

The background is a dark grey map of a city, showing a dense network of streets and some larger open spaces. A thick yellow line outlines a specific, irregularly shaped area on the right side of the map, which appears to be a park or a green space. The text is overlaid on this map.

NIEUWE TYPOLOGIEËN VOOR DE
KREUKELZONES VAN DE STAD

HET STADS RANDEN LAB

DECLARATIE VAN DE STADSRAND

DE STADSRAND
VAN
AMSTERDAM IS:

1. 157 KILOMETER
LANG
2. GEEN GRENS
3. EEN
DYNAMISCHE
RUIMTELIJK-
ECONOMI-
SCHE ZONE

Het Stadsranden-lab

NIEUWE TYPOLOGIEËN VOOR DE
KREUKELZONES VAN DE STAD

INHOUD

3	INLEIDING INTERACTIE TUSSEN STAD EN LANDSCHAP Jutta Hinterleitner en Indira van ’t Klooster	26 28 34	STADSRAND NOORD OP HET RANDJE PROFIEL STADSRAND NOORD PLAN TEAM NOORD - NOORD BINNENSTEBUITEN	116	HOE VERDER? Indira van ’t Klooster Jan Maas en Philomene van der Vliet Francesco Veenstra Paul van Hoek
6	HET JAAR VAN DE STADSRAND Manon Mastik	41	STUDENTENWERK LIVING IN THE EDGE Mike Blauw	120	COLOFON
8	157 KM FIETSEN DOOR DE STADSRAND Lotte Dijkstra	44 46 52	STADSRAND WEST OP HET RANDJE PROFIEL STADSRAND WEST PLAN TEAM WEST – VANUIT DE STADSRAND		
10	GRENSVERKENNINGEN 1: HOE GRENZELOOS KUN JE ZIJN?	59	STUDENTENWERK WAARDEN VAN DE STADSRAND Fieke de Groot		
13	2: REGELS VOOR DE STADSRAND	62	STADSRAND ZUIDWEST OP HET RANDJE		
15	3: EEN BERGACHTIG EN BIODIVERS LANDSCHAP Lotte Dijkstra	64 70	PROFIEL STADSRAND ZUIDWEST PLAN TEAM ZUIDWEST – HYPEREDGE		
18	NAAR DE RAND KIJKEN EEN KWESTIE VAN PERSPECTIEF Theo Baart	77	STUDENTENWERK DE STEDELIJKE TAAL VAN JE THUIS VOELEN Josje Staal en Kim van Balken		
20	ONTWERPWERELD RICHT BLIK OP DE STADSRAND Rosa Stapel		STADSRAND ZUID OP HET RANDJE		
22	DYNAMISCHE ZONE EN INTEGRALE OPGAVE Like Bijlsma en Merten Nefs	80 82 88	PROFIEL STADSRAND ZUID PLAN TEAM ZUID – AMSTEL OPEN		
		95	STUDENTENWERK LANDSCHAP IN STROMEN Jonas Papenborg en Gerwin de Vries		
		98 100	STADSRAND ZUIDOOST OP HET RANDJE PROFIEL STADSRAND ZUIDOOST		
		106	PLAN TEAM ZUIDOOST GEIN AAN ‘T GOOI		
		113	STUDENTENWERK DE AMSTERDAMSE STADSRANDEN VERGELIJKEN Remco Reijke		

INLEIDING

INTERACTIE TUSSEN STAD EN LANDSCHAP
Jutta Hinterleitner (BNA) en Indira van ’t Klooster (ARCAM)

Iedere stedeling heeft een persoonlijke band met de stadsrand. Het gevoel van op reis zijn als de trein de laatste stadswijken achter zich laat en het weidse uitzicht zich opent; het gevoel van vrijheid als je met de fiets dat laatste tunneltje doorgaat, de wind je tegemoet waait en het licht schittert. De stadsrand is de zone waar je op avontuur gaat, de plek waar je ziet hoe de stad werkelijk is in plaats van hoe de stad zou willen zijn, zoals in het representatieve, historische centrum. De stadsrand is net zo onlosmakelijk verbonden met de stad, maar anders dan het centrum verandert de stadsrand gestaag: als de stad groeit, schuift de stadsrand op. De afgelopen jaren zijn tussen het Rijk en de gemeenten afspraken gemaakt om verdichting vooral binnenstedelijk te laten plaatsvinden, binnen de bestaande contouren van de stad. Dit betekent dat de stad niet meer uitbreidt, en de stadsrand dus voorlopig op zijn plek blijft. Verandert dit de betekenis van de stadsrand? Als de ‘rode druk’ van de stedelijke verdichting zorgt voor meer gebouwd programma, meer mensen en meer reuring in de stadswijken, moeten we dan anders omgaan met de randen van onze steden? In 2020 gingen BNA Onderzoek en ARCAM samen op zoek naar de antwoorden op deze vragen. Als testcase werd Amsterdam gekozen, omdat de stadsranden hier enorm gevarieerd zijn. Elke rand heeft een andere context, bevolkingssamenstelling, economische druk en ruimtelijke ambitie. Daarmee biedt de grootstedelijke variatie aanknopingspunten voor uiteenlopende steden, dorpen en buurten elders in het land en voor sociaal-ruimtelijke vragen die overall urgent en actueel zijn. Ons vertrekpunt was de interactie tussen de stad en het omringende landschap, een onderwerp dat ARCAM al in 2019 onderzocht in het kader van het Parlement van de Scheggen. In Het Stadsranden-lab werden de overgangen tussen deze landschappen en de stad, als een logisch vervolg op dit onderzoek, op de agenda gezet en onder handen genomen.

VIJF BIJZONDERE TESTLOCATIES

Samen met de gemeente Amsterdam wezen we vijf testlocaties aan: plekken in de stadsrand die van elkaar verschillen qua stedelijke invulling, landschappelijke context en toekomstplannen. Zo werd bijvoorbeeld de stadsrand Noord gekozen vanwege de karakteristieke harde grens van de Ring A10, en de stadsrand West vanwege de overgang tussen wijken met sociale problematiek en het eeuwenoude polderlandschap. In de stadsrand Zuidwest bij het Amsterdamse Bos zorgt de geluidscontour van Schiphol voor een natuurlijke bouwbeperking, en in de stadsrand Zuid speelt de uitdaging dat alleen de route langs de Amstel goed wordt gebruikt

en de rest van de stadsrand moeilijk bereikbaar is. In de stadsrand Zuidoost ten slotte is te zien hoe, ver van de binnenstad verwijderd, een mozaïek van wijken functioneert en gedijt. De vijf bijzondere testlocaties werden tussen februari en november 2020 door vijf multidisciplinaire ontwerpteams onder de leiding van BNA-architecten bestudeerd. Zij doorliepen een traject dat bestond uit het maken van een analyse van de bestaande situatie, het ontwikkelen van een aanpak voor een zelfgekozen uitwerklocatie in de stadsrand, en het uitwerken van een ontwerpvisie voor deze plek. Onderdelen van het werktraject waren excursies, de lezingenreeks Grensverkenningen en de lokale ateliers, waar experts en betrokkenen uit de stadsranden discussieerden over en tekenden aan de plannen. Tijdens plenaire presentaties werd doorgepraat over doelen en wensen voor de randen van de stad. Door de coronapandemie was het niet altijd even makkelijk de groep bijeen te houden en te krijgen, waardoor we schakelden tussen live-bijeenkomsten, online-meetings en hybride vormen. Maar het is gelukt! In november zagen vijf bijzondere visies het licht tijdens de Dag van de Stadsrand die live werd uitgezonden vanuit Pakhuis de Zwijger.

WAT KAN DE LEZER VERWACHTEN?

De resultaten van dit werktraject presenteren we in dit magazine, samengesteld voor eenieder die de stadsrand een warm hart toedraagt. We hopen niet alleen de professionals die in de stadsranden werken te inspireren, maar ook de bewoners van de stad, voor wie het zo belangrijk is dat het omliggende landschap bereikbaar en beleefbaar blijft. De vijf visies van de ontwerpteams vormen de kern van de publicatie. Deze zijn aangevuld met een tijdlijn van het proces, een introductie op de stadsrand door vier ontwerpende en ontwikkelende racefietsers en de kronieken van de lezingenreeks Grensverkenningen. Essays van fotograaf Theo Baart, Rosa Stapel (College van Rijksadviseurs) en van Like Bijlsma (Planbureau voor de Leefomgeving) en Merten Nefs (Vereniging Deltametropool) plaatsen Het Stadsranden-lab in context. Daarnaast zijn ook gastbijdragen van onze academische kennispartners te lezen. Vier studenten van de Hogeschool van Amsterdam en vijf studenten van de Hogeschool Utrecht studeerden af op de stadsrand, en de Academie van Bouwkunst Amsterdam wijdde er een studio aan. Tot slot hebben we vijf experts die betrokken waren bij het traject gevraagd persoonlijke conclusies te trekken en aanbevelingen te doen.

DE DYNAMISCHE KREUKELZONE ALS KRAAMKAMER

De belangrijkste les uit Het Stadsranden-lab is dat de stadsrand geen lijn is, maar een zone. Een kreukelzone, waar stad en landschap elkaar treffen en waar deze soms heftige ontmoeting geënceneerd kan worden. De stadsrandzone heeft een verantwoordelijkheid richting zowel de stad als het landschap: het is

idealiter de omgeving die de stedeling ‘naar buiten’ leidt en het landschap ‘naar binnen’ haalt. Het is daarom van groot belang de verbindingen tussen de beide grootheden goed te ontwerpen. Stadsrandzones zijn bovendien – zelfs als steden niet verder uitbreiden – niet statisch. Het zijn pulserende gebieden die meebewegen op de hartslag van de stad. Afhankelijk van sociale en ruimtelijke claims wordt meer nadruk op het rood of het groen gelegd. De stadsranden lijken weinig op elkaar in bebouwing, groenstructuur en gebruik. En snelwegen, waterwegen, bedrijfsterreinen en sportvelden vormen barrières binnen de stadsrand, maar ook tussen stad en landschap. Tot slot is de stadsrand een gebied dat op de meeste plekken economisch nog wat in de luwte ligt en daardoor als kraamkamer voor de stad kan optreden. Maakbedrijven en kunstenaarsplaatsen kunnen zich hier dankzij lagere grondprijzen vestigen. De stadsrand biedt dus ook kansen voor lokale bedrijvigheid en experimenten. Die worden lang niet overal benut. Stad en landschap zijn misschien wel meer een samenhangend systeem dan we vermoeden. Daar waar het landschap functies herbergt die de stad helpen, ontstaat begrip, eigenaarschap en trots. Dit kan van alles zijn, van grondstoffen voor de bouw of voedsel tot leer- en werkplekken of horeca. Daar waar de stad bijdraagt aan de ontplooiing van het landschap ontstaan lokale verdienmodellen en kansen voor behoud van het bedreigde groen.

SOCIAAL-RUIMTELIJKE GOUDMIJN

De stadsrand is zowel de spiegel van de stadsziel als het ontdekkingsgebied voor de (stadsrand)stedeling. Dit onderzoek heeft ons geleerd dat ondanks het feit dat steden niet langer uitbreiden, het belang van de randen wel degelijk verandert. Maar ook dat de ‘rode druk’ van binnenuit veel meer kwaliteit krijgt als de ‘groene tegendruk’ op gelijke waarde wordt geschat. Stadsranden zijn echter geen formele bezoeklocaties, zoals een bos, park of winkelcentrum. Het zijn onderbelichte kreukelzones die nog ontdekt moeten worden. Het zijn de gebieden waar nog ruimte is voor verandering en nieuwe programmering, en die daarom cruciaal zijn voor vraagstukken als betaalbaarheid en opschaling van woningbouw, meerkernige steden, klimaat- en energieopgaven, de toenemende behoefte aan publieke ruimte en nieuwe langzaamverkeerverbindingen. Op de volgende 120 pagina’s worden gedachten over en visies voor de stadsrand gepresenteerd. Wij hopen de lezer inspiratie te bieden voor eigen gedachten over de stadsrand. Daarbij bieden de analyses van alle betrokkenen bij dit project aanknopingspunten voor een beter begrip van de sociaal-ruimtelijke goudmijn die de stadsrand is. Want: de stadsrand is steeds minder een toevallige, tijdelijke grens, en steeds meer een interessant ‘groen-stedelijk’ overgangsgebied waarmee stad en land hun voordeel kunnen doen; een zone om samen te ontdekken, optimaliseren en koesteren.

HET JAAR VAN DE STADSRAND

Door Manon Mastik

FEBRUARI 2020

Een rand is niet per definitie een grens.

STADSRANDSAFARI'S

Op een koude, maar zonnige 14 februari trof het hele netwerk rond Het Stadsranden-lab elkaar voor de eerste keer bij ARCAM. De kick-off stond het teken van nader kennismaken: met de studie, met de andere ontwerpteams, met de klankbordgroepen die per locatie de teams gingen adviseren, met de projectpartners en natuurlijk met de Amsterdamse stadsrand. Na een plenaire start waarbij Paul van Hoek, partner vanuit de gemeente Amsterdam, de verschillende locaties typeerde, was het de hoogste tijd om op 'safari' te gaan in de stadsranden. Te fietsen natuurlijk, zodat er gemakkelijk tussen en over de grens van rood (stad) en groen (landschap) kon worden gelaveerd. Onder leiding van een gebieds-expert van de gemeente Amsterdam en in gezelschap van klankbordleden en studenten van de Hogeschool Utrecht, de Hogeschool van Amsterdam en de Academie van Bouwkunst Amsterdam – die zich eveneens met deze opgave gingen bezighouden – togen de ontwerpteams naar hun onderzoekslocaties. De tocht voerde langs landschappelijk schoon, logistieke achterkanten, woonwijken, volkstuinen en rafelranden, en de verschillende snelwegen die in geen van de stadsrandlocaties ver weg zijn. Zo werd tijdens deze dag het fundament gelegd waarop de teams hun plannen konden bouwen.



Team Noord met adviseurs en studenten op stadsrand safari. V.l.n.r. Aafke Post (gemeente Amsterdam), Mike Blauw (student HvA), Harvey Otten (XOOMlab), Bas Kok (Olivia Media), Jimmy Verheij (Ymere), Jonas Papenborg (FLUX landscape architecture), Saline Verhoeven (Natuurlijke Zaken), Jelle Engchelhor (student AvB Amsterdam).



Team West met adviseurs op stadsrand safari. V.l.n.r. Marjan Kootwijk (Ymere), Jan Maas (BOOM landscape), Achmed Baâdoud (oud-stadsdeelvoorzitter Nieuw-West), Ahmed Ouelid Hadj (Dutch Architect), Wouter Pocornie (26H), Paul van Hoek (gemeente Amsterdam), Pieter Boekschooten (Van Eesteren Museum), Guido Nas (gemeente Amsterdam).



Team Zuidoost, adviseurs en studenten werpen nog een laatste blik op de kaart bij ARCAM voor de stadsrand safari. V.l.n.r. Vera de Vries (student HU), Mark Vergeer (Bureau B+B), Simona Serafino (Bureau B+B), Lars Mosman (DubbeLL buurtontwikkelaars), Jannie Vinke (ANA architecten), Gert Jan Wisse (Bureau B+B), Josje Staal (student HvA), Robert Graat (Staatbosbeheer), Olga Appelman (gemeente Amsterdam), Eek van der Krogt (student AvB Amsterdam), Anne-Marije van Duin (student AvB Amsterdam), Rienk Postuma (De Key).



Team Zuidwest met adviseurs en studenten op stadsrand safari. V.l.n.r. Kim Kool (gemeente Amsterdam), Tim van Bruggen (student HvA), Matt Goedemans (student HU), Christopher de Vries (Rademacher / De Vries), Gregor van Lit (gemeente Amsterdam), Jouke van der Werf (gemeente Amsterdam), Maria Zafeiriadou (UNStudio), Jan Heeren (gemeente Amsterdam).

SEPTEMBER 2020

Groen wordt pas erkend op het moment dat het een functionele betekenis krijgt en het bereikbaar is. Alleen met die erkenning kunnen we het groen beschermen tegen de rode druk.

25 SEPTEMBER 2020

De overmaat aan openbare ruimte biedt ruimte voor vergroenen, verdichten en verbinden.

2 OKTOBER 2020

Ingrepen in het landschap kunnen de stadswijken ruimtelijk en sociaal versterken.

20 NOVEMBER 2020

Je kunt niet nadenken over de stadsrand zonder de wijk als sociaal en fysiek element te beschouwen.



21 NOVEMBER 2020 – 28 FEBRUARI 2021

LOKALE ATELIEREN

Het Stadsranden-lab is opgezet als een lerend netwerk. Naast de lezingenreeks waar relevante kennis werd overgedragen, waren er gedurende het traject verschillende uitwisselingsmomenten tussen de ontwerpteams en de schil van adviseurs. Allemaal met het doel kennis in te brengen in het ontwerpproces, en de teams te helpen in hun zoektocht naar passende scenario's voor de stadsrand. Zo troffen in september 2020 de teams, projectpartners en klankbordleden elkaar voor lokale ateliers op bijzondere locaties in de stadsrand: een broedplaats in West, een achtertuin in Noord, een schooltuin in Zuidoost, de Boswinkel in Zuidwest, en een loods voor evenementen in Zuid. Deze ateliers hadden het doel de teams te helpen in de vertaalslag van analyse naar concrete locaties. Met kaarten en schetsrollen op tafel werden specifieke locaties gezocht die exemplarisch zijn voor de vraagstukken in de stadsrand.

VISIEPRESENTATIE

Op 25 september 2020 presenteerden de teams de toekomstvisies voor hun stadsrand. Ze lieten zien op welk gebied ze inzoomen, wat er speelt op die plek en hoe ze de specifieke vraagstukken uit dat testgebied adresseren. Na een online presentatie en reflectie door een expertpanel bestaand uit Merten Nefs (Vereniging Deltametropool), Paul van Hoek (Gemeente Amsterdam) en Leo Pols (PBL) troffen de teams elkaar voor speeddates. Op gepaste afstand en met een drankje werd doorgepraat over elkaars plannen.

LOKALE ATELIEREN

In oktober 2020 vond nog een tweede ronde lokale ateliers plaats waarbij 'op ooghoogte' naar de concrete uitwerklocaties werd gekeken. Hoe zien de nieuwe stadsranden die de ontwerpteams hebben geschetst eruit en hoe functioneren ze? En hoe kunnen de voorgestelde ingrepen het landschap en de aanliggende stadswijken ruimtelijk en sociaal versterken? Door toedoen van COVID-19 was het niet mogelijk fysiek bij elkaar komen, maar de techniek bood uitkomst.

DAG VAN DE STADSRAND

Op 20 november werd de ontwerpstudie afgesloten met de 'Dag van de Stadsrand', een vijf uur durende live uitzending vanuit Pakhuis de Zwijger. In thematische blokken van steeds één uur werden de resultaten van Het Stadsranden-lab gepresenteerd en de toekomst van de stadsrand uiteengezet. Fotograaf en verhalenverteller Saskia Aukema, fotograaf Theo Baart en Rijksbouwmeester Floris Alkemade traptten af met keynotes waarin ze elk vanuit een andere invalshoek de stadsrand beschouwden. Daarna passeerden de vijf ontwerpvisies van de deelnemende ontwerpteams de revue. In de panels schoven ook experts, collega-ontwerpers en mensen uit de stadsrand aan om de resultaten tegen het licht te houden.

ENDLESS AMSTERDAM

De resultaten van Het Stadsranden-lab zijn tentoongesteld in de expositie EndLESS Amsterdam bij ARCAM, over de circulaire stad in wording.



Team Zuid met adviseurs en studenten op stadsrand safari. V.l.n.r. Jelle Brem (student HU), Ward Edelenbosch (student HU), Remco Rolvink (bureau VE-R), Fieke de Groot (student HvA), Claudia Temperilli (Clubhaus architecten), Marjan van Herpen (Clubhaus architecten), Roy Berents (gemeente Amsterdam), Machiel Spaan (M3H).



Goed weer tijdens het eerste lokale atelier van de zuidwestelijke stadsrand bij de Boswinkel. De kaarten, schetsen en discussie verhuisden naar buiten.



Joost Vorstenbosch (team Noord) in gesprek met Misja van Veen (team Zuidwest) na afloop van de visiepresentatie: welke kansen zien ze in elkaars plannen?



De livecasts van de Dag van de Stadsrand werden uitgezonden vanuit Pakhuis de Zwijger.



De expositie EndLESS Amsterdam bij ARCAM.

157 KM FIETSEN DOOR DE STADSRAND

Door Lotte Dijkstra

Op basis van de verschillende analyses van de ontwerpteams van Het Stadsranden-lab werd dé stadsrand van Amsterdam vastgesteld. Architecten Adriaan Mout, Remi Versteeg en Joost Vos en projectontwikkelaar Erik Meijer stapten op 20 juni 2020 op de fiets om 'm vast te leggen.

