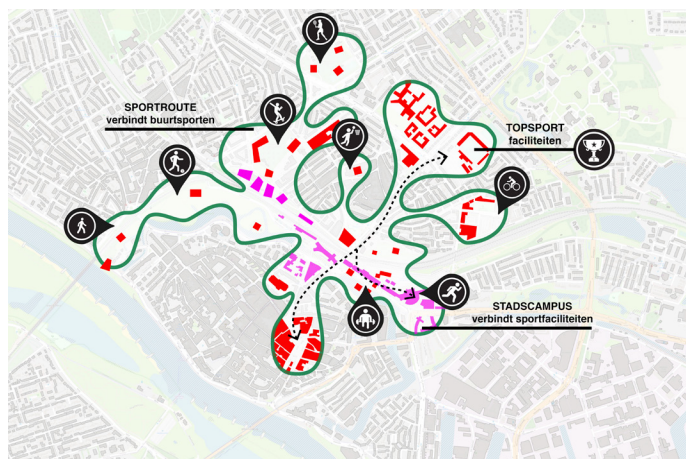
lange termijn is het goed om te kijken naar de kansen van grootschalige deelmobiliteit en mogelijkheden die geautomatiseerd vervoer kunnen hebben, waardoor er misschien geen, en in ieder geval minder lokale parkeerplaatsen nodig zullen zijn.



Referentie: Noordzijde wordt voorkant Den Haag Holland Spoor

Ontdekking 9: Sport als verbinder

Voor de studenten, maar ook vooral de werkenden in de hightech sector en de bewoners ontbreken toegankelijke en kwalitatieve sportfaciliteiten. Hierin zou het terrein van de Go Ahead Eagles aan de noordkant van het station mogelijk een rol kunnen spelen. Het toegankelijk maken van hoog-



Sport als verbinder

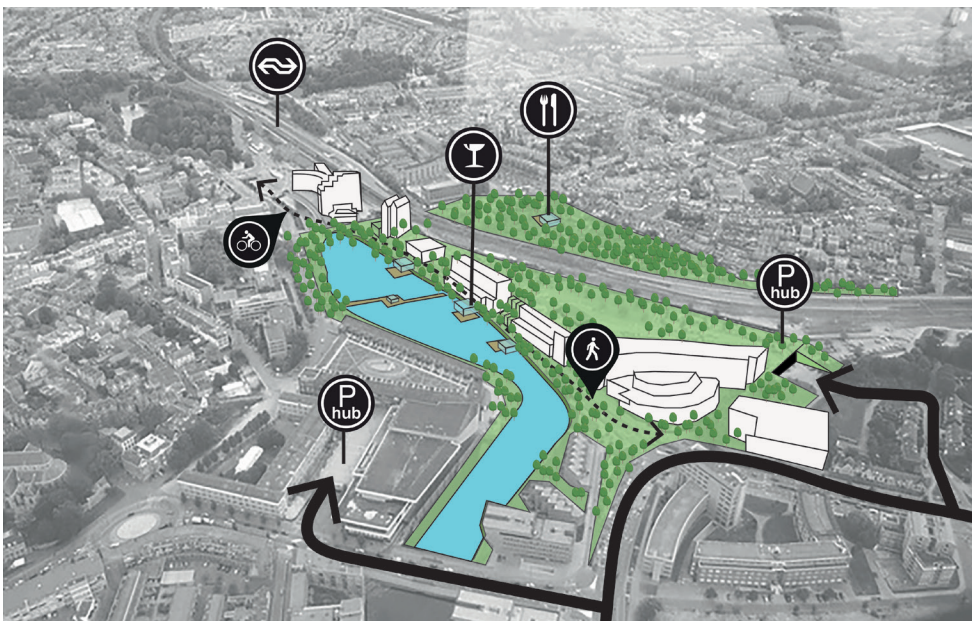


Referentie: Sportcampus Den Haag in het Zuiderpark, bij voormalig ADO stadion

Ontdekking 10: Tijdelijkheid als transitie­model voor betaalbare functies en identiteitsvorming

Gebruik tijd als een kans. Er is veel interessant vastgoed in het gebied dat een sterke functie zou kunnen krijgen in een nieuw innovatief campuslandschap. Deze functies, zoals start-ups die behoefte hebben aan goedkope ruimte, kunnen op korte termijn worden ontwikkeld. Zij zouden bijvoorbeeld tijdelijk gebruik kunnen maken van ruimten in het gebied, terwijl er parallel wordt gewerkt aan de woningbouw ontwikkelingen die een langere doorlooptijd kennen. Na een paar jaar kan de functie weer worden ondergebracht in een gebouw op een andere tijdelijke plek. Ook cultuurhistorisch erfgoed kan hierin een belangrijk rol vervullen.