RONDJE RANDJE

Remi Versteeg (Beyond Space) fietst geregeld in de omgeving van Amsterdam en merkte wederom op hoe verschillend de stadsrand eruit kan zien. “De stadsrand is niet echt voelbaar. Er is geen sprake van een harde transitie van hoogbouw naar landschap. Op de plekken met borden ‘Amsterdam uit’ is de overgang juist heel zacht, dat is fijn.” Door de fietstocht heeft hij meer waardering gekregen voor de randen. “De drang naar natuur is voelbaar in de stadsrand, met de vakantiehuysjes, volkstuincomplexen en de recreatiegebieden. Daar waar bewoners de ruimte hebben gekregen om de stadsrand vorm te geven, levert beperkte controle hele mooie stukken op. Het is misschien niet realistisch om helemaal geen industrie toe te laten, maar in de handen van bewoners ontstaan wel de mooiste plekken.” Door die mooie plekken vormt de stadsrand een prachtige fietsroute. Versteeg: “Ik werd zo enthousiast dat ik een geoptimaliseerde versie heb gemaakt in Strava, waardoor het een rondje van ongeveer 80 kilometer wordt met zo min mogelijk stoplichten. Bijna net zo lang als het bekende Rondje Ringvaart, maar veel diverser. Je komt langs Abcoude, Ouderkerk, stukken waar je opeens in het platteland bent, de industrie van Zaandam, de polder en Amstelveen... Daardoor waardeer je nog meer de zachte stukken, waar het groen niet volgebouwd is.”

GEEN STAD ZONDER RAND

Adriaan Mout (LEVS architecten) is als fervent (race)fietser vaak in de stadsrand te vinden, met verschillende rondjes de stad uit. “Hoe je de stad ziet opdoemen, bijvoorbeeld wanneer je door Waterland fietst, dat is echt fantastisch. En daartussenin zit dan ergens de stadsrand...” Die zoektocht naar de grens bleek tijdens de fietstocht vooral een puzzel in het gebied rondom de Nieuwe Meer en het kruispunt A4/A10. “Een wirwar van snelwegen hoog boven je, ruige natuur, water, desoriëntatie, maar toch de stad en de Schinkel zo dichtbij. Dit was voor mij het punt met de grootste contrasten en verwarring. Daar dacht ik, zit ik nu in de stad of niet?” Deze ervaringen leidden tot de openbaring dat de stadsrand niet alleen rafelig, maar ook divers en verrassend is. “De stadsrand is voor mij nog veel meer een sociale rand dan een fysieke landschappelijke rand geworden, en veel meer een dynamische dan een statische plek. Plekken, gebeurtenissen en initiatieven spelen een rol in die fluiditeit. De gemene deler is dat het heel erg groen is, rom-



De stadsrand van Amsterdam op basis van de analyses van de ontwerpteams.

melig en ontspannen. De stadsrand heeft voor mij aan aantrekkelijkheid gewonnen.” Die dynamiek en vitaliteit moeten worden gekoesterd, stelt Mout. “Ik wens de stadsrand toe dat het een plek voor verrassing en initiatief blijft. Een stadsrand moet je blijven ontdekken en moet blijven transformeren. Geen stad zonder rand!”

RAFELIGE CHARME

Joost Vos (Bentham Crouwel Architects) fietst al anderhalf jaar bijna dagelijks door de stadsrand. “Vanuit Hilversum fiets ik langs de Amstel en zie ik iedere dag de stad langzaam opdoemen. In ieder seizoen ziet dat er anders uit.” Tijdens de fietstocht voor het Stadsranden-lab ontdekte hij nieuwe stukken: “In de stadsrand bij de Bijlmer is het ontzettend mooi, met in de basis een heel groene opzet. Op die plek zie je de rafelige stadsrand, waar het groen van de stad overgaat in het buitengebied. Het groen is er ook heel divers, met veel verschillende soorten.” De ervaringen in Zuidoost staan in schril contrast met de stadsrand langs Aalsmeer, waar vooral veel kassen te vinden zijn. “De enorme monocultuur was schokkend om te zien. We fietsten er midden in de zomer, langs verdorde lappen gras. Hoewel de kassen geconditioneerde natuur huisvesten, is buiten niets te zien.” Die overgang van stads groen naar landschappelijk groen is juist de kracht van de stadsrand. Vos wenst de stadsrand daarom bescherming van de grote biodiversiteit toe: “Stadsranden verplaatsen zich. Die dynamiek moet behouden blijven en niet gecultiveerd worden. Dan blijft er ruimte voor ontwikkeling en biodiversiteit. De stadsrand is dan echt de plek waar natuur, cultuur en mensen samenkomen. De overgang tussen rood en groen hoeft daarbij niet altijd duidelijk te zijn. Juist dat rafelige is de charme van de stadsrand.”

ANARCHISME IN DE STADSRAND

Erik Meijer (Synchroon) vindt Amsterdam de mooiste stad ter wereld. “Als je snel de stad uit wilt, dan kan dat ook. Het is een enorme kwali-teit om zo snel het groen in te kunnen om de stad even te ontvluchten.” Wat hem tijdens de fietstocht vooral opviel was hoe groen, groen, groen de stadsrand is. “Maar we fietsten ook door rommeliger gebieden, waar je gauw het gebrek aan kwaliteit van architectuur ziet. De kwaliteit van de woningbouw heeft daar meer aandacht nodig.” Tegelijkertijd denk Meijer dat zeker niet alle delen van de stadsrand moeten worden aangeharkt. “In die gebieden waar je niet de meest hoogstaande architectuur ziet, is wat meer anarchisme. Dat is belangrijk voor de stad: daar ontstaan creatieve ideeën en ontwikkelingen. We moeten daarom op zoek naar zowel zorgvuldig ontwerp op de overgang van bebouwing en infrastructuur naar de groene zones als naar ruimte voor ondernemers, creatievelingen en innovatieve duurzaamheid. Misschien kunnen er gebieden worden aange-wezen waar vanuit een positief gedachtegoed vrijheid wordt gepromoot. Amsterdam is vooral aantrekkelijk als de stad zich tussen informaliteit en formele kaders beweegt.” In die zoektocht naar evenwicht breekt Meijer een lans voor de huidige vorm van de stadsrand: “Waterland is zo’n mooi stuk Nederland. De oude molens daar en bij Gein, waar Mondriaan al schilderde... Blijf daarvan af, behoud het groen!”

Bekijk de route of fiets zelf het Rondje Randje:



Route Het Stadsranden-lab



Rondje Randje

GRENSVERKENNINGEN

Door Lotte Dijkstra

In drie lezingenavonden werd in het voorjaar van 2020 verkend wat de betekenis van de grens is: cultureel, beleidsmatig, stedenbouwkundig en in relatie tot natuur en biodiversiteit. Lees hier de highlights uit deze grensverkenningen.

1: HOE GRENZELOOS KUN JE ZIJN?

Afbakenen, beperken, omsluiten. Wij tegenover zij. Grenzen roepen veel vragen op en iedereen interpreteert ze anders. Zijn grenzen lijnen of randen? Kunnen ze wellicht meer zijn? Om op zoek te kunnen gaan naar nieuwe typologieën voor de stadsrand van Amsterdam

moeten we het eerst eens worden over wat de stadsrand van Amsterdam precies is. Hoe grenzen worden gedefinieerd is daarbij van uitzonderlijk belang. De beleidsmatige lijnen op de kaart blijken lang niet altijd de grens te omvatten zoals deze wordt beleefd. Theater, fotografie en filosofie bieden het nodige perspectief om hier met een frisse blik naar te kijken.

OP ZOEK NAAR WIJ EN ZIJ

Wat is ‘ons’? Wie is ‘wij’? En kunnen we ook ‘wij’ zijn, zonder ‘zij’? In een spervuur van vragen laten theatermakers Greg Nottrot en Floor Leene van het Nieuw Utrechts Toneel het publiek voelen hoe snel wij en zij kan verschuiven. Wie heeft een Nederlands paspoort, wiens ouders zijn buiten Nederland geboren, wie heeft er kinderen, wie is er vrouw, wie is er rijk? Uiteindelijk leven we allemaal in onze eigen bubbel. Met de voorstelling Grens zetten zij het publiek aan het denken. Kun je die bubbel delen met anderen? Kun je delen met iemand die je niet kent? De vlotte dia-

loog tussen Nottrot en Leene schetst twee tegenoverstelde perspectieven op de noodzaak van grenzen. Moeten we wel of niet onderscheid maken tussen wij en zij? Daarmee krijgt het publiek de kans om te ondervinden dat grenzen nodig zijn om te bepalen wat van jou is. Grenzen helpen je identiteit te bepalen en scheppen de soms nodige afstand. “Grenzen zijn maar lijnen, afspraken die we zelf maken. We ontlelen er rechten en identiteit aan,” zegt Nottrot aan het einde van de scène. Wij en zij hoeven door grenzen dus niet te worden ingeperkt. Grenzen geven het verschil en de afstand aan tussen wij en zij, maar bieden ook ruimte om elkaar te vinden.

ANDERMANS GRENZEN IN BEELD BRENGEN

Als je weet wie je zelf bent, kun je de grenzen van anderen gaan herkennen. Maar wat heb je nodig om de grens van een ander in beeld te brengen? Fotograaf Saskia Aukema onderzocht dit toen ze samen met Richard Bank de eroev van Amsterdam vast-



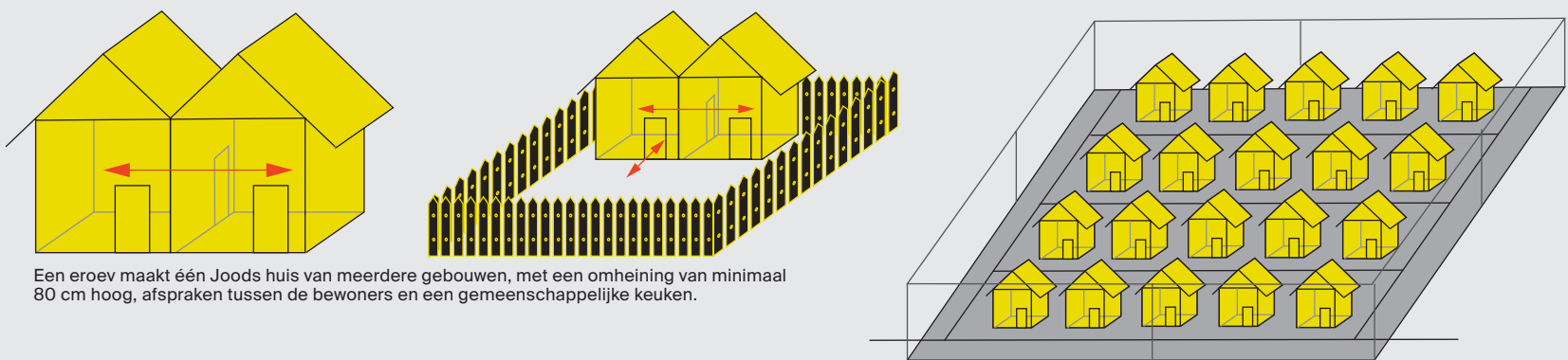
Greg Nottrot en Floor Leene van het Nieuw Utrechts Toneel laten het publiek voelen hoe snel ‘wij’ en ‘zij’ kan verschuiven.



Wie heeft kinderen, wie woont er in de stad, wie is links, wie houdt van zoet? Greg Nottrot en Floor Leene laten zien dat we allemaal in onze eigen bubbels leven.



In de scène van Greg Nottrot en Floor Leene verlegt het publiek automatisch zelf ook grenzen: ‘vader’ en ‘zoon’ vliegen elkaar spontaan om de hals.



Een eroev maakt één Joods huis van meerdere gebouwen, met een omheining van minimaal 80 cm hoog, afspraken tussen de bewoners en een gemeenschappelijke keuken.

legde in de fotoserie ‘En het water was een muur’. De eroev is de grens waarbinnen het Joden is toegestaan voorwerpen te dragen tijdens de sabbat, wat normaal gesproken alleen binnenshuis mag. Die van Amsterdam is uitzonderlijk, vooral omdat het grootste gedeelte van de omheining bestaat uit water. De Amsterdamse eroev strekt zich uit van het IJ tot voorbij de Westeinderplassen. Binnen dit gebied wonen zo’n vierhonderd mensen die wekelijks gebruik maken van de eroev.

Waar het water en dus de grens onderbroken wordt, brengen bruggen die open kunnen, gespannen draden en kastjes met uittrekbare kettingen – de zogenaamde sjabbatpalen – uitkomst. “Deze oplossingen zijn niet altijd in gebruik, het gaat erom dat het kán. Daarmee is de eroev vooral een symbolische grens,” vertelt Aukema. In de praktijk betekent dit dat de eroev iedere vrijdag wordt gecontroleerd door de rabbijn. Als er sjabbatpalen kapot zijn of bruggen niet open kunnen, dan gaat online de knop op rood. “Dan mag er buitenshuis alleen kleding worden gedragen:

geen kinderen, geen sleutels of zakdoeken... Daar worden heel creatieve oplossingen op gevonden.”

Aukema bracht de 75 km lange eroev van Amsterdam met abstracte zwart-wit foto’s in beeld. Daarmee laat ze zien dat zelfs een grens die maar weinig mensen ervaren kan worden verbeeld. Sterker nog, de esthetische kwaliteit van het beeld en het delen van kennis over zo’n onbekende grens kan zorgen voor nieuw begrip.

EEN KWESTIE VAN TAAL

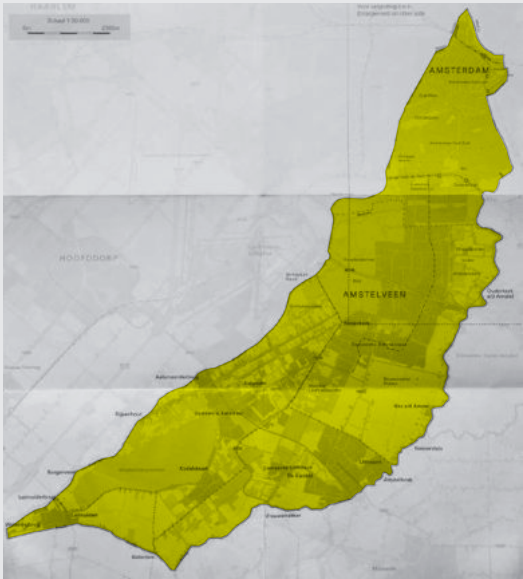
Nieuw begrip voor en van grenzen kan ook ontstaan door anders over grenzen te praten. Grenzen beginnen namelijk al bij taal: hoe jouw taal door anderen wordt geïnterpreteerd bepaalt hoe zij jouw grenzen interpreteren. In de Afrikaanse Yoruba-taal wordt grammaticaal bijvoorbeeld geen onderscheid gemaakt tussen mannelijk en vrouwelijk. “Binnen de Yoruba-cultuur worden ordening en hiërarchie niet bepaald op basis van geslacht, maar op basis van leeftijd. Dat

is een fundamenteel andere manier van zijn. Je grenzen wisselen voortdurend, afhankelijk van je gesprekspartner,” licht filosoof Renate Schepen toe.

Het Afrikaanse continent kent veel verschillende volkeren, talen en filosofieën. Daarbij treden andere ideeën op de voorgrond dan in de dominante westerse cultuur. Ontwerp wordt bijvoorbeeld niet altijd gekoppeld aan individuen, maar ontstaat binnen de gemeenschap en is onderdeel van een groter proces. Veel Afrikaanse talen reflecteren hoe het proces centraal staat. Anders dan in het Nederlands worden zinnen niet gestructureerd rondom een subject, een object en een werkwoord. Zo ontstaat ruimte om buiten de grenzen van het subject te denken. In de bekende Ubuntu-filosofie staat de relatie centraal. De mens is onderdeel van de wereld, die ver voorbij de fysieke vorm wordt geïnterpreteerd. De Bantoe, de mensen, zijn onderdeel van een voortdurend proces. Identiteiten wisselen afhankelijk van de situatie, waardoor grenzen meer fluïde zijn. Dat betekent ook dat



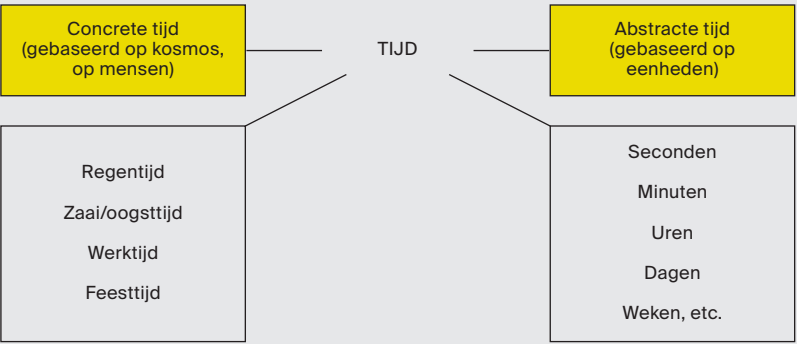
‘En het water was een muur’, de fotodocumentaire waarmee de eroev van Amsterdam in beeld is gebracht.



De eroev van Amsterdam strekt zich uit van het IJ tot voorbij de Westeinderplassen.



Rabbin Katz controleert iedere vrijdag of de eroev nog intact is.



In het Westen leven mensen binnen de tijd, terwijl binnen Ubuntu mensen de tijd maken.



Renate Schepen laat het publiek zelf ervaren hoe Ubuntu voorbijgaat aan relationele grenzen. Hoe beschrijf je bijvoorbeeld een fietstocht door de duinen vanuit de fiets of het fietsen zelf?

je ‘meer mens’ kunt worden. Het wordende zijn wordt als uitgangspunt genomen: als je iets nog niet bent, dan ben je het aan het worden! Het project Bloei & Groei in Amsterdam Zuidoost wordt als voorbeeld aangehaald om te laten zien dat Ubuntu ook in de westerse wereld vorm kan krijgen.

HOE KUNNEN WE VERDER?
Grenzen worden gauw geassocieerd met negativiteit en starheid, hekken en regels waar we zelf aan meedoen. We vinden het lastig om los te laten, ook als ontwerpers en beleidsmakers. Grenzen bieden houvast. Zou een meer open benadering van het begrip grens ons kunnen helpen betere stadsranden te maken? Past dat in het kader van de heldere grenzen tussen stad en land waar Europese steden en stedenbouwkundigen doorgaans naar streven? De discussie over ‘architectuur zonder architecten’ kan binnen deze context worden verbreed tot ‘stedenbouw zonder stedenbouwkundigen’. Hoe dynamisch, fluïde en ongestuurd mag de stadsrand zijn? En wat

2: REGELS VOOR DE STADSRAND

Het gebied tussen stad en land biedt ruimte aan hoognodige nieuwbouw en kwalitatief groen, ruimtelijke dynamiek en uitgesproken kwaliteiten. Is beleid nodig om het succes van deze zone veilig te stellen? Welke ruimtelijke regels spelen in de stadsrand? Dieper ingaan op de economische en ruimtelijke waarde laat zien dat er in de stadsrand van Amsterdam tal van locaties met perspectief zijn.

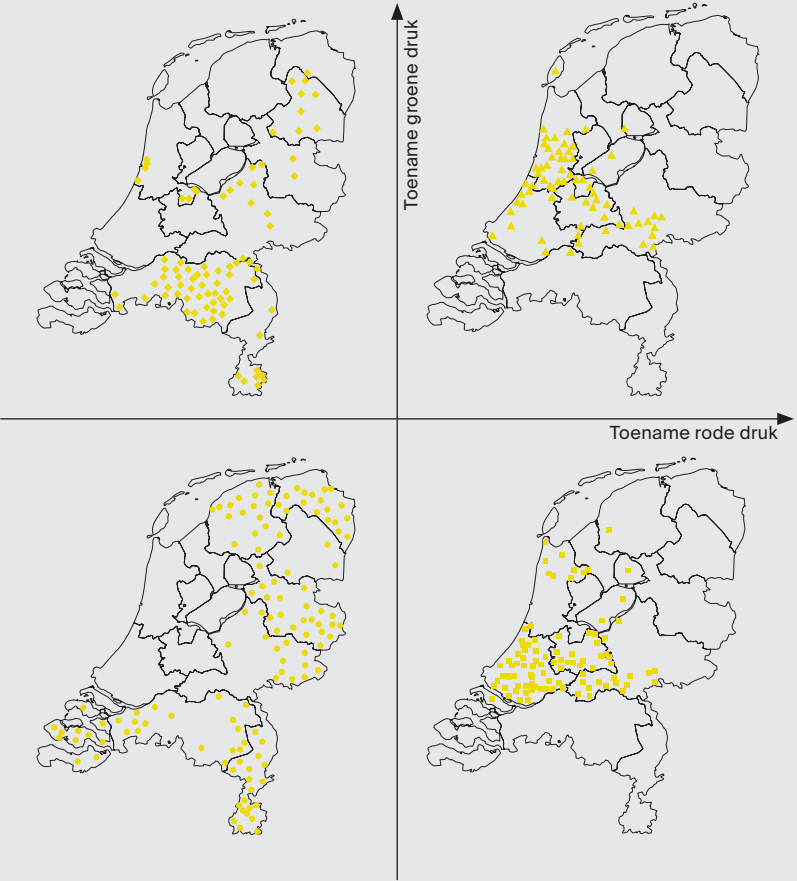
DE BALANS TUSSEN GROEN EN ROOD

Er zijn steden met een fantastische groene zoom, maar ook steden met een gigantische woningbouwopgave, waarbij de stadsrand de nodige uitwijkruimte lijkt te bieden. Architect en geograaf Like Bijlsma definieert deze gebieden daarom als schakelzones: “In de stadsrand komen landschappelijke, regionale natuuropgaven samen met stedelij-

ke verdichtingsopgaven.” Voor het Planbureau voor de Leefomgeving schreef ze mee aan het rapport *Stadsranden; Schakelzones tussen stad en land*. Daaruit blijkt dat die samenwerking van opgaven verantwoordelijk is voor de specifieke ruimtelijke dynamiek en kwaliteit van stadsranden. Deze zones zouden daarom een zelfstandige plek in het omgevingsbeleid moeten hebben. De grootste uitdaging daarbij is dat dé stadrand niet bestaat. Verschillende stadsrandprofielen vragen om verschillende soorten beleid, op verschillende niveaus. Voor veel delen van de Amsterdamse stadsrand geldt dat de woningbouwdruk hoger is dan gemiddeld, met ook veel gebieden waar sprake is van restricties door bijvoorbeeld Natura2000. Stadsranddynamiek ontstaat ook door grote functionele en institutionele verschillen en een gemengd grondeigendom. “De mix van natuurontwikkeling en suburbane ruimte heeft een heel eigen identiteit en kwaliteit,” vertelt Bijlsma. “Dat is terug te zien in het grondbezit. Er is sprake van balans tussen verschillende grondbezitters: particulieren, gemeenten, het

Rijk, maar ook bedrijven, natuurverenigingen en ontwikkelaars.”

THEORIE EN PRAKTIJK
Naast specifieke ruimtelijke kwaliteiten gelden ook bepaalde economische wetmatigheden voor de stadsrand. Landschapsarchitect en onderzoeker Erik de Graaf laat zien hoe deze wetmatigheden zorgen dat stadsranden in theorie een zeer gunstige relatieve positie ten opzichte van het stadscentrum hebben, met relatief lage grondprijzen, lagere dichtheden (grotere tuinen!) en minder functiemenging. De praktijk van de Amsterdamse stadsrand voldoet hier grotendeels aan, met een paar uitzonderingen: “Op sommige locaties zijn de stadsranden kunstmatig verdicht met kleine, goedkope meergezinswoningen. Op die locaties scoren de leefbaarheid en dynamiek opvallend lager. Die plekken zijn ook minder aantrekkelijk voor potentiële nieuwe bewoners, die juist het dynamische stedelijk leven opzoeken.” Met de inzet van economische waarden worden nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Ten eerste zorgt bereik-



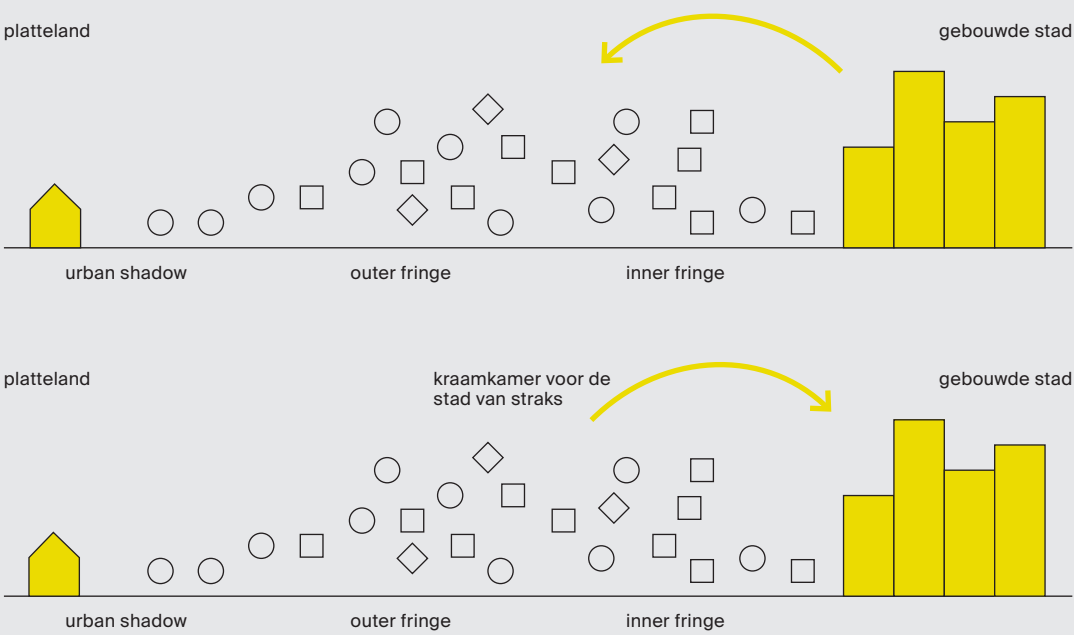
Stadsrandprofielen, met rode en groene druk in vier kwadranten onderverdeeld. In Amsterdam is sprake van hoge rode én groene druk.



In de stadsrand van Amsterdam zijn de grondprijzen op de meeste plekken relatief lager, met een paar uitzonderingen. Dit sluit aan op de theorie van de economische wetmatigheden.

baarheid – snelweg en spoor – voor aantrekkelijkheid bij hoogopgeleiden, die zelf vaak buiten de stad wonen. Ten tweede is het door de nabije natuur tot maar liefst tien graden koeler op warme dagen en nachten. Op de grens tussen stad, en landschap ontstaan dus kansen. Ten slotte zorgt de nabijheid van centrumvoorzieningen voor stedelijke kwaliteiten binnen handbereik. Door goede OV- en fietsverbindingen is de afstand tot het stadscentrum relatief beperkt. De Graaf: “De kunst is om op zoek te gaan naar de plekken waar je het meeste verschil kunt maken. Dat kan vooral daar waar deze drie waarden tegelijk kunnen worden geïntroduceerd.”

KRAAMKAMER VOOR DE STAD VAN STRAKS
Die waarden komen pas echt tot hun recht als de stadsrand zelf centraal wordt gesteld, stelt onderzoeker Frank Suurenbroek: “Door de zone als eigenstandig type te beschouwen, met eigen ruimtelijke regels, ontvouwt een ongekend rijke ruimte. Historisch gezien waren de buitengebieden al de plek waar men in de natuur kon zijn. Ze



De stadsrand wordt vaak gezien als voorbode van verstedelijking. Door het perspectief van de stadsrand centraal te stellen, kan de stadrand als kraamkamer voor de stad van straks fungeren.



Drie economische waarden bieden potentie voor de stadsrand: economisch bereik (gele kaders), nabijheid van groen (witte kaders) en centrumvoorzieningen (zwarte cirkels). De overlappende gebieden zijn potentiële toplocaties in de stadsrand.

fungeerden als een soort ventiel voor de drukke stad, waar men even bevrijding kon vinden van de stadse overlast.” In die vrije situatie ontstonden functiemixen en nieuwe economieën, waarbij hinder niet zo'n probleem was. De stadsrand werd een kraamkamer voor wat er in de stad nodig was. “Juist de dingen die niet van tevoren zijn bedacht, zijn cruciaal om de stad levend te houden,” licht Suurenbroek toe. Met ruimte voor hinder en rommel, buiten het zicht van de stadse controle, kan de stadsrand ruimte bieden aan ontspanning en ontdekking. Door de stadsrand weer als kraamkamer te zien, kunnen lessen worden getrokken voor de stad. Suurenbroek: “De truc is om op zoek te gaan naar de kwaliteiten die in de stadsrand aanwezig zijn. Ga op zoek naar de plekken die zich buiten de gebaande paden bevinden.”

DE EENHEID ‘STADSRAND’
Stadsranden zouden vrijere ruimtes kunnen zijn waar geleerd en gecreëerd kan worden voor de stad, opgenomen als aparte zone in het beleid – maar alleen onder bepaalde voorwaar-

den. Bijlsma: “Generiek beleid moet worden vermeden, de specifieke lokale culturen van de bewoners en het landschap moeten centraal staan.” “Ook wil je de stadsrand op verschillende niveaus kunnen bekijken,” voegt Suurenbroek toe. “Wat doet de stadsrand dichterbij het stadscentrum en wat gebeurt er verderop?” Ten slotte is het belangrijk om te beseffen dat de stadsrand flexibel is. “Als het centrummilieu wordt opgerekt, verplaatst de stadsrand ook,” zegt De Graaf. De eenheid ‘stadsrand’ is dus niet zo gauw te vatten in een eenduidige beleidsmatige definitie, maar des te meer een eenheid die met de geheel eigen kwaliteiten erkend dient te worden.

De grensverkenning met de titel ‘De economische en ruimtelijke waarde van de stadsrand’ vond plaats op 11 juni 2020 via een livecast van Pakhuis de Zwijger in Amsterdam (en is online ook terug te kijken).

- Gastsprekers
- Like Bijlsma, architect, geograaf en onderzoeker Stedelijke Ruimte bij Planbureau voor de Leefomgeving
 - Erik Anton de Graaf, landschapsarchitect, docent Stedenbouw bij de Hogeschool van Amsterdam en promovendus Ruimtelijke Economie bij de Universiteit van Amsterdam/Amsterdam School of Real Estate
 - Frank Suurenbroek, onderzoeker en lector Bouwtransformatie bij de Hogeschool van Amsterdam

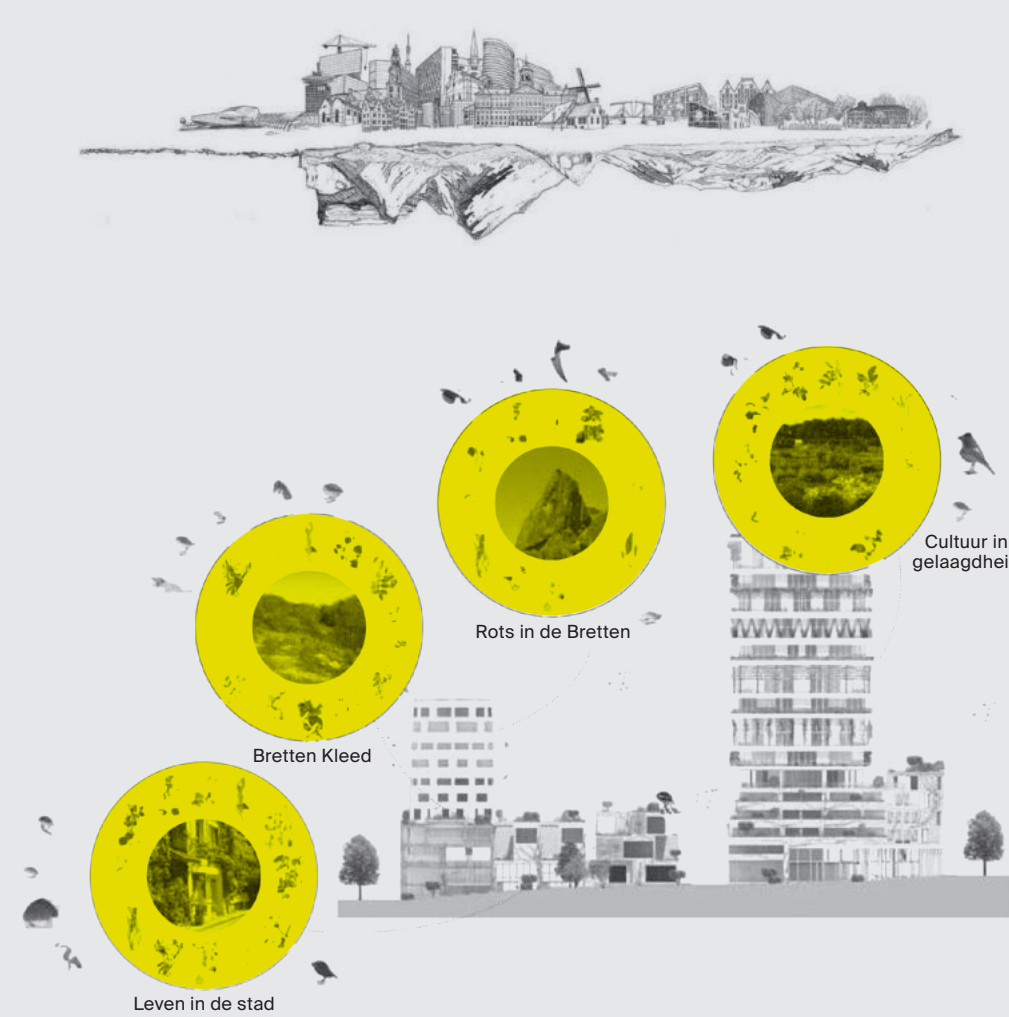


De buitengebieden waren historisch al de plek waar men in de natuur kon zijn. In die vrije situatie ontstonden functiemixen en nieuwe economieën, waarbij hinder niet zo'n probleem was.

3: EEN BERGACHTIG EN BIODIVERS LANDSCHAP

Om te kunnen bouwen met de natuur moet je traditionele noties laten varen. Je moet de natuur zien als een integraal onderdeel van de stad: door een andere bril kijken en de natuur gebruiken als uitgangspunt. Door de natuur als opdrachtgever te zien en de natuurlijke grenzen te respecteren kan bouwen ten gunste van biodiversiteit de natuur imiteren. Hoe kan dit natuurinclusief bouwen vorm krijgen in de stadsrand?

DE NATUUR ALS OPDRACHTGEVER
In de stad en de stadsrand wonen niet alleen mensen. De dierlijke bewoners stellen andere eisen aan het stadsontwerp, maar welke precies? Landschapsarchitect Maïke van Stiphout schreef er de eerste gids voor natuurinclusief ontwerpen over: “Als je natuurinclusief wilt ontwerpen, moet je je vooral afvragen wat het dier wil. Hoe ziet het dier de



Beschouw de stad als berglandschap met kenmerken van een rotsbiotoop. Zo kan biodiversiteit worden gecreëerd op alle niveaus van de stad.

stad?” De stad wordt door vogels en vleermuizen die rondom en in de gebouwen wonen bijvoorbeeld gezien als een berglandschap met vlaktes en rotsen. Daarom is het belangrijk om de stad als ontwerper driedimensionaal te bekijken, ook van bovenaf. Omdat verschillende dieren verschillende wensen hebben, kun je als ontwerper een Programma van Eisen opstellen voor specifieke diersoorten. Zo wil een mus graag in groepjes kunnen leven en eten, met beschutte plekken dichtbij om te schuilen. Een egel wil juist graag slakken en fruit, het liefst in combinatie met passages met onverharde randen om te kunnen scharrelen.

Er zijn drie ontwerpprincipes die een project altijd natuurinclusiever maken, ongeacht de diersoort: variatie in schaal en maat, porositeit en diversiteit in gebruik en beheer. Variatie in schaal en maat zorgt voor verschil in microklimaat, zodat veel verschillende soorten een plek van hun gading kunnen vinden. Porositeit gaat over de mate van verharding: hoe poreuzer, hoe meer leven mogelijk is. Denk bijvoorbeeld aan wanden en de onderkant van

bruggen, die ruimte laten aan vleermuizen. Ten slotte kun je verschil maken door het beheer losser te laten op plekken die dat qua gebruik toelaten, zodat de natuur meer ruimte krijgt. Van Stiphout: “Hier kan ook op worden ontworpen, zodat het juist heel mooi wordt als er minder intensief onderhoud wordt toegepast.”

NATUURLIJKE GRENZEN
“De natuur is al 3,8 miljard jaar bezig met onderzoek en ontwerp. Biomimicry is het bewust inzetten van deze kennis voor duurzame innovatie,” vertelt architect Lydia Fraaije. Ze laat zien hoe biomimicry op vorm-, proces- en (eco) systeemniveau kan worden toegepast. Vooral dit laatste niveau kan helpen om de stad en de stadsrand vorm te geven. “De stad is een eigen ecosysteem, met eigen ecosysteemdiensten. Als je door de ogen van de natuur naar de stad kijkt, krijg je een veel breder perspectief,” vertelt Fraaije. Zij pleit ervoor de diensten die ecosystemen leveren aan hun omgeving – zoals schone lucht, schoon water en vruchtbare grond – in te zetten om het stadsontwerp te



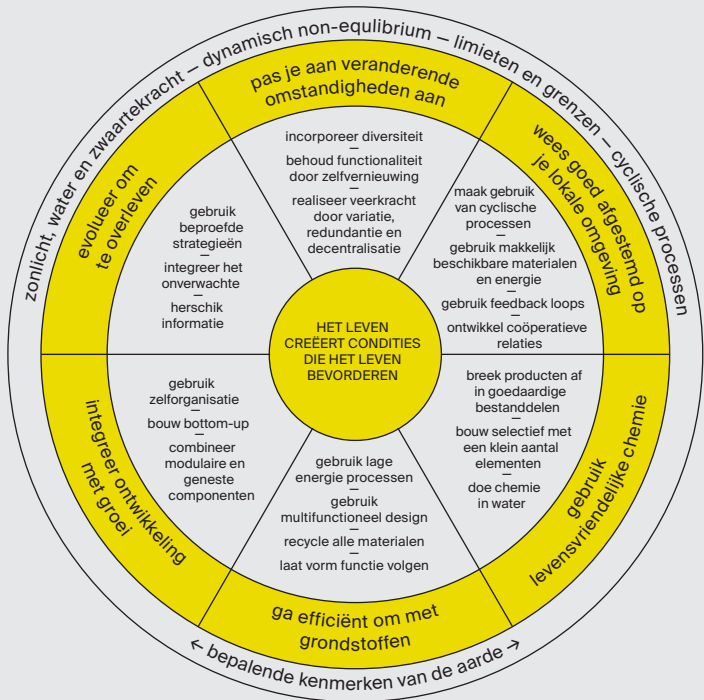
De Bioloop van nextcity.nl zorgt ervoor dat ook kleine dieren die van zwemmen houden in en uit de grachten in Delft kunnen klimmen.



Deze poreuze bestrating van Bureau Hosper laat ruimte voor het ontstaan van leven.



Door slechts bepaalde delen schoon te spuiten ontstaat zogenaamde ‘dirt-graffiti’. Zo blijft deze kademuur ruimte bieden aan allerlei mossen en korstmossen én is er een artistieke laag toegevoegd.



toetsen: “Door ecosysteemdiensten als model te nemen kan het stadsecosysteem in balans worden gebracht.” Daarvoor is het belangrijk om te beseffen dat de mens onderdeel is van dat stadsecosysteem en dus niet per se centraal moet worden gezet.

Fraaije: “Biomimicry gebruikt de natuur als mentor, model en maatstaf. Door de ontwikkeling van de stad door die lens te bezien kunnen we bekijken wat de beste oplossingen zijn voor de stad. Met zogenaamde ‘ecological performance standards’ kunnen we bepalen hoeveel waarde stadse ecosysteemdiensten genereren.” Zo worden waarden toegekend aan die diensten, waarmee de kwaliteit van een ecosysteem in kaart kan worden gebracht en getoetst. Stadsontwikkeling kan worden ingezet om een positieve bijdrage te leveren aan het ecosysteem. Ontwerp kan provianderend worden ingezet, regulerend of ondersteunend. “Denk bijvoorbeeld aan het beschikbaar maken van schoon water, het opslaan van CO₂ of het ondersteunen van de biodiversiteit,” licht Fraaije toe.

DE BIOSFEER OMARMEN

Om te kunnen bouwen met de natuur moeten we radicaal anders nadenken over onze relatie met de natuur. Edwin Gardner werkt daarom samen met zijn Studio Monnik en een striptekenaar aan een toekomst-encyclopedia voor het Amsterdam van 2089. Een van de scenario’s uit de encyclopedie is ‘De donkere stad’. Gardner: “In het Nachtlab hebben we, samen met een groep ontwerpers, een toekomstscenario geschetst om de sterrenhemel weer zichtbaar te maken in de stad, met als doel een bijdrage te leveren aan een gezonde biosfeer. De introductie van duisternis zorgt ervoor dat de overmaat aan licht niet langer de ecologie verstoort.” Lichtvervuiling zorgt nu namelijk voor een verstoord dag- en nachtritme van zowel mensen als dieren. Zelfs planten kunnen erdoor worden beïnvloed in hun groeiwijze.