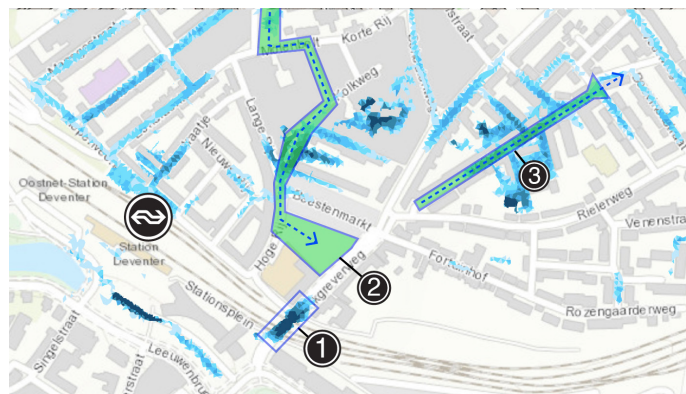
Het idee van de tijdelijkheid of het concept van de tussentijd biedt ook mogelijkheden om te experimenteren met nieuwe recreatieve concepten: zoals bijvoorbeeld een Biergarten en andere laagdrempelige concepten, die bijdragen aan identiteitsvorming van de campus. Locaties zoals de aansluiting van het park op de nieuwe tunnel of aan het water bij de Handelskade lenen zich hier voor. Hier zouden bijvoorbeeld bedrijfsrestaurants met flexwerkplekken in paviljoens aan het water geplaatst kunnen worden in plaats van in de bedrijfsgebouwen. Door deze restaurants naar 'buiten' te brengen, zijn ze ook toegankelijk voor mensen uit de stad, waardoor het plekken van ontmoeting en uitwisseling worden.



Tijdelijkheid als transitie­model voor betaalbare functies en identiteitsvorming

Ontdekking 11: Groen en blauw voor een kwaliteits-sprong in de openbare ruimte

De bewoners van Deventer en de gemeente werken al aan waterbergings- en vergroeningsconcepten voor pleinen en straten. In de toekomst kunnen functionele en natuurlijke netwerken elkaar versterken, ook het concept beschreven onder ontdekking 7 wordt daarmee versterkt. Klimaatadaptatie en biodiversiteit kunnen zo een sterke drager vormen voor verdere ontwikkeling van de leef- en verblijfskwaliteit.



Groen en Blauw voor een kwaliteitssprong in de openbare ruimte



Groen blauwe onderdoorgang Brinkgreverweg



Waterplein Beestenmarkt



Wadi Bierstraat

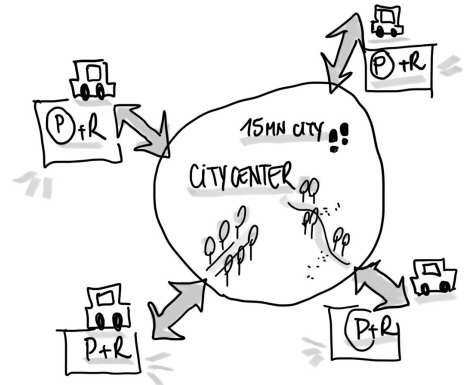


Referentiebeeld waterplein Benthemplein Rotterdam

05 Lessen voor de stad van de toekomst

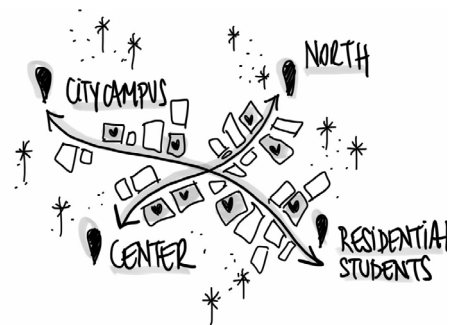
1. Mobiliteit anders organiseren

Het centrum van Deventer is in zijn geheel een 15-minuten-stad, kleinschalig en beloopbaar. Door autoverkeer aan de randen van het centrum af te vangen in garages en transferia, kan de omgevingskwaliteit enorm worden verbeterd. Zo kan de doorgaande weg langs de IJssel in de toekomst een boulevard worden, kan de Handelskade het ruggengraat van de stadscampus worden en kunnen blauw-groene elementen een bijdrage leveren aan het klimaatadaptatie-vraagstuk.



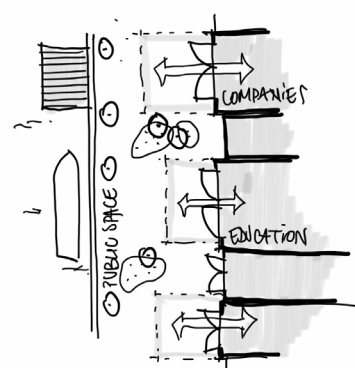
2. Versterken van bestaande identiteiten

Ook buiten het centrum en de stadscampus is het aan te raden bestaande functies en lokale bijzonderheden te versterken. Routes tussen deze 'hotspots' zorgen voor een stedelijk weefsel dat bestaat uit een veelheid van aantrekkelijke plekken, en voor uitwisseling tussen Noord en centrum, stadscampus en woonwijken, studenten en Deventenaren, kortom: voor een sprankelende stad.



3. De openbare ruimte als proeftuin voor de partijen op de stadscampus

Waar de openbare ruimte rondom de Handelskade nu onaantrekkelijk en het domein van de auto is, kan deze ruggengraat van het gebied in de toekomst een proeftuin zijn voor de hier gevestigde bedrijven en onderwijsinstellingen. Innovaties en diensten die in de gebouwen worden ontwikkeld, kunnen hier worden uitgetest, en kunnen een onderscheidend en levendig stuk stad opleveren, waar heel Deventer graag gezien wordt.



4. Stadscampus en stationsgebied als regionale en nationale springplank

Het Intercity station zal in de toekomst belangrijker worden. Steeds meer studenten en young professionals maken gebruik van de trein. De stationsomgeving met daarin functies voor jonge, mobiele studenten en werknemers, zoals woningen en faciliteiten voor een stedelijke levensstijl, kan bijdragen aan het innovatieve imago van de stadscampus en helpen om jong talent aan Deventer te binden.