Door in toekomstscenario’s te denken kunnen concrete ontwerprichtingen voor nu worden geformuleerd. Ontwerpen voor een donkere stad betekent bijvoorbeeld een nieuw

EGO



Als de mens niet langer centraal wordt gezet, kan balans worden gebracht in het ecosysteem van de stad. De principes die hier uit volgen kunnen door biomimicry worden ingezet voor ontwerp.

ECO



type bouwblok. Hierbij wordt het licht zoveel mogelijk beperkt tot straatniveau, waardoor aan de binnenzijde van het blok ruimte voor de natuur ontstaat, ongestoord door licht. Het blok kent drie woontypologieën: hemelwonen met uitzicht op de sterren, straatwonen met een direct verband met de 24-uurs economie en natuurwonen waarbij leven met de seizoenen en interactie met dieren centraal staan.

In de donkere stad wordt de biosfeer als volwaardige partij beschouwd. Gardner: “Om de biosfeer te omarmen moeten we alle traditionele ontwerpelementen in de stad herontwerpen. We moeten nieuwe ruimtelijke instrumenten en nieuwe standaarddetails ontwikkelen voor de stad van de toekomst.

DE STAD VAN DE TOEKOMST

Als we de natuur rigoureus doortrekken in de nieuwe stad, wordt de stadsrand nog meer een overgangszone. Van Stiphout: “Grenzen ontstaan als er spanning is tussen het ene en het andere. We moeten toe naar een situatie waar we vriendelijker omgaan met



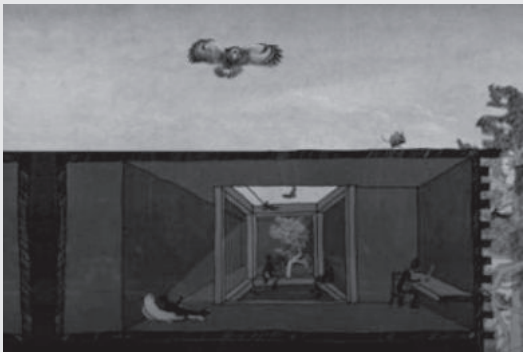
Als we ontwerpen voor de donkere stad, wordt dit het nieuwe nachtelijke uitzicht op de Zuidas vanaf de Nieuwe Meer.



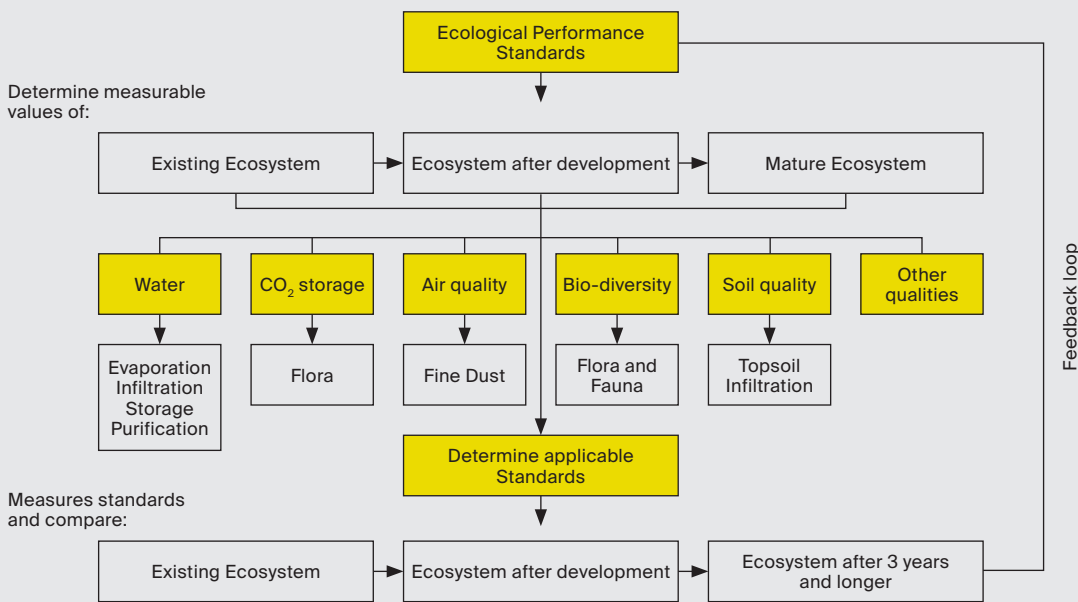
In de stad van de toekomst zijn nieuwe standaarddetails nodig zoals gevelbeken en daksteppen. Zo zou de architectuur van de Wibautstraat gegroeid kunnen worden in plaats van gebouwd.



Het toekomstscenario voor de donkere stad biedt ruimte aan een nieuwe typologie, bijvoorbeeld een nieuw stedelijk bouwblok dat licht in de straat houdt. Zo ontstaat een donker mini-natuurreservaat binnen het bouwblok.



Bij een donkere stad hoort een nieuwe wooncultuur met nieuwe woonvormen als hemelwonen, straatwonen en natuurwonen. Mensen die graag kunstlicht gebruiken wonen aan de straat, terwijl mensen die genieten van het donker aan de boven- of achterzijde van het blok wonen.



Ecosysteemdiensten en de zogenaamde ecological performance standards kunnen worden gebruikt om te bepalen hoeveel waarde een bepaalde ecosysteemdienst heeft.

alles wat er leeft. Grenzen tussen bijvoorbeeld rood en groen vervagen dan.” De stadsrand is nu al vaak de plek met meer biodiversiteit dan het ommeland en het stadscentrum. Fraaije: “Iedere ingreep in de stad kan daarom wat bijdragen aan het ecosysteem. Bekijk altijd op welke manier jouw project waarde zou kunnen genereren.” Van Stiphout vult aan: “Door vanuit een nieuw perspectief te kijken kun je de rijkdom van je eigen maatregelen toetsen en laten zien.” “Laten we de nieuwe stad meer inclusief maken!” beaamt Gardner. “Met nieuwe standaarddetails, ook voor de stadsrand, kunnen we de stad van de toekomst vormgeven.”

De grensverkenning met de titel ‘Natuurinclusief bouwen’ vond plaats op 24 juni 2020 via een livecast van Pakhuis de Zwijger in Amsterdam (en is online ook terug te kijken).

Gast sprekers
- Maïke van Stiphout, directeur DS landschapsarchitecten, onderzoekspartner nextcity.nl, lid COP DuurzaamDoor
- Lydia Fraaije, oprichter FRAAi architecten, mede-oprichter Bio’mi en Spinwaves en partner BiomimicryNL
- Edwin Gardner, oprichter Studio Monnik

NAAR DE RAND KIJKEN

De stadsrand stond de afgelopen tijd centraal in meerdere projecten. Fotograaf Theo Baart, Rosa Stapel (College van Rijksadviseurs) en onderzoekers Like Bijlsma (PBL) en Merten Nefs (Vereniging Deltametropool) beschrijven verbanden die zij zien tussen Het Stadsranden-lab en hun eigen projecten.

EEN KWESTIE VAN PERSPECTIEF

Door Theo Baart

Kijk je anders naar dezelfde plek gezien vanuit de stad of vanuit het ommeland? Zijn de randen van de stad het ‘erf’ van de stad? Is het de zone waar het vuil naartoe gaat, de energie wordt opgewekt en de online bestelde pakketjes worden overgeladen? Of zijn het de randen van het ommeland? De schrijver K. Schippers dichtte



Schiphol en de dienstverlening aan de stad verdringen het open agrarische landschap bij Rijsenhout.

ooit: “Bij Loosdrecht. Als dit Ierland was, zou ik beter kijken.” Niet alleen een raak motto voor een dichter, maar ook voor een landschapsfotograaf. Wanneer er gesproken wordt over uitbreiding van de stad is het perspectief bijna altijd ‘van binnen naar buiten’. Niet zo vreemd want zo ging het altijd, de succesvolle steden waren rijk, de stadsmuren werden verplaatst en de naburige dorpen en landerijen ingelijfd.

WAAR BEGINT DE STAD?

Voor het boek *Groot-Amsterdam. Metropool in ontwikkeling* is een ander perspectief gekozen. Ik heb acht tochten gemaakt, vanaf wat ik als de rand van Groot-Amsterdam zag, richting de kernstad. Waar verrijzen de eerste grijze dozen? Of wordt er gebouwd voor de mensen die graag binnen een halfuur op de ringweg van Amsterdam willen zijn? Als je zo kijkt naar het gebied dan begint de stadsrand bij Westknollendam, Abbenes, IJmuiden en Lissbroek. En op al die plekken die ik aandeed spelen vaak meerdere thema’s bekend uit de Omgevingsvisies een rol, zoals de energietran-

sitie, afname biodiversiteit, woningbouwopgave, hindercontouren, etc. Het is de grote stapeling van transformaties op één plek die inzichtelijk maakt dat planning, visie en regie voorwaarde-lijk zijn om bestaande ruimtelijke kwaliteiten te behouden en nieuwe toe te voegen.

De afgelopen drie jaar vroeg ik aan plano-logen, stedenbouwers en beleidsmakers wat hún perspectief was. Maakt jouw dorp deel uit van Groot-Amsterdam? De antwoorden waren uiteraard verschillend, maar wat mij opviel was dat de Amsterdamse planologen die ik sprak Lissbroek zagen als een nederzetting in Siberië. En dat in de stadsregio het perspectief vaak lokaal was. Hoe zou de Bloemendalerpolder ingevuld zijn als bij het plannen maken Weesp niet als de navel van de wereld zou zijn gezien? Suburbaan bouwen bij NS-station Weesp, drie haltes verwijderd van het centrum van Amsterdam? Er is in een overspannen woning-markt vraag naar dit soort woningen, maar was deze vorm van uitbreiding niet veel beter op zijn plaatst geweest in Almere?



Het internationale distributiecentrum van een grote winkel-keten wordt door de nabijheid van Schiphol gebouwd bij Lely-stad.



Lissbroek op de westflank van de Haarlemmermeerpolder is één van de grote woningbouwlocaties in Groot-Amsterdam.



De werkgroep van de Dorpsraad Lissbroek houdt zich bezig met het behartigen van de belangen van de huidige bewoners in verband met het verdubbelen van het inwonersaantal.



Bij het NS-station Weesp in de nabijheid van de A1 en onder de rook van Amsterdam grenzend aan de Diemersweg wordt open gebied volgebouwd met twee-onder-een-kapwoningen.



Lissbroek ligt op de rand van een gemeente en van de provinciegrens, maar is in het dage-lijks gebruik onlosmakelijk verbonden met het buurdorp Lisse. Bestuurlijk samen optrekken bij de grote bouwopgave is vooralsnog een pijnlijk proces van bestuurlijk onvermogen.

DE GEMEENTEGRENZEN VOORBIJ

Ik bezocht met regelmaat bijeenkomsten over hoe het verder moet met de hele regio of een specifiek onderdeel daarvan. Er is volop kennis en betrokkenheid aanwezig op de plekken die misschien voor de stedeling exotisch klinken. Ik kreeg de indruk dat we aardig op weg zijn met de spreiding van kennis. Dorpsraden benaderen via het eigen netwerk verantwoorde-lijke bewindslieden. Ambtenaren in gemeente A zijn ’s avonds burger in gemeente B en zetten dan daar hun kennis in. Georganiseerde burgers blijken invloedrijke gesprekspartners van be-stuurders. Dat is een verrijkende ontwikkeling, maar ook hier is het noodzakelijk om verder te kijken dan de lokale opgave.

Het zal wel goed komen met het Schinkel-kwartier en de Riekerpolder. Locaties die in Amsterdam worden gezien als stadsranden. Maar de echte uitdagingen voor de stad liggen over de huidige gemeentegrens. Plekken die ongetwijfeld over 25 jaar gezien zullen wor-den als de nieuwe transformatieopgaven en stadsranden van Amsterdam. Aan de zuidkant

van de Riekerpolder liggen Badhoevedorp en Schiphol. Bij het knooppunt van de A4 en de A9 bij Badhoevedorp worden binnenkort twee-on-der-een-kapwoningen gebouwd. Deze invulling van het vrijgekomen tracé van de gesloopte A9 is te verklaren als je naar Badhoevedorp kijkt en uit de moeizame financiering van de omlegging van de rijksweg. Maar niet als je over het nabij-gelegen talud van de A4/A9 heen kijkt. Straks loopt het tracé van de doorgetrokken Noord/Zuidlijn ongeveer onder deze nieuwe woningen door. Ik verheug mij nu al op de wervende tek-sten van de verkopende makelaars. “Landelijk wonen naast de vertrekhal van Schiphol”. Het waarom van deze invulling wordt in de loop der tijd vergeten, maar het resultaat niet.

WIE PAKT DE REGIE?

Lissbroek vond ik een van de meest interessante locaties in Groot-Amsterdam. Ogenscheinlijk vanuit de kernstad gezien ver weg, maar zoom eens uit. Dan ligt Lissbroek tus-sen Leiden en Amsterdam en is het de schakel tussen Groot-Amsterdam en de Bollenstreek.

Het aantal woningen dat hier gebouwd zal gaan worden, komt aardig overheen met dat van de Sluisbuurt in Amsterdam. Aan de invulling van de Sluisbuurt is menig debat gewijd. Over de woningbouwopgave bij Lissbroek wordt nau-welijks gesproken. Bij de opgave in Lissbroek wordt het inzichtelijk hoe moeizaam het is om samen te werken in een regio. Twee gemeenten (Lisse en Haarlemmermeer) worden geschei-den door een ringvaart die ook nog eens de provinciegrens vormt. Hoe voorkomen we dat daar een suboptimale invulling plaatsvindt op de schaarse open ruimte die Groot-Amsterdam nog rest? Wie pakt de regie?

Er zijn veel ontwerpen voor de verdere invulling van Groot-Amsterdam. Dat is niet het probleem. Het ontbreekt vooral aan bestuurlijke slagkracht en het besef dat het lokale belang alleen goed gedijt in een sterke regio met oog voor de onderscheidende kwaliteiten.

Theo Baart maakt boeken over hoe Nederland wordt ingericht. Zijn laatste boek is *Groot-Amsterdam. Metropool in ontwikkeling* (nai010) met kaarten verzorgd door Ton Bossink en Jurjen Tjarks, vormgeving Joost Grootens. www.theobaart.nl



Baanstee Noord bij Purmerend ligt op nog geen kwartier rijden vanaf Amsterdam en een half uur vanaf luchthaven Schiphol.

ONTWERPWERELD RICHT
BLIK OP DE STADSRAND

Door Rosa Stapel

Met de prijsvraag Panorama Lokaal heeft het College van Rijksadviseurs, in samenwerking met brede coalities van opdrachtgevers en multidisciplinaire ontwerpteams, woonwijken aan de stadsranden nieuwe energie gegeven. De prijsvraag is een vervolg op de publicatie en reizende tentoonstelling Panorama Nederland: het optimistisch toekomstperspectief waarin gepleit wordt grote maatschappelijke opgaven in gezamenlijkheid in te zetten voor een rijker, schoner en hechter Nederland.

Op zoek naar geschikte proeflocaties, stuitte het College van Rijksadviseurs op de stadsranden, waar stad en land elkaar treffen. De Panorama Lokaal-wijken in de stadsranden zijn in de jaren 60, 70 en 80 gebouwd. Ze bestaan uit één historische laag, met een vaak eenzijdig aanbod aan woningen en openbare

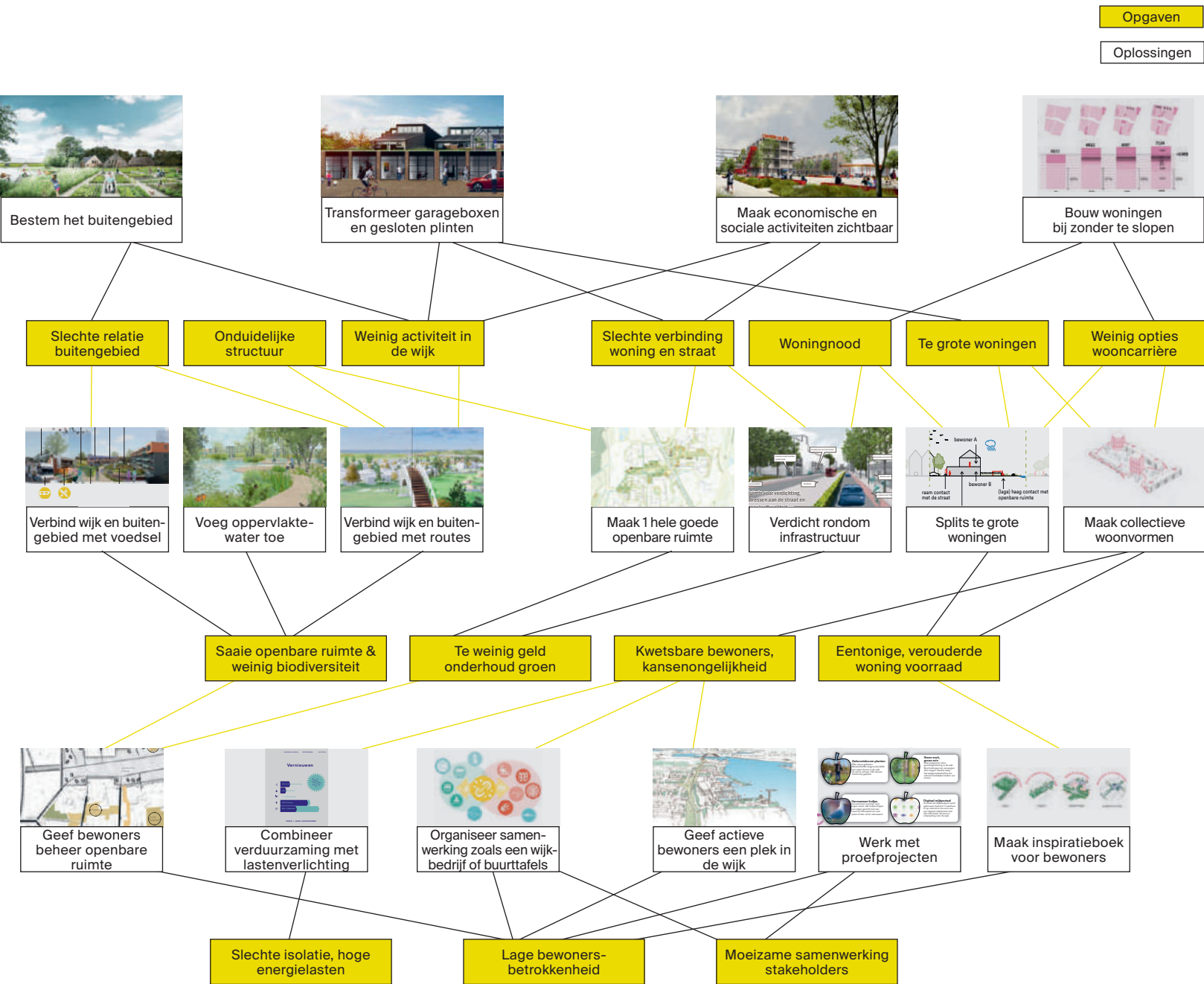
ruimte. Terwijl alles om ons heen is veranderd, lijken de wijken aan de stadsranden slechts beperkt mee te bewegen. Nu is het moment om een nieuwe laag toe te voegen; ze met de noodzakelijke transities ook nieuwe kwaliteit te geven en diverser te maken door de vier Panorama-principes – water verbindt ons, rijk boerenland, meer tijd voor elkaar en nieuwe energie – in de praktijk te brengen. Daarom werd vanaf eind 2019, ondersteund door verschillende ministeries, woningcorporatievereniging Aedes en Staatsbosbeheer, op zeven locaties in Nederland door 21 teams gewerkt aan de vraag: hoe maken we deze woonwijken in de stadsranden toekomstbestendig?

BELANGEN KOMEN SAMEN

Niet alleen het College van Rijksadviseurs boog zich de afgelopen periode over de stadsranden. Het onderwerp stond bij meerdere partijen, waaronder ook bij BNA Onderzoek en ARCAM, op de agenda. Kennelijk was de tijd rijp om stedelijke opgaven en opgaven in het landelijk gebied minder los van elkaar te

beschouwen en te verkennen welke kansen er liggen in de verbinding. Denk aan de wateropgave, biodiversiteit, recreatieve routes en klimaatadaptatie. Maar er liggen ook kansen in de stadsrand voor sociale opgaven als vereenzaming, vergrijzing en vergrote ongelijkheid tussen wijken en de alom grote vraag naar geschikte woningen.

Voor deelname aan de prijsvraag stelden locaties zichzelf kandidaat, in coalitievorm met minstens een gemeente, corporatie, bewonersvertegenwoordiging en stakeholder in het buitengebied. Omdat de kracht van een goede samenwerking begint bij het gezamenlijk formuleren van de juiste vraag, werd deze tijdens ateliersessies door professionals en bewoners samen geformuleerd. Vervolgens werd de ontwerpkracht van de multidisciplinaire ontwerpteams ingezet om deelbelangen aan elkaar te koppelen en een toekomstbeeld te laten zien om naar te verlangen. Voor de bewoners, bezoekers en ondernemers in de wijk én het buitengebied.



Een selectie van typische opgaven in de prijsvraagwijken en typische oplossingen bedacht door de ontwerpteams. De oplossing voor de ene opgave levert ook een bijdrage aan een andere. En voor iedere opgave zijn verschillende oplossingen. Het voordeel van een integrale aanpak.



Op zeven locaties in Nederland werd gewerkt aan de vraag: hoe maken we deze woonwijken in de stadsranden toekomstbestendig?



Panorama sessie Westervoort

STADSRANDONTWERP-SUPERMARKT

De oogst van de prijsvraag is dat er een soort 'supermarkt' is ontstaan van typische stadsrandopgaven en -oplossingen. Daarbij zien we slimme combinaties: de oplossing voor de ene opgave levert ook een bijdrage aan een andere.

Een voorbeeld van een opgave die speelt is eentonige openbare ruimte met weinig biodiversiteit. De teams droegen oplossingen aan als meer water in de wijk brengen, nieuwe verbindingen met het buitengebied realiseren of het uitgeven van stukken openbare ruimte in bewonersbeheer. Op hun beurt dragen die oplossingen ook weer bij aan andere opgaven, zoals respectievelijk het oplossen van waterproblemen, slim omgaan met beperkte gemeentelijke onderhoudsbudgetten en het verhogen van bewonersbetrokkenheid. De ontwerpen die voortkomen uit Het Stadsranden-lab zijn aanvullend en diepen bijvoorbeeld de oplossingsrichting 'nieuwe verbindingen met het buitengebied' verder uit. Zo zijn er voorstellen om onderwijs te koppelen



Panorama sessie Emmen

aan landschapsontwikkeling en op die manier experimentele plekken te creëren waar wordt gewerkt aan nieuwe vormen van landbouw. Of om het perspectief op de wijk in de stadsrand om te draaien en deze ook te zien als een 'stadsranddorp' in het regionale netwerk. Daardoor kan zo'n wijk een nieuw centrum vormen in de context tot de omliggende dorpen, en zich op een hele andere manier profileren en ontwikkelen. Doordat Het Stadsranden-lab de focus legt op de stadsrand zelf wordt het kijken voorbij de rand makkelijker.

OP DE KAART GEZET

Projecten zoals Panorama Lokaal en Het Stadsranden-lab vullen de spreekwoordelijke schappen met oplossingsrichtingen. Het werken in coalitievorm is hierbij een kansrijke route gebleken. Vanuit beide trajecten staan coalities en ontwerpteams met ervaring klaar om integraal aan de slag te gaan met de opgaven aan weerszijden van de stadsrand. Panorama Lokaal krijgt vervolg in een netwerk- en leertraject, waarin de zeven locaties gezamenlijk



Panorama sessie Julianadorp

verder op kunnen trekken en nieuwe locaties geholpen kunnen worden op vergelijkbare wijze aan de slag te gaan.

Maar belangrijker, dit soort projecten helpt om de stadsranden op de kaart te zetten als cruciale plek voor doorontwikkeling van onze steden. Hier ligt ruimte voor de woningbouwopgave en slagkracht om snelheid te maken met de energietransitie en klimaatadaptatie; hier is de urgentie groot om de kansen voor kwetsbaren te vergroten. De in 2020 doorgevoerde stadsrandprojecten laten goed zien hoe al die opgaven, al die wensen en ambities samen de kans bieden om onze stadsranden op aantrekkelijke en toekomstbestendige manier in te zetten voor de uitdagingen van onze tijd.

Rosa Stapel is stedenbouwkundige en werkt o.a. als zelfstandig adviseur voor het College van Rijksadviseurs. Zij was onderdeel van de projectorganisatie van prijsvraag Panorama Lokaal. Op www.panoramalokaal.nl zijn alle inzendingen te bekijken en staat het online magazine met reflecties en analyses.



Panorama sessie Rotterdam

DYNAMISCHE ZONE EN INTEGRALE OPGAVE

Door Like Bijlsma en Merten Nefs

Bij het Planbureau voor de Leefomgeving en Vereniging Deltametropool staan stadsranden al ruime tijd op de agenda. Het zijn de meest dynamische zones van ons sterk verstedelijkte land, waar steeds opnieuw keuzes gemaakt moeten worden tussen vormen van landgebruik, en belangen moeten worden afgewogen – voor het klimaat en de kwaliteit van de leefomgeving. Ook zijn de zogenaamde rafelranden bij uitstek de plekken waar tijdelijke en bijzondere functies gedijen, die in de stad en op het platteland geen plek hebben.

MEERVOUDIGE RUIMTECLAIMS

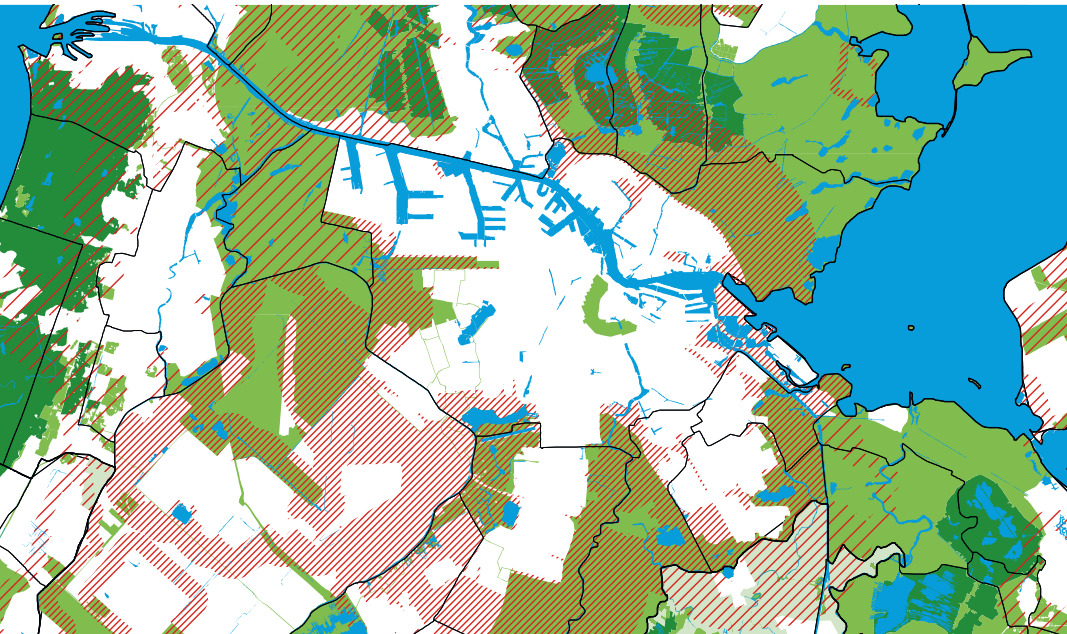
In een recent onderzoek bracht PBL de ruimteclaims in kaart voor verschillende stadsranden in Nederland. Landelijk, maar ook regionaal zijn er grote verschillen tussen de rode en groene druk. De rode druk is geanalyseerd

aan de hand van de te verwachten huishoudensgroei in de *Welvaart en Leefomgeving scenariostudie* van PBL en CPB (2015). De groene druk is gebaseerd op het provinciaal omgevingsbeleid voor bescherming van natuur en landschap. Door de combinatie van rode en groene druk krijgt elke gemeente een eigen stadsrandprofiel voor woningbouwdruk en natuur- en landschapsbescherming (PBL 2018). Ook bestuurlijk zijn er verschillen, omdat de stadsranden van de grote steden vaak in meerdere gemeenten liggen, terwijl de kleinere gemeenten hun eigen stadsrand kunnen beheren. Taken van de overheidslagen lopen uiteen: landschap en natuur is vooral een provinciale taak, verstedelijkingsbeleid ligt meer bij gemeenten. Vanwege de verwachte dynamiek en de complexiteit van de nieuwe transitieopgaven vraagt het PBL aandacht voor een specifiek ruimtelijk beleid voor de stadsranden dat door verschillende bestuurlijke instanties gedragen wordt. Een goede inpassing en combinatie van ruimteclaims is ook essentieel voor de aantrekkelijkheid van de stadsrand. Om dit voor elkaar

te krijgen is de actieve betrokkenheid van zowel gemeenten, regionale bestuursorganen als lokale stakeholders van belang.

AANTREKKELIJKE LEEFOMGEVING

Aantrekkelijke stadsranden zijn nodig als antwoord op klimaatverandering en een gezonde leefomgeving. Ook heeft de stadsrand betekenis voor het economisch vestigingsklimaat. In een serie publicaties heeft Vereniging Deltametropool sinds 2015 het landschap geagendeerd als een steeds belangrijker voorwaarde voor een succesvolle kenniseconomie. Het idee hierachter is dat kieskeurige makers en denkers beter zijn vast te houden en aan te trekken door het landschap tussen de steden te ontsluiten voor de kenniswerkers. Bedrijven ontdekken steeds vaker dat een aantrekkelijke leefomgeving bijdraagt aan hun corporate identity, en een positieve invloed heeft op de strijd om talent, het verdienmodel én de productiviteit en gezondheid van hun werknemers. Sinds 2017 brengt een community of practice van onder andere



Rondom Amsterdam is de rode én groene druk hoog. De grote aaneengesloten beschermde bufferzones liggen aan de noord- en westzijde van de stad, aan de zuidkant hebben alleen de groene vingers een beschermde status. Hier laat de provinciegrens tussen Noord-Holland en Utrecht zich duidelijk aflezen, in de verschillende beschermingsregimes.

overheden en ontwerpers dit idee in de praktijk in verschillende regio's in Nederland. De rol van bedrijven en burgerinitiatieven staat daarbij vaak in de belangstelling, zoals in het project Landvestors (2020). Een ander voorbeeld is het landschapslaboratorium Hightech Highgreen, onderdeel van de Landschapstriënnale 2021. Hier ontwikkelen bedrijfsleven en overheid een strategie voor het hightech werklandschap tussen Eindhoven en Oirschot.

OPLOSSINGSRICHTINGEN

De ruimteclaims zijn meervoudig in de stadsranden. Met name in de stadsranden met zowel een hoge rode als groene druk, zoals die van Amsterdam, zal inventief omgesprongen moeten worden met de beschikbare ruimte. De plannen en investeringen buitelen hier letterlijk over elkaar heen. Deze claims braaf bij elkaar optellen en uitwerken is onmogelijk, want dat past nooit. Hierin ligt de basis voor de integrale ontwerpogave in de stadsrand. Verschillende gebruiken, functies en kwaliteiten zullen met elkaar verenigd moeten worden op

een beperkt oppervlak. In Het Stadsranden-lab werd een aantal interessante ruimtelijke oplossingsrichtingen verkend.

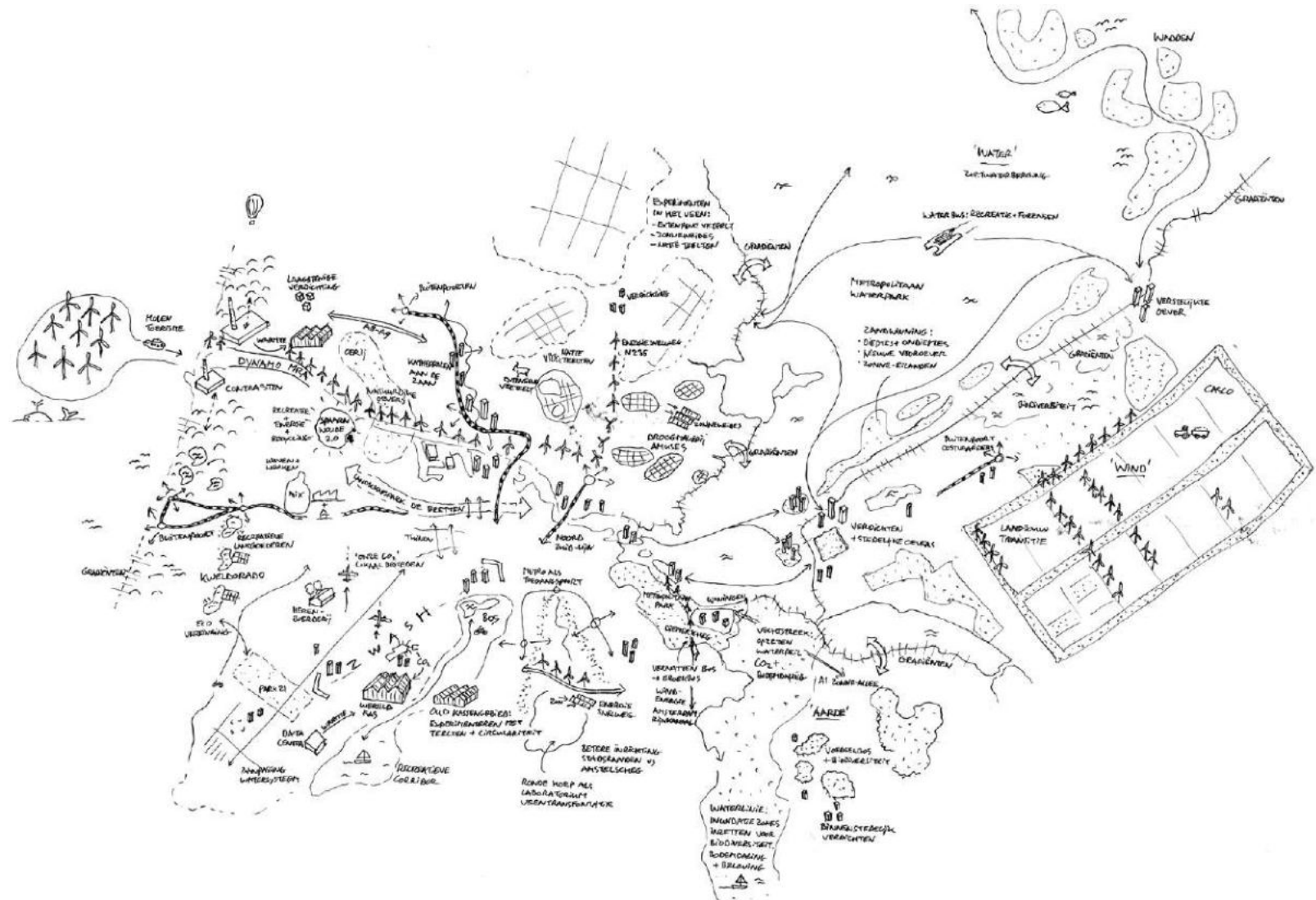
1. HERDEFINITIE VAN GRENZEN IN DE STADRAND

De stadsrand heeft in de Nederlandse ruimtelijke ordening een abstract karakter: het is een lijn op de kaart of een dunne groene buffer tussen stad en land. Volgens Frank Suurenbroek is het geen statische grens, maar een langzaam opschuivende overgangszone. De ontwerpstudies laten zien dat de stadsranden juist plekken zijn zonder eenduidige grenzen. Er zijn grote verschillen in definitie: uitgaande van administratieve grenzen, waterhuishouding, grondgebruik, sociaal-economische dynamiek, of ruimtelijke manifestatie. Een aantal ontwerpen zet in op het differentiëren van deze grenzen door het creëren van overlappen tussen de traditionele grenzen tussen landbouw, recreatiebuffers, woongebieden en voorzieningencusters (zie de Amstelscheg), terwijl andere inzetten op het trekken van

snoeiharde lijnen waarbij de ringweg zich architectonisch manifesteert in het landschap (Amsterdam-Noord). Het ontwerp voor Gein zet het traditionele centrum-periferie denken op zijn kop door Gein als onderdeel van de stad én zelfstandig dorp in het Gooi te positioneren, gelegen aan de pittoreske veenrivier de Gein.

2. HERINTERPRETATIE VAN DE GROENE RUIMTE

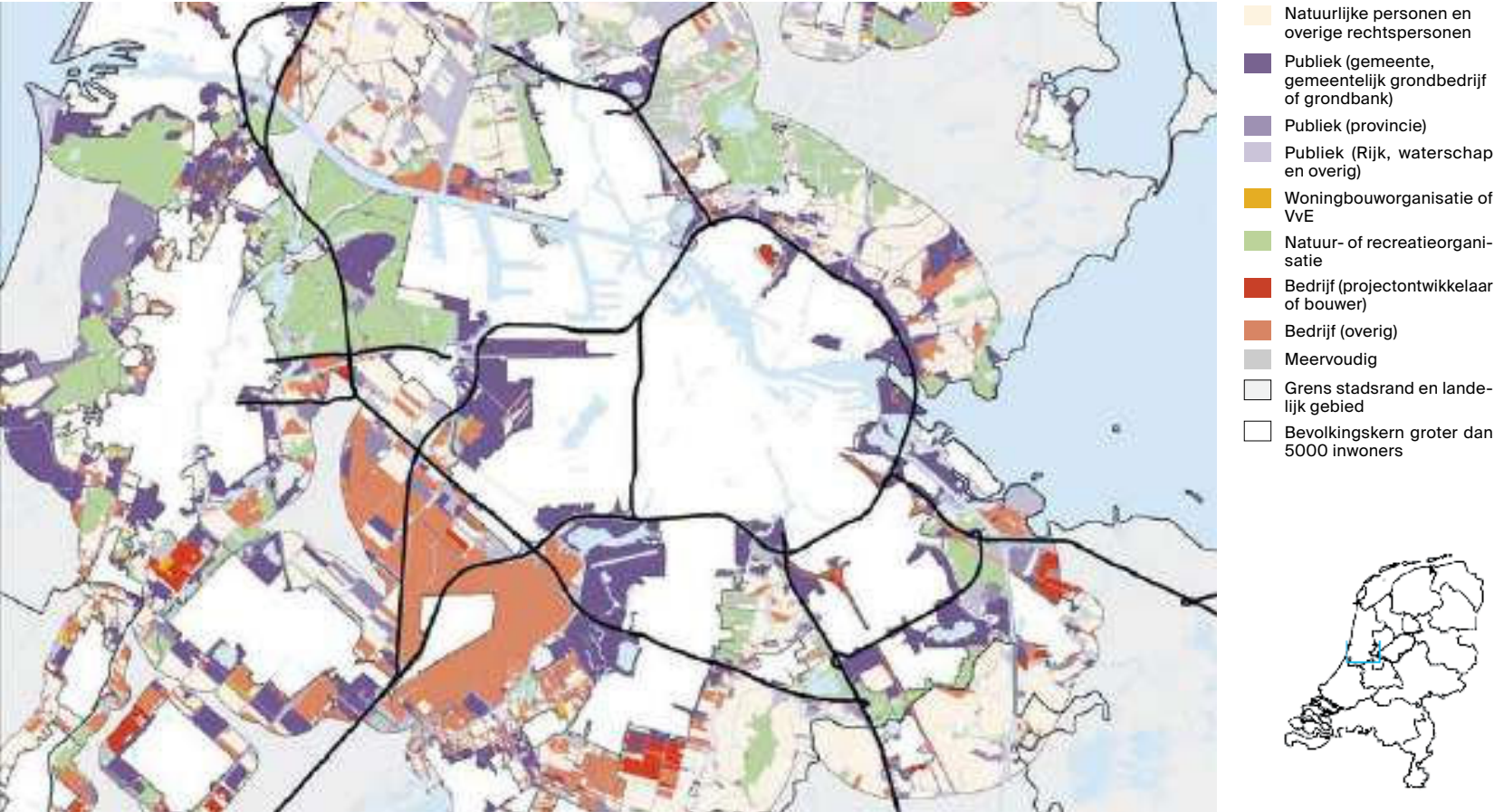
De groene ruimte in de naoorlogse buitenwijk in de stadsrand is vaak ingericht als kijkgroen. Rondom de wijken liggen bufferparken die een functionele en visuele afscheiding maken van het omliggende agrarische landschap. De stedenbouw van de jaren 1960-1990 was er specifiek op gericht om beide werelden niet te vermengen. Bosranden werden aangelegd om verstedelijking te stoppen, en ingericht voor joggers en hondenuitlaters. Daarbuiten lag de wereld van natuurvorsers en boeren. Deze samenhang wordt nu, ook door de ontwerpteams, op verschillende manieren geherinterpreteerd. In de stadsranden van West en Noord maakt



Metropoolregio Amsterdam vroeg inwoners uit deelgebieden rond de scheggen van Amsterdam hoe zij zelf met de grote ruimtelijke opgaven van klimaat en leefomgeving willen omgaan. Wanneer het niet wordt opgedrongen, blijken stakeholders in een gebied ineens wel bereid na te denken over windturbines en het vernatten van weidegrond.

STADSRAND NOORD

Grondeigendom in de stadsranden van de Metropoolregio Amsterdam



de buffer plaats voor een arcadisch-recreatieve blik naar het agrarische ommeland. In de Diemerscheg en Noord versterkt men de groenblauwe infrastructuur, door deze tot diep in het stedelijk weefsel door te trekken. Hierdoor ontstaan aantrekkelijke verbindingen met het buitengebied voor centrumbewoners. In West spelen nieuwe suburbane buitenruimten een rol in het ontwerp, terwijl in Gein de openbare ruimte vernat wordt tot onder andere moerasbos, beter voor waterhuishouding en biodiversiteit. Hier wordt de groene ruimte verstild en krijgt het een karakter van een natuureservaat.

3. DE STADSRAND ALS NIEUW PUBLIEK DOMEIN EN ECONOMISCHE EXPERIMENTEERZONE
De stadsrand is allang geen homogeen woongebied meer. Er wordt ook gewerkt en gerecreëerd. Het huidige COVID-tijdsgewricht laat zien hoe belangrijk de nabijheid van (werk) voorzieningen in de dagelijkse leefomgeving is. Elke scheg kent een eigen buurt- en wijk-

economie. Een aantal ontwerpen vertrekt vanuit het specifieke sociaal-economische profiel en extrapoleert dit naar de toekomst. Dat kan aansluiting betekenen op kleinschalige economische krachten van binnenuit (West) of juist op grote multinationals (Schiphol-omgeving in de Amsterdamse Bosscheg). In West kan vergroening én verdichting van de stadsrand een motor zijn voor eigenaarschap, diversiteit en kunst. De ruimtelijk-landschappelijke opgave kan hier niet los worden gezien van de sociale structuur van de wijk, en het idee van de 'commons', waarin betrokkenen in gezamenlijkheid projecten initiëren en beheren. In de rand tussen Schiphol en de Amsterdamse Bosscheg stelt het ontwerpsteam een zonering en zigzagroute voor, die diverse condities creëert voor spontane ontwikkeling. De grote schaal van de bedrijfshallen wordt beantwoord met een imposante ontmoetings-infrastructuur die op sommige plekken refereert aan Constants Nieuw Babylon. Deze interventie voorziet in de behoefte aan ruimte voor publieke manifestaties zoals festivals. In de Amstelscheg wordt de stadsrand neergezet als

een zone voor maken en leren in de circulaire economie. In Gein voegen OV-haltes en heringerichte stadsstraten levendigheid en nieuwe voorzieningen toe aan de buurt, zoals werken aan huis, dienstverlening, sport en scholing.

CONCLUSIE
De ontwerpstudies leveren een palet van verschillende stadsranden op, met nieuwe soorten publieke ruimtes die diverse gebruikers en functies samenbrengen. De stadsranden staan hiermee in contrast met de steeds homogener wordende binnenstad van Amsterdam. De ontwikkelkracht in de stadsrand zorgt ervoor dat de nieuwe functiecombinaties en ontwerpinnovaties daar vorm krijgen, zowel abstract en bestuurlijk als concreet bij de inrichting van betekenisvolle plekken. Het nieuwe Amsterdam gloort aan de rand.

Like Bijlsma is architect en geograaf en werkt als onderzoeker bij het Planbureau voor de Leefomgeving. Zij schreef samen met Leo Pols de publicatie *Stadsranden - schakelzones tussen stad en land*. Merten Nefs is architect en onderzoeker bij Vereniging Deltametropool en auteur van een reeks publicaties over de waarde van het landschap voor metropolitane regio's.

OP HET RANDJE

Door Indira van 't Klooster

De grens tussen stad en platteland is nergens in Amsterdam zo hard als in Amsterdam-Noord. Het lijkt wel of de A10 precies in de middenberm in tweeën is gedeeld. Verbindingen zijn schaars. Aan de ene kant heeft de snelweg wel een geluidsscherm, aan de andere kant niet. De ene kant loopt van een golfterrein over in boerenland. Aan de andere kant sluit een majestueuze populierenrij aan op de woningbouwcomplexen van Banne Buiksloot. Deze wijk werd tussen 1960 en 1977 aangelegd en gemoderniseerd aan het begin van de 21^e eeuw. Negentig procent van de veelal vierlaagse appartementenblokken is in bezit van woningcorporaties, maar dat gemiddelde daalt al een tijdje door de toevoeging van nieuwbouw en verkoop van corporatiebezit. Landschappelijk gezien doorsnijdt de A10 de lieflijke Buikslotermeerpolder. Staande op de ‘sterrenheuvel’ overzien de beide heren de A10 en een groenstrook met rijke en gevarieerde beplanting.

Klaas Breunissen (rechts) werkte bij Milieudefensie, was Statenlid Noord-Holland voor GroenLinks en is bestuurder van de Stichting Behoud Waterland. Hij is al meer dan tien jaar tuinder op volkstuinpark Wijkerhout in Noord.

Jimmy Verheij (links) studeerde in 2009 af aan de Hogeschool van Amsterdam en werd vervolgens accountmanager en later assetmanager bij woningcorporatie Ymere. Hij groeide op in Noord en kent vrijwel alle speelplekken in de stadsrand.



Klaas Breunissen is blij met de harde scheiding. “De A10 mag dan een lelijke barrière zijn, het is ook de bescherming van Waterland. Nu wordt het gebied beschermd door de gemeente (Hoofdgroenstructuur) en de provincie (Bijzonder Provinciaal Landschap). We staan hier immers niet alleen aan de rand van de stad, maar ook aan de rand van het platteland. En dus kijken we ook naar de behoeften van het landschap. Die liggen in het vinden van nieuwe economische dragers voor de agrarische functies van het gebied. Er moeten meer verbindingen komen om het gebied recreatief aantrekkelijker en ecologisch rijker te maken. Ik denk zeker dat het versterken van de stedelijke structuren en die van het groen samen kunnen gaan, maar de keiharde grens is daarbij een voorwaarde, anders verwatert de bescherming van het groen. Een manier om de verbinding tussen beide zijden te versterken, zou kunnen zijn dat de producten die in Waterland worden verbouwd in Amsterdam Noord worden afgezet in plaats van wereldwijd.

Klaas Breunissen

“Ik denk zeker dat het versterken van de stedelijke structuren en die van het groen samen kunnen gaan, maar de keiharde grens is daarbij een voorwaarde, anders verwatert de bescherming van het groen”

Het landelijk gebied kan weliswaar niet in de complete behoefte van de stad voorzien, maar het zou de relatie sterker, duurzamer en zichtbaarder maken. Aan de andere kant kunnen de stedelingen ook iets beter hun best doen. Er ligt al een prachtig netwerk van wandel- en fietspaden en kanoroutes, maar je moet wel even je huis uit komen.”

Jimmy Verheij: “De A10 is nu een te harde grens met te weinig prettige onderdoorgangen, en dat is zonde. De snelweg wordt steeds meer een symbolische scheidslijn, want de stad en het platteland hebben elkaar veel meer nodig dan vroeger. In 2050 wonen veruit de meeste mensen in de stad.

Groen heeft een grote sociale waarde als ontmoetingsplek en voor het onderhouden van sociale contacten. Zeker nu huishoudens steeds kleiner worden en mensen compacter wonen, is groen belangrijk als publieke ruimte. Het wordt steeds meer een verlengstuk van de woning. Het probleem van het groen aan de stadskant van de Ring is het gebrek aan kwaliteit, terwijl de betekenis voor stedelingen toeneemt: als recreatiegebied, sportlocatie en wandelzone. Daarom is het zo jammer dat bijvoorbeeld het Noorderpark en het Vliegebos door infrastructuur van elkaar gescheiden zijn. Hoe groter de gebruikswaarde van groen, hoe groter het geluksgevoel van omwonenden. In het Noorderpark zie je dat het aantal gebruikers enorm is toegenomen sinds er meer bruggen zijn. Maar het golfterrein buiten de Ring is wel echt een misser. Deze functie heeft geen enkele waarde voor de bewoners van de omliggende wijken. Volkstuinen en voetbalvelden wel, maar de golfsport hoort niet bij Noord. Ik kan me zeker voorstellen dat hier nog wel woningen en andere functies bij kunnen, maar een Manhattan-achtige dichtheid is niet aan te bevelen.”

“Zeker nu huishoudens steeds kleiner worden en compacter wonen, is groen belangrijk als publieke ruimte. Het wordt steeds meer een verlengstuk van de woning.”

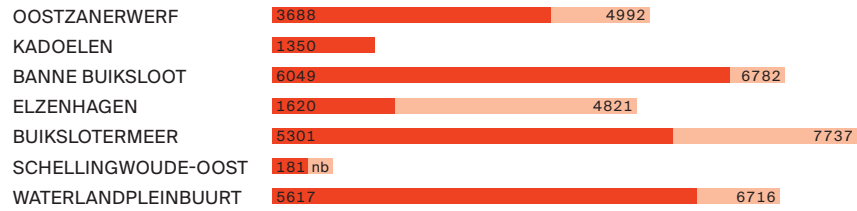
Jimmy Verheij



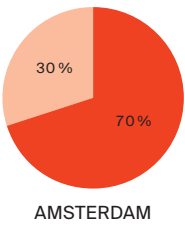
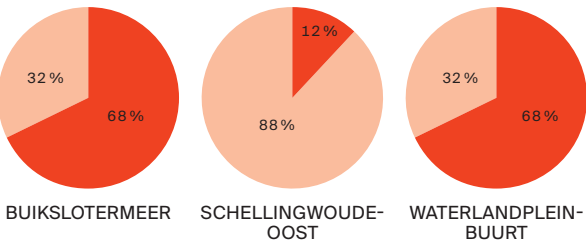
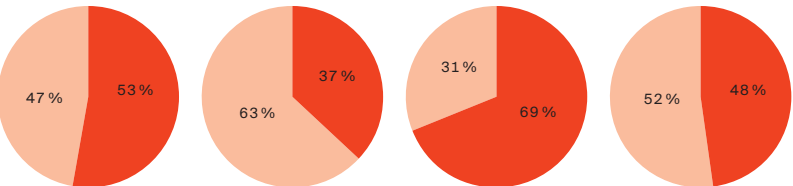
PROFIEL STADSRAND NOORD

RODE DRUK

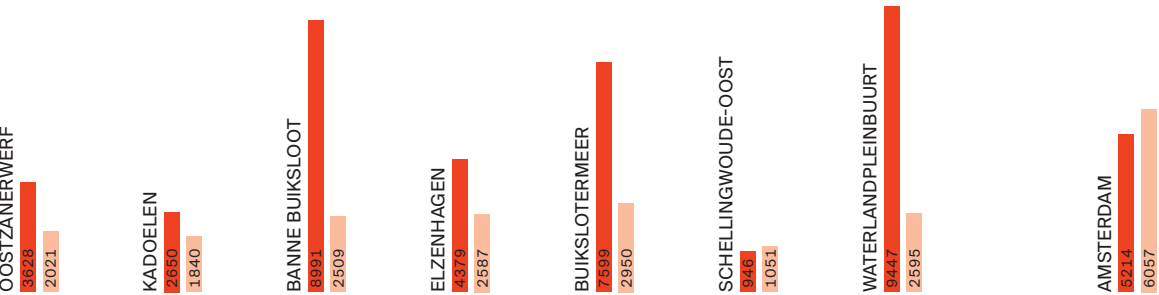
- Woningvoorraad 2020
- Woningprognose 2050



- Huur
- Koop



- Dichtheid bevolking per km²
- Dichtheid adressen per km²



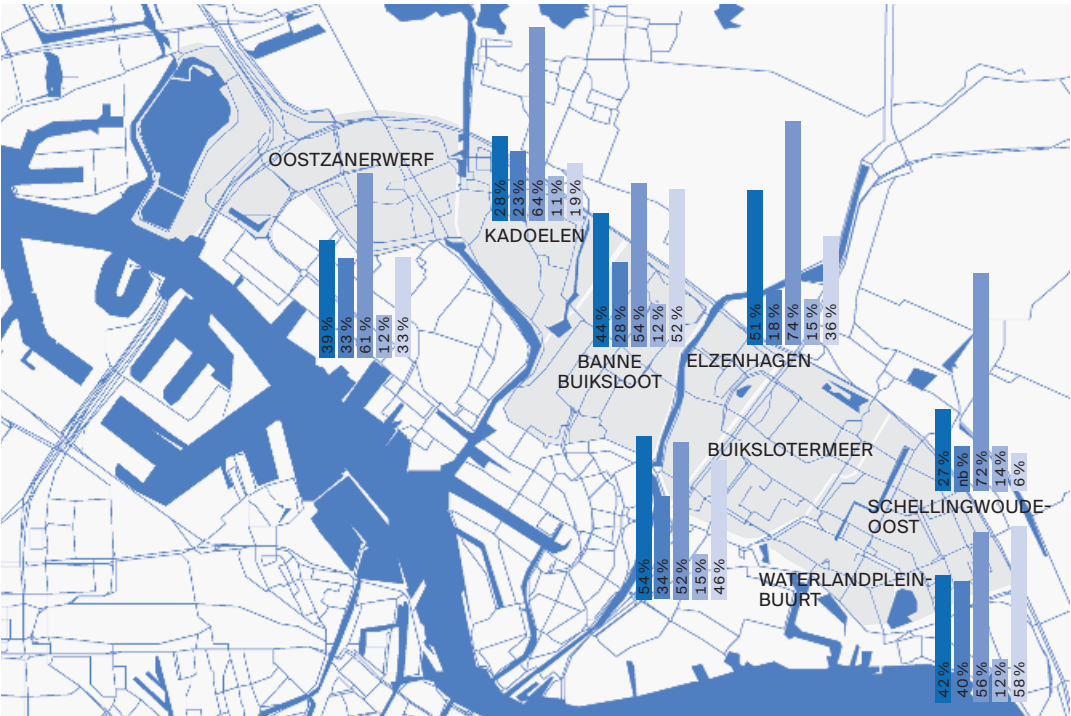
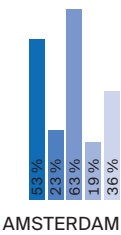
GROENE DRUK

- Ecologische structuur
- Hoofdgroenstructuur



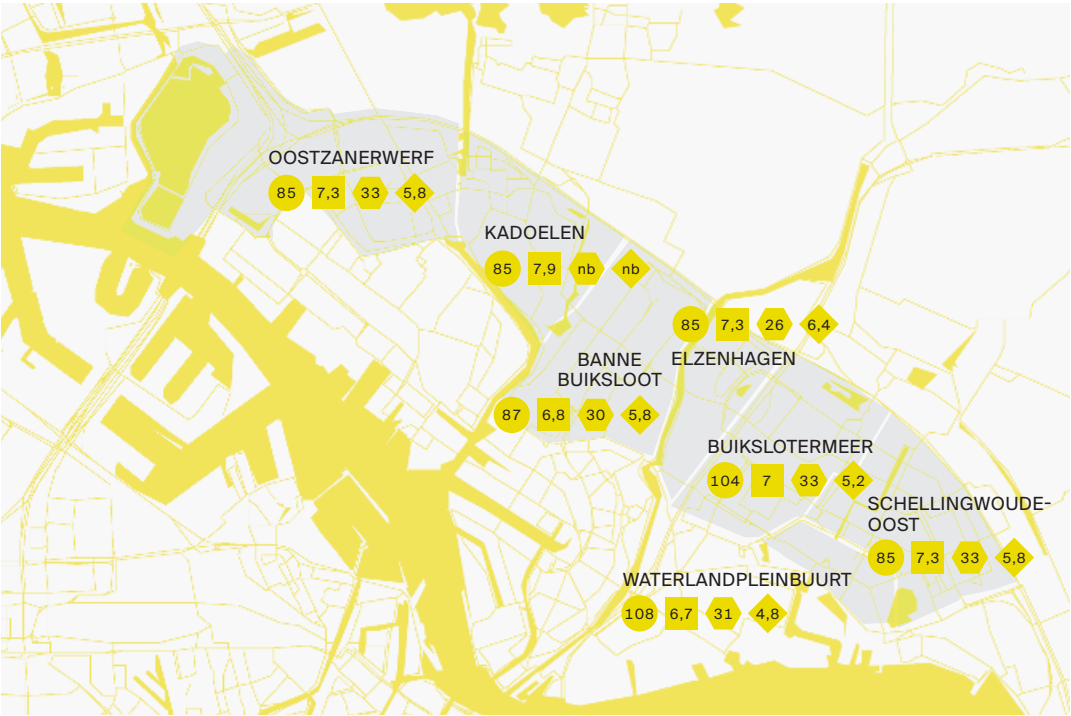
DEMOGRAFISCHE GEGEVENS

- Percentage eenpersoons huishoudens
- Laag opgeleid
- Actief werkenden 15-75
- Migratieachtergrond Westers
- Migratieachtergrond niet-Westers



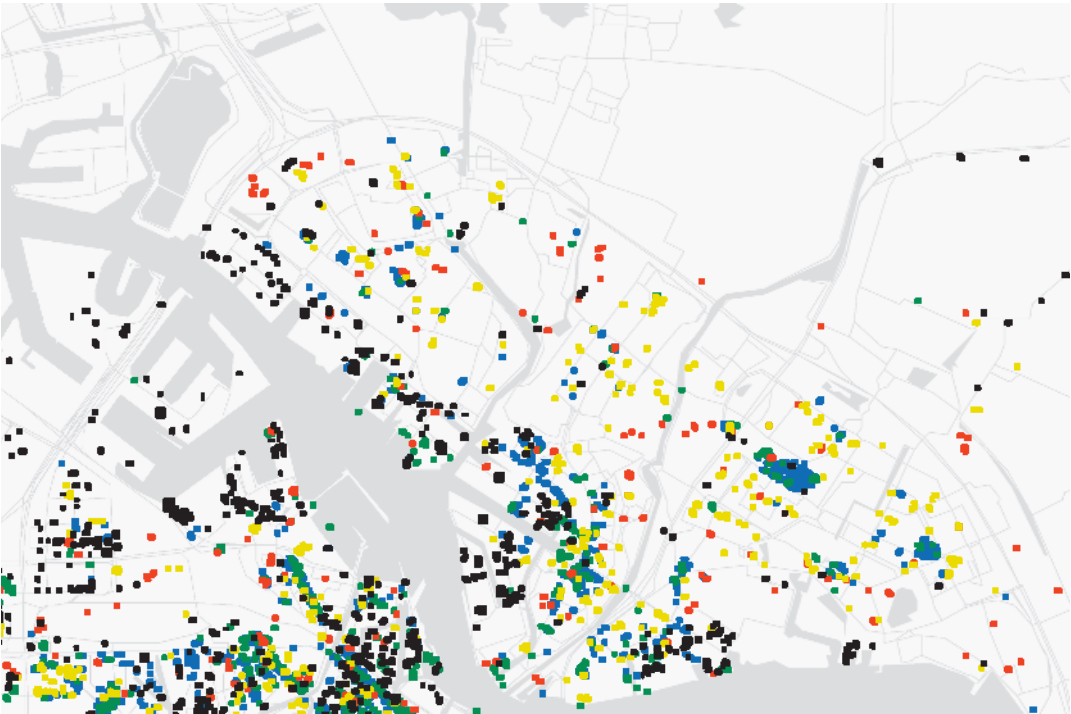
ONTWIKKELING STADSRAND

- Veiligheidsindex (gerelateerd aan gemiddelde van Amsterdam)
- Tevredenheid buurt (rapportcijfer)
- Verloederingscore (op een schaal van 0-100)
- ◆ Sociale cohesiescore (rapportcijfer)



FUNCTIES

- Detailhandel
- Horeca en logies
- Vrijtijdsbesteding
- Buurtvoorzieningen
- Bedrijvigheid





Amerbos, Buikslotermeer



Amerbos, Buikslotermeer



Ring A10, gezien vanaf Buikslotermeer



Buikslotermeerdijk, Waterland

NOORD BINNENSTE- BUITEN

PLAN TEAM NOORD

- XOOMlab: Harvey Otten (architect)
- Joost Vorstenbosch (gebiedsontwikkelaar)
- BERGcs: André Langenberg (stedenbouwkundig ontwerper)
- Olivia Media: Bas Kok (auteur)
- Natuurlijke Zaken: Saline Verhoeven (landschapsarchitect)

STEDELIJK NOORD EN WATERLAND VERBINDEN

Wie dacht dat er in Amsterdam-Noord geen groene scheggen de stad binnendringen, heeft het mis. Noord wordt juist doordierd door 'groene vingers', waarmee het landschap in theorie heel dichtbij zou moeten voelen. De Ring A10 houdt het prachtige Waterland echter buiten de deur. Het team van de noordelijke stadsrand stelt daarom voor de stadsrand als membraan te ontwikkelen: goede dingen worden over en weer doorgelaten, de ongewenste zaken worden buiten de deur gehouden. Door binnen de stad te verdichten, goede groene verbindingen over en onder de A10 door te maken en het veenweidegebied actief in te zetten voor het behalen van de klimaatdoelstellingen, kan stedelijk Noord worden verbonden met Waterland.



Noord Binnenstebuiten stemt de stadse bebouwing en het weidse landschap op elkaar af. De visie van het team draait om verdichting binnen de stad, goede groene verbindingen tussen stad en landschap en het actief inzetten van het veenweidegebied voor het behalen van de klimaatdoelstellingen.



Bekijk hier de toelichting van het team.

ANALYSE

HEEL VEEL GROEN

In Amsterdam-Noord komt, anders dan verwacht, veel groen de stad in. De zeven ‘groene vingers’ van Noord zijn minder breed dan de scheggen ten zuiden van het IJ, maar ze zijn er wel, en zouden veel herkenbaarder kunnen worden gemaakt. Bovendien sluit Amsterdam-Noord aan op twee prachtige landschappen, met aan de ene kant het IJ en aan de andere kant Waterland.

EEN LANDSCHAPPELIJK MOZAÏEK

In het oosten van Waterland, bij het IJsselmeer, is het landschap weids, met weilanden vol koeien en weidevogels. Dichter bij de stad is sprake van een mozaïeklandschap met ruigtes, riet en nattere hooilanden. Hoe dichterbij de stadsrand komt, hoe kleinschaliger het landschap wordt. Door de verschillende soorten veen en afwateringsstructuur krijgen de polders een steeds kleinere maat. Tussen de polders van Waterland bevinden zich nog veel kleine dorpen die de tijd ongerept hebben doorstaan.

ER NIET ONDERDOOR ÉN NIET OVERHEEN

De grote uitdaging is dat de verbinding met Waterland nu mist. De Ring van Amsterdam zorgt ervoor dat bewoners van Noord het groen niet makkelijk kunnen betreden. Er zijn maar een paar doorgangen, die ook nog eens smal en onprettig zijn. Water loopt tegen duikers aan of stopt op sommige plekken, paden lopen dood. De acht meter hoge A10 en de geluidsschermen vormen een visuele blokade waar de meeste bewoners van de appartementen in Noord niet overheen kunnen kijken. Alleen de bovenste verdiepingen van de hogere appartementengebouwen in de Buikslotermeerpolder kijken eroverheen, maar hebben uitzicht op een golfbaan in plaats van het weidse landschap.

VIJF METER GEDAALD

Aan de landschappelijke kant van de Ring spelen andere uitdagingen. Waterland is in de afgelopen vijf eeuwen maar liefst vijf meter gezakt. Palen in het landschap laten zien op welk niveau de grond zich eerst bevond. Door uitdroging van het veen en het bemalen van de polders zakt het landschap steeds verder. Het team ziet hier dan ook een enorme kans voor de gemeente Amsterdam, die veel van de grond in Waterland in eigendom heeft. Door het waterpeil te verhogen en het veen aan te laten groeien zou CO₂ via een natuurlijk systeem kunnen worden vastgelegd, waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het behalen van de klimaatdoelstellingen en bodemdaling wordt tegengegaan.



De Ring A10 werkt als barrière. Landelijk Noord ligt verborgen achter smalle tunneltjes onder de snelweg door.



Op zeven plekken dringt het groen van landelijk Noord nu al de stad binnen. Door deze groene vingers te versterken en te ontwikkelen als 'weilandboulevards' worden stad en land sterker met elkaar verbonden.

VISIE

DE RING ALS MEMBRAAN

Stedelijk Noord en Waterland worden in de visie voor *Noord Binnenstebuiten* verbonden: met elkaar en met de rest van Amsterdam. Het doorbreken van de Ring A10 is daarom de belangrijkste stap in de visie. Door de ringweg niet langer als muur te zien, maar als membraan, kunnen goede dingen worden doorgelaten en slechte dingen worden tegengehouden. Parallel aan elkaar heeft het team twee richtingen onderzocht om de potenties in kaart te brengen. Een visie vanuit het landschap trekt het groen de stad in, een visie vanuit de stad maakt wonen aan het landschap mogelijk. Een nieuwe OV-lijn moet zorgen dat alle onderdelen van het plan én Amsterdam ten zuiden van het IJ met elkaar worden verbonden.

WEILANDBOULEVARDS RICHTING LANDSCHAPSPARK WATERLAND

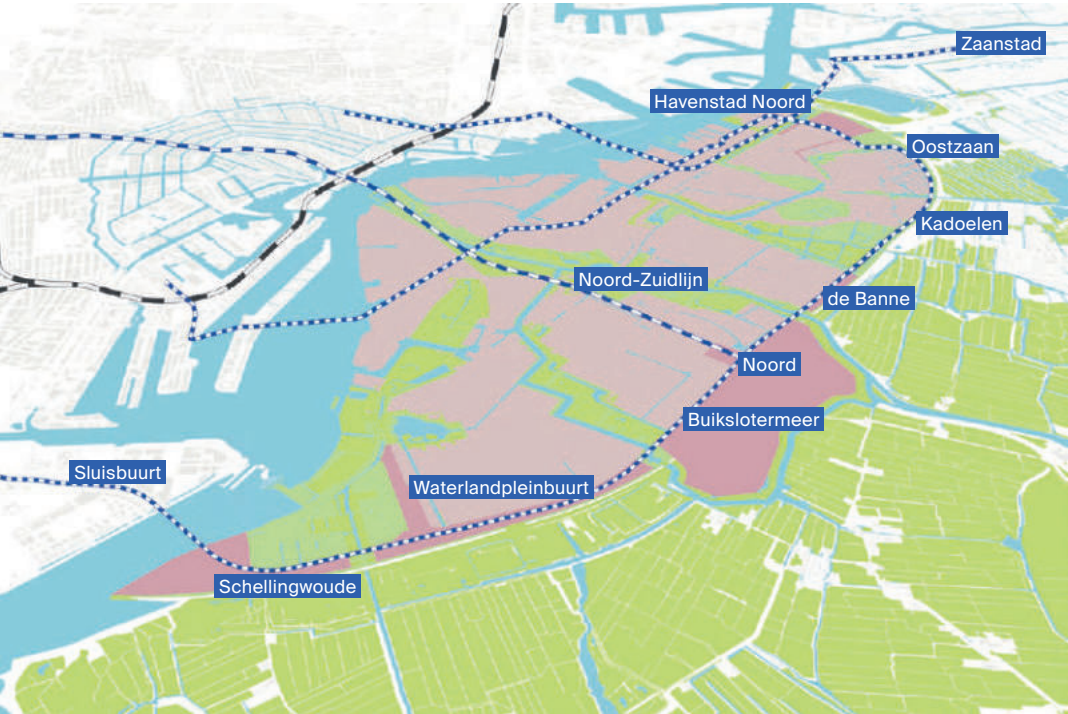
De zeven 'groene vingers' die nu al de stad binnendringen worden in *Noord Binnenstebuiten* versterkt. Zo kunnen bewoners vanuit hun huis het groen betreden en via zogenaamde weilandboulevards de stad uit wandelen of fietsen. Deze weilandboulevards ontstaan door stadsparken, volkstuinen, sportterreinen maar ook groen 'niemandsland' te ontwikkelen tot samenhangende groenstructuren, die stad en landschap met elkaar verbinden. Het veenweidegebied buiten de poorten van de stad krijgt de status van landschapspark, waarbinnen actief wordt gewerkt aan de landschappelijke opgaves van de bodemdaling, het opslaan van CO₂ en het verbeteren van de biodiversiteit. Zo stelt het team voor om een meer natuurinclusieve landbouw te introduceren. Ten behoeve van de biodiversiteit en een hoger grondwaterpeil kan het eiwitrijke maar eenzijdige raaigras bijvoorbeeld worden vervangen door bloemrijke grassoorten en slootnatuur. De producten van de nieuwe stadsboerderijen worden via de weilandboulevards en andere nieuwe verbindingen tussen Waterland en de stad ook beschikbaar voor de stadsbewoners.

NIEUWE RINGLIJN-NOORD

Noord moet veel beter worden ontsloten om ruimte te kunnen bieden aan verdichting, vergroening en het toenemende gebruik dat de verdichting met zich meebrengt. De huidige verbindingen met de Noord/Zuidlijn, de veerdiensten en zelfs de geplande bruggen zijn volgens het team in de toekomst niet voldoende. In het bruggenplan zijn al suggesties gedaan om in het oosten bij de brug naar de Sluisbuurt ook een trambaan aan te leggen naar Zeeburgereiland. Het team stelt voor om deze tramlijn door te trekken en een Ringlijn-Noord aan te leggen. De bestaande infrastructuur van de A10 zou dat relatief eenvoudig haalbaar moeten maken. Vanaf de Schellingwouderbrug loopt de nieuwe tramlijn via de Waterlandpleinbuurt naar station Noord, en van daaruit verder naar de Banne, Oostzaan en via de reeds geplande HOV-verbinding naar Zaandam. Langs de Ringlijn-Noord ontstaan zo locaties die op een vanzelfsprekende wijze kunnen worden doorontwikkeld.

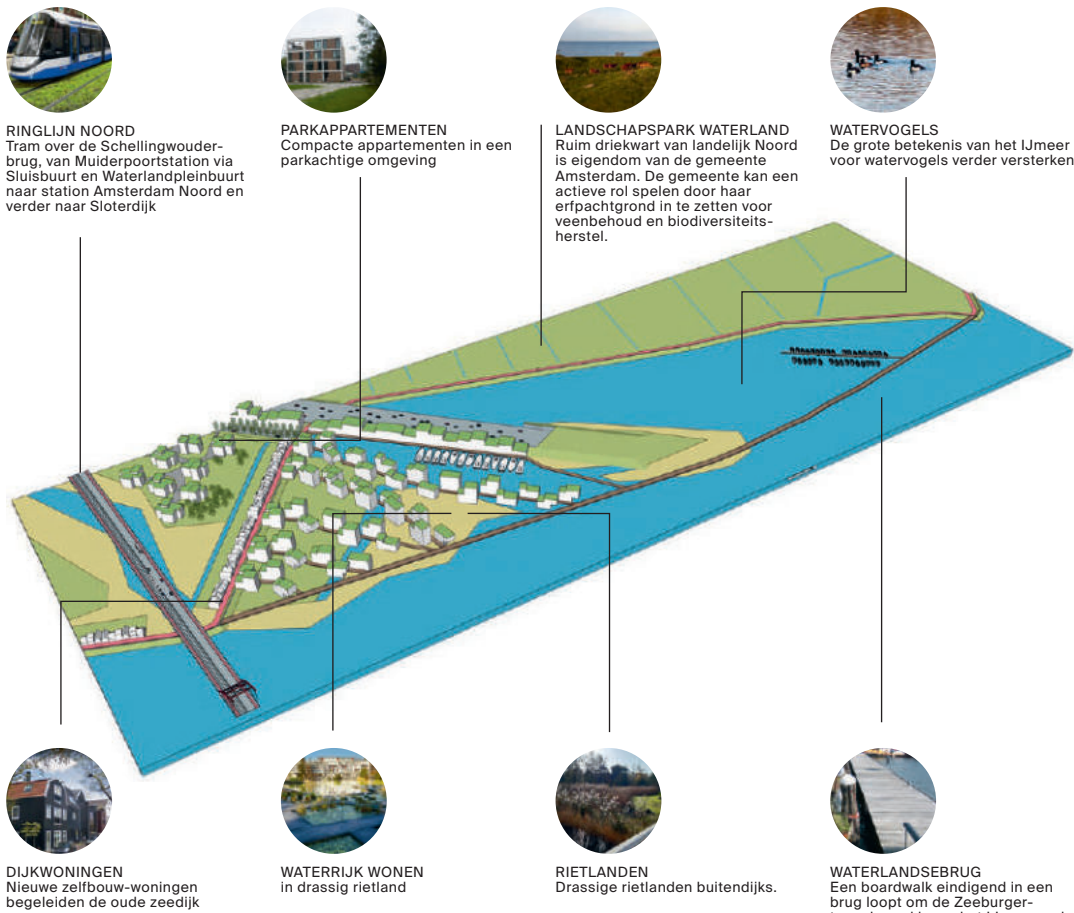


Landelijk Noord krijgt de status van landschapspark. Met meer natuurinclusieve landbouw wordt hier actief gewerkt aan de bodemdaling, het opslaan van CO₂ en het verbeteren van de biodiversiteit.

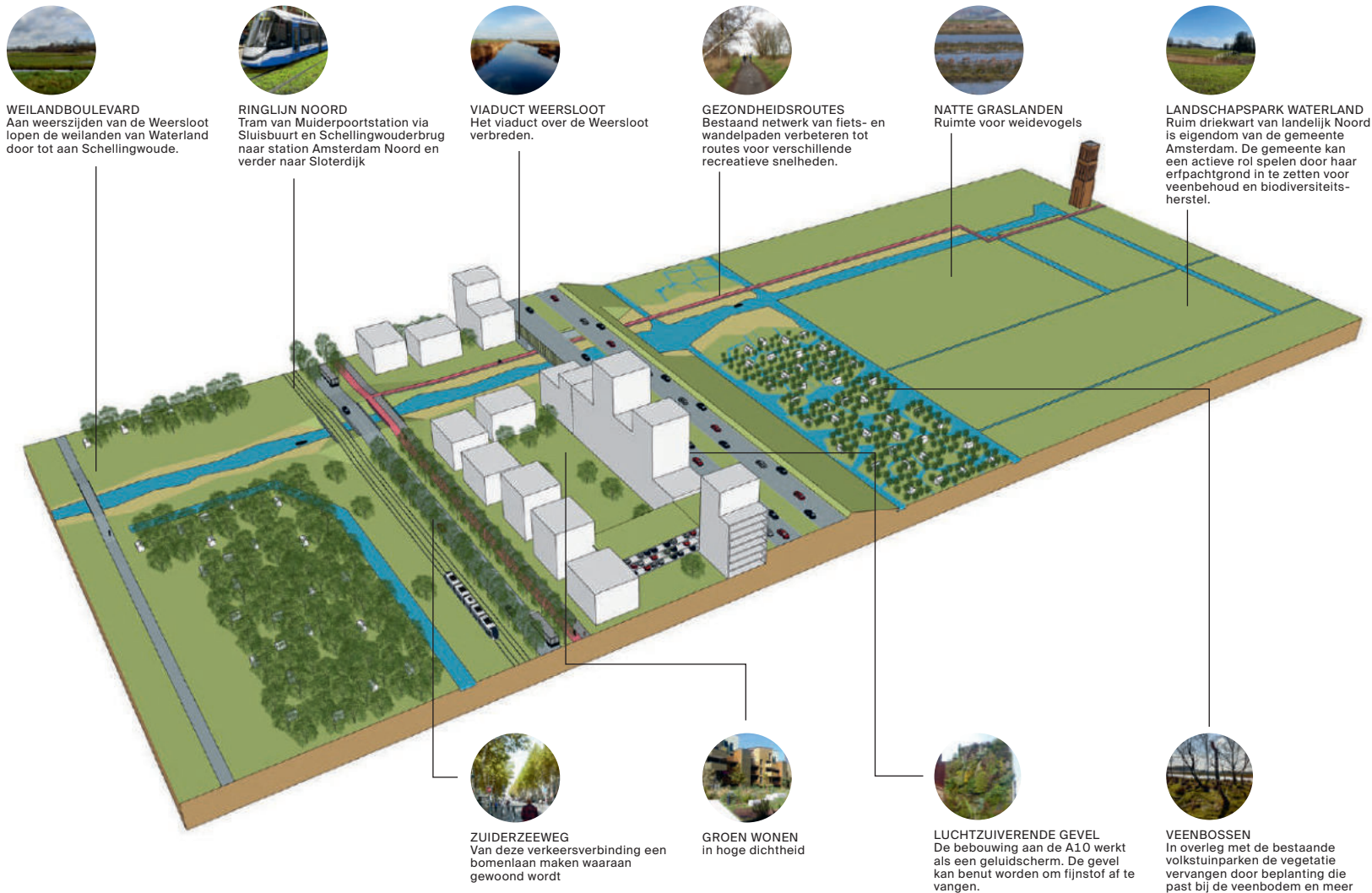


Met de Ringlijn-Noord loopt een nieuwe tramlijn van de Schellingwouderbrug via de Waterlandpleinbuurt naar station Noord, en van daaruit verder naar de Banne, Oostzaan en via de reeds geplande HOV-verbinding naar Zaandam.

WONEN IN DE STADSRAND
Bouwen in de stadsrand ziet het team als de ultieme kans voor Noord. Waar in het centrum een gigantische druk aanwezig is op de beschikbare ruimte en dus de grondprijs, biedt de stadsrand juist ruimte voor woningen van betaalbare kwaliteit. Een wijk zoals de Banne is nu vormgegeven als het einde of de achterkant van de stad. Daar zou je met nieuwe bebouwing juist de voorkant van kunnen maken. Door op aangewezen locaties bij te bouwen kunnen de wijken worden 'afgemaakt'. Doordat het landschap meer de stad in wordt getrokken gaat er per saldo geen groen verloren. Het bouwen van woningen versterkt de waarde van de nieuw te maken OV-lijn en fietsinfrastructuur. Fietsen door het groen is overdag fijn, maar 's avonds laat niet. Het positioneren van nieuwe woonfuncties langs de infrastructuur genereert de nodige sociale controle.



1. Bij Schellingwouderham wordt nieuw land gemaakt. Het unieke woonmilieu dat ontstaat heeft een sterke relatie met het water.



2. Langs de Zuidereeuweg loopt de nieuwe tram parallel aan de ring A10. De nieuwe bebouwing werkt als een geluidsscherm met groene, luchtzuiverende gevels.

ONTWERP

Het team zet de landschappelijke logica van de verschillende polderstructuren in Waterland in om de overgang van kleine veenpolders naar weids graslandschap voelbaar te maken. Aan de stadsrand wordt het groen getransformeerd. In overleg met de bestaande volkstuinparken wordt de vegetatie vervangen door beplanting die beter past bij de veenbodem. De nieuwe veenbossen die hier ontstaan en het achterliggende landschapspark Waterland worden toegankelijk door de nieuwe fiets- en wandelinfrastructuur van de weilandboulevards. In het kwetsbare veengebied wordt niet gebouwd, maar er worden wel nieuwe fiets-, vaar- of looproutes aangelegd om het landschap beter te ontsluiten voor de stadsbewoners.

NIEUW LAND EN NIEUWE WOONMILIEUS

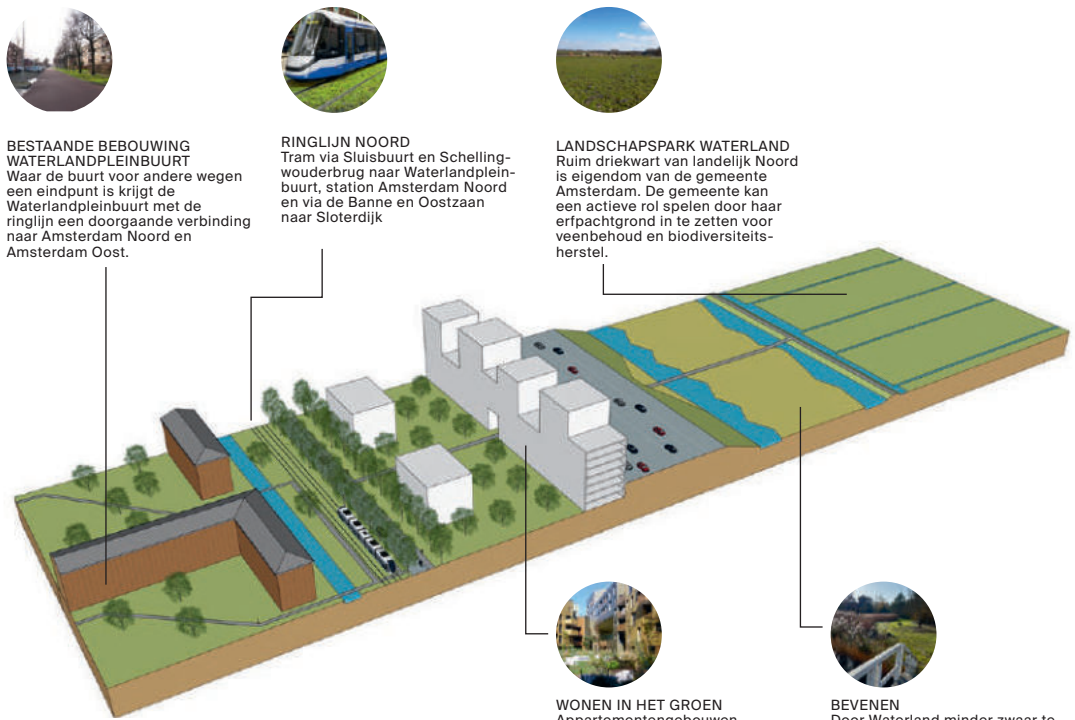
Bij Schellingwouderham (1) wordt nieuw land gemaakt. Het ontwerpteam stelt voor de oude zeedijk door te trekken met de nieuwe Waterlandsebrug: een vlonderpad waarmee fietsers en voetgangers een entree krijgen naar Waterland. Buitendijkse rietlanden creëren een uniek woonmilieu met een sterke relatie met het water. Er is ruimte voor zelfbouwoningen aan de dijk en compacte appartementen in een parkachtige omgeving. Via de Schellingwouderbrug komt de tram van de nieuwe Ringlijn-Noord binnen, en vervolgt langs de Zuiderzeeweg zijn weg.

NIEUWBOUW LANGS EN BUITEN DE RING

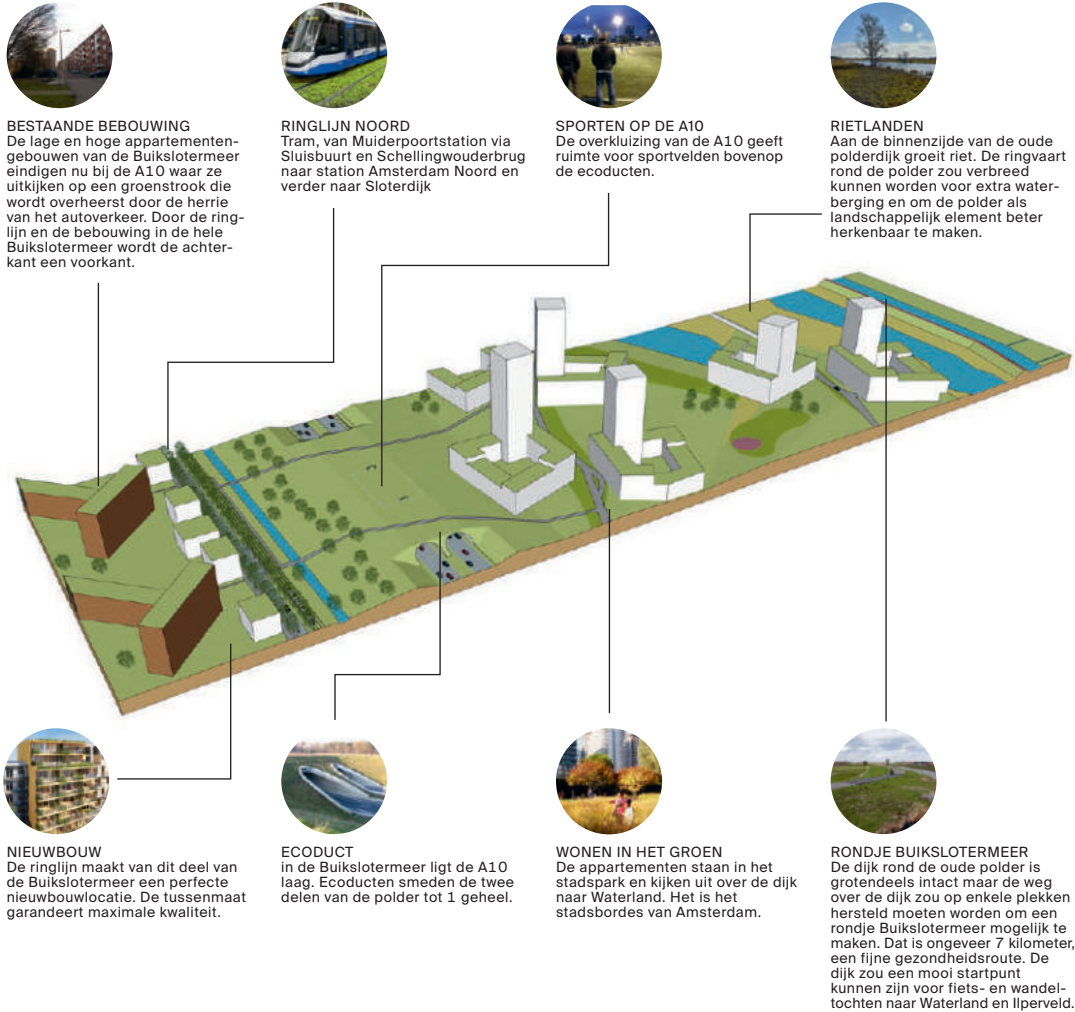
De tram loopt parallel aan de Ring A10 langs de Zuiderzeeweg (2) en de Waterlandpleinbuurt (3). De bebouwing die hier nieuw wordt opgetrokken werkt als een geluidsscherm met groene, luchtzuiverende gevels. Ter hoogte van de Buikslotermeerpolder (4) kruist de nieuwe Ringlijn de bestaande Noord/Zuidlijn. Hier stelt het ontwerpteam voor de bestaande bebouwing op te waarderen en nieuwbouw toe te voegen. Door de ontwikkelingen wordt het mogelijk hier nieuwe centrumfuncties toe te voegen, zoals een dependance van het Amsterdam Museum. De A10 wordt breed overbrugd door ecoducten. De contour van de Buikslotermeerpolder wordt weer herkenbaar door de rietlanden langs de dijk, die het 'stadsbordes' dat hier ontstaat inkaderen. Dit deel van de oude droogmakerij, waar zich nu een golfbaan en oude rioolwaterzuivering bevinden, wordt ontwikkeld tot stadspark met daarin stedelijke voorzieningen en appartementengebouwen met uitzicht over het landschap. De dijk wordt een startpunt voor fiets- en wandeltochten door Waterland én het begin van het nieuwe 'Rondje Buikslotermeer' van zeven kilometer.

STADSENTREE VANUIT DE ZAANSTREEK

De Ringlijn-Noord loopt door via de Banne (5) naar de westzijde van Amsterdam-Noord. Hier ligt een grid van ontsluitingswegen, die het gebied doorklieven en de samenhang verstoren. Door de infrastructuur hier



3. De Waterlandpleinbuurt wordt aangesloten op de nieuwe Ringlijn-Noord. Natte graslanden bieden ruimte aan weidevogels en verbinden de buurt met landelijk Noord.



4. In de Buikslotermeerpolder wordt de A10 breed overbrugd door ecoducten. De huidige golfbaan en oude rioolwaterzuivering worden ontwikkeld tot stadspark en woningen met uitzicht over het landschap.

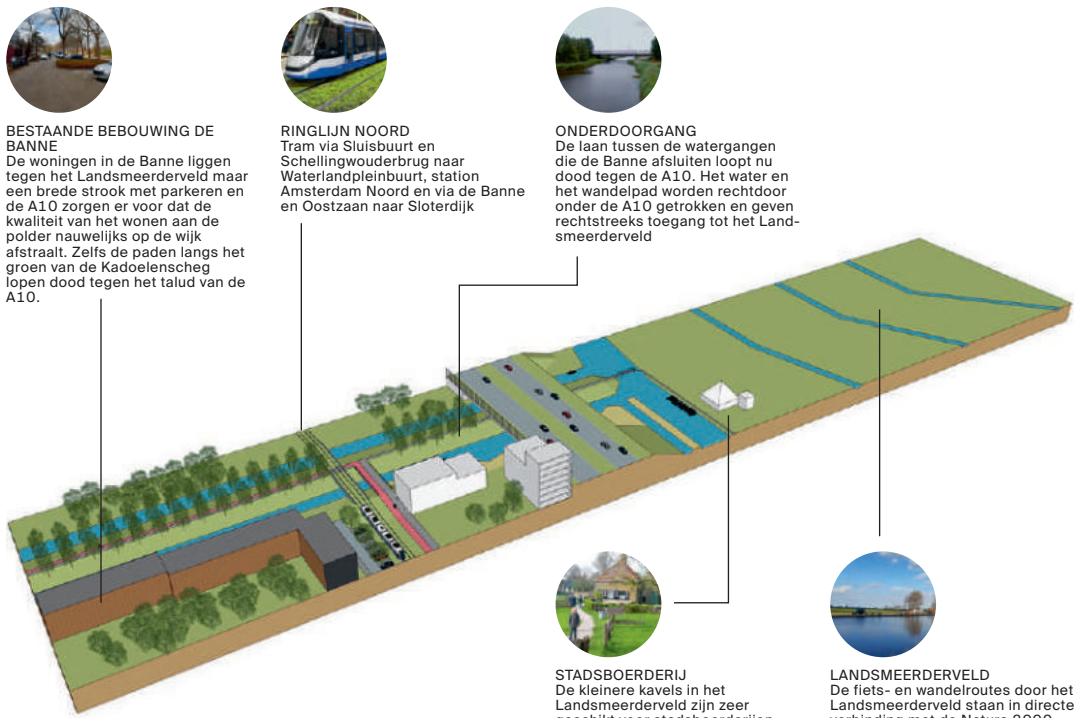
slimmer in te zetten wordt de huidige Cornelis Douwesweg (6) vrijgespeeld. Het nieuw te ontwikkelen Cornelis Douwespark is net zo lang en even breed als het Vondelpark. Het stadspark met OV-route is direct verbonden met de Noorder IJplas en verbindt Noord met Tuindorp Oostzaan en straks met Havenstad. In de toekomst wordt dit de Amsterdamse stadsentree vanuit de Zaanstreek.

CONCLUSIES

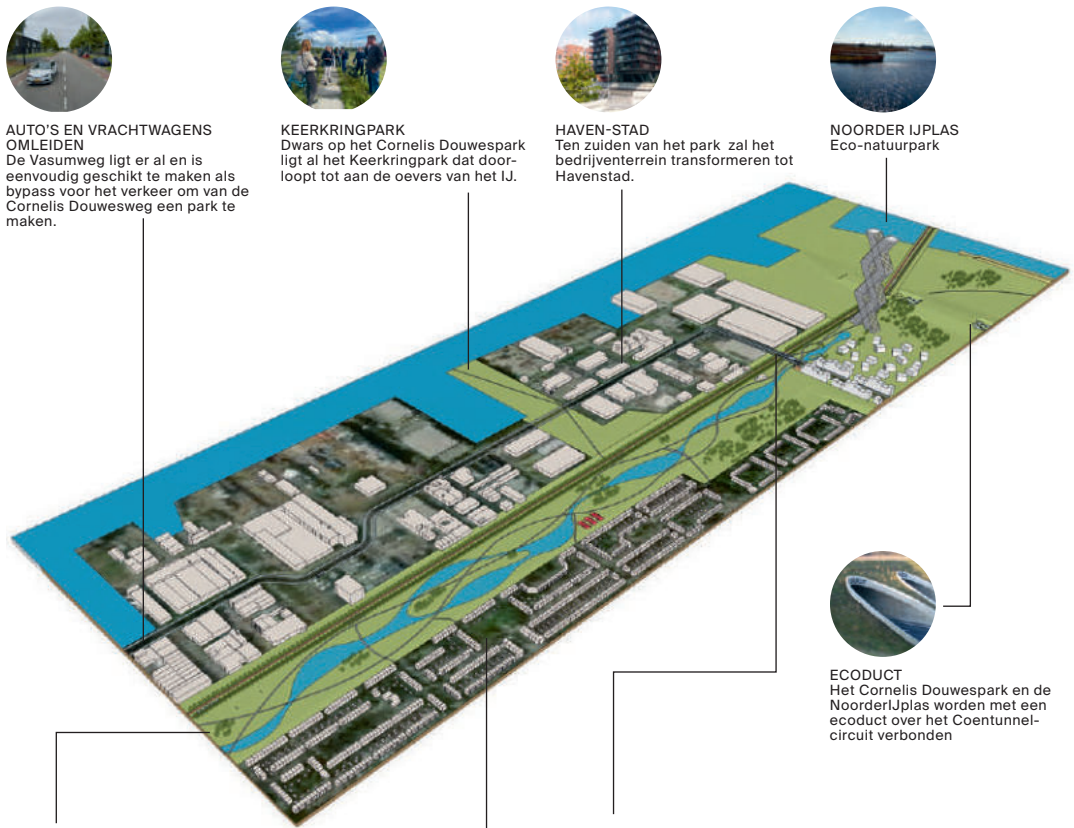
KLIMAATDOELSTELLINGEN HALEN
Waterland beslaat met 27 km² of zo'n 3.800 voetbalvelden een gigantisch gebied. Als voornaamste grondbezitter van Waterland zou de gemeente Amsterdam hier een effectieve bijdrage kunnen leveren aan het behalen van de klimaatdoelstellingen, nota bene binnen de eigen gemeentegrens. Om de landschappelijke opgaven van Waterland echt op te kunnen pakken, is ook de betrokkenheid van de provincie en de andere bestuurslagen en stakeholders nodig.

BESTAANDE KWALITEITEN INZETTEN
De bestaande kwaliteiten van Noord kunnen veel beter worden benut. De versnipperde en verdeelde groenstructuren kunnen een eerste aanzet vormen voor de ontwikkeling van de weilandboulevards. De landbouwgebieden in Waterland kunnen worden ingezet om op natuurinclusieve wijze gewassen te kweken als voedsel of bouw materiaal voor de stad. Waterland zelf is de uitgelezen recreatieplek voor de verdichtende stad. Ook de nabijheid van de stadsrand is een unieke kwaliteit. De afstand tussen de noordelijke stadsrand en het IJ is maximaal 3,5 kilometer, terwijl andere stadsrandgebieden zoals bijvoorbeeld Gein maar liefst 14 kilometer van het centrum af liggen.

GELIJKTijdige ONTWIKKELING VAN STAD EN LANDSCHAP
Noord kan ruimte bieden aan een deel van de woningbouwopgave waar de stad voor staat, zowel door versterking en verdichting van de bestaande buurten langs de stadsranden als door het realiseren van nieuwe leefmilieus. Door bebouwing en landschap op elkaar af te stemmen, krijgt de nieuwe stadsrand een duurzame invulling. *Noord Binnenstebuiten* laat zien hoe stad en landschap in Amsterdam-Noord hand in hand kunnen worden ontwikkeld.



5. Bij de Banne worden het water en het wandelpad onder de A10 doorgetrokken. Zo ontstaat een nieuwe rechtstreekse toegang tot het Landsmeerdereveld in landelijk Noord.



6. Door de infrastructuur anders te organiseren kan de Cornelis Douwesweg worden omgetoverd tot park.



STUDENTENWERK

LIVING IN THE EDGE
Door Mike Blauw

In de afstudeerscriptie *Living in the edge* wordt antwoord gegeven op de vraag welke slimme strategie kan worden ontwikkeld om stad en land met elkaar te verbinden. De stadsrandzone is de zone tussen het bestaande stedelijke gebied en het landschappelijke gebied. Soms is deze zone smal en in andere gevallen breed. Maar in alle gevallen kan deze zone, als we er opnieuw vorm aan kunnen geven, bijdragen aan de maatschappelijke opgaven. Zo kan hier een duurzame omgevingskwaliteit ontstaan.

Menig planoloog en stedenbouwer beschouwt de stadsrandzone als een verrommeld gebied waar men via de achterdeur de stad binnenkomt. Dit is echter niet altijd zo geweest. De stedenbouwkundige keuzes van de afgelopen 70 jaar hebben ervoor gezorgd dat de stadsrandzone is getransformeerd van voorkant van de stad – in de vorm van stadspoorten – naar achterkant van de stad.

Omdat de ruimtelijke ordening op de schop moet om huidige problemen in de maatschappij op te lossen (woningtekort, energietransitie, etc.), ontstaan er nieuwe kansen. Aangezien de stadsrandzone een verrommeld gebied is en binnenstedelijke verdichting niet altijd als positief wordt ervaren, biedt juist de stadsrandzone perspectief als het gaat om verdichting. Daarbij komt dat de stadsrandzone een ideale uitgangspositie heeft om het stedelijke en natuurlijke landschap van elkaar te laten profiteren.

In het onderzoek *Living in the edge* zijn resultaten uit literatuuronderzoek toegepast in ontwerpen voor de stadsrand van Amsterdam-Noord.



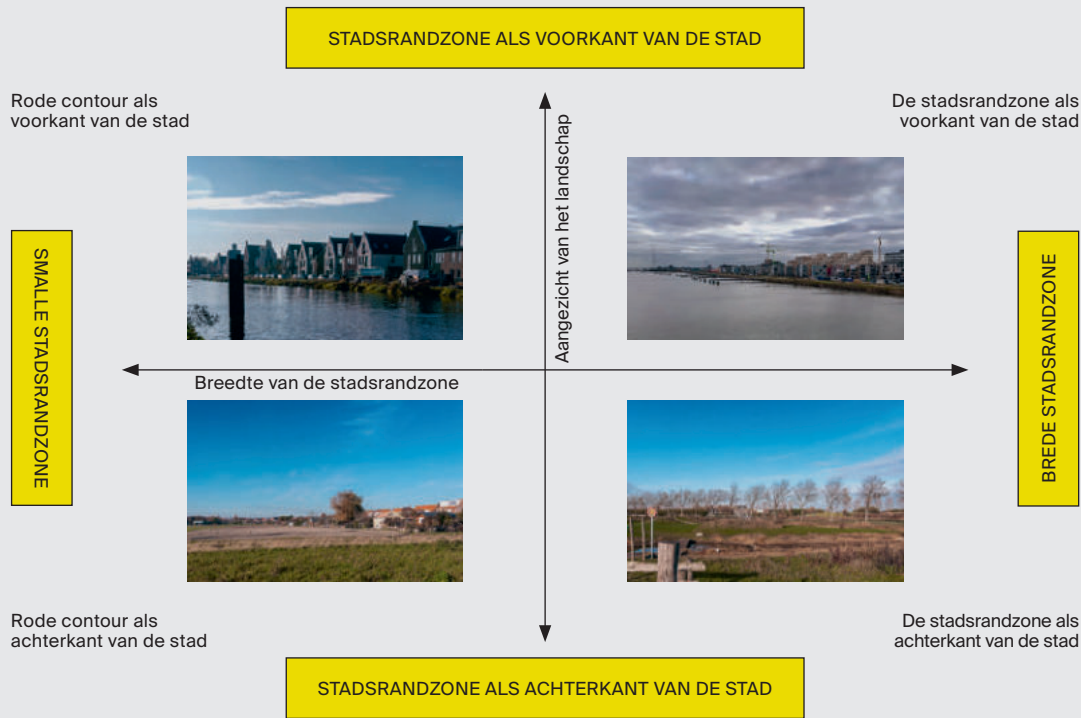
De opbouw van de stadsrandzone: stad - rode contour - stadsrandzone - groene contour - landschap.



Luchtfoto Buikslotermeer (1987)



De stadsrand als achterkant van de stad



Elke stadstrand(zone) in Nederland kan worden ingedeeld in dit schema waarna er een op maat gemaakt plan kan worden ontwikkeld om de stadstrand te transformeren.

Hier zijn de volgende vier mogelijke typen uit naar voren gekomen:

1. De rode contour als voorkant van de stad: hier is de openbare ruimte tussen stad en land een harde grens, waarbij iedereen kan profiteren van bijvoorbeeld uitzicht over het landschap.
2. De rode contour als achterkant van de stad: hier hebben alleen achtertuinen van sommige huizen die direct aan het landschap grenzen profijt van het uitzicht en is er geen wisselwerking tussen de rest van de stad en het landschap.
3. De stadstrandzone als voorkant van de stad: hier is de zone toegankelijk vanuit zowel stad als land en zijn deze als vingers met elkaar verweven.
4. De stadstrandzone als achterkant van de stad: hier liggen fysieke en ruimtelijke barrières of bevinden zich functies die zich de hoge vierkantemeterprijs in de stad niet kunnen permitteren.

Bij de toepassing van de vier stadstrandtypen in ontwerpen voor Amsterdam-Noord is gewerkt vanuit de maatwerkgedachte. Verdichting zou daar moeten plaatsvinden waar de stadstrand als voorkant van de stad is geprofileerd. Daardoor blijft er op andere plekken in de rand ruimte voor andere typische stadstrandzonedfuncties, zoals sportparken of volkstuinen. Dit komt de leefbaarheid in de gehele stad ten goede. Op de plekken waar de stadstrand bewust als achterkant wordt geprofileerd, is er ruimte voor de energietransitie, voor bijvoorbeeld zonnepanelen of windmolens.

Voor de casus in Amsterdam-Noord geldt dat alle uitwerkingen van de stadstrand er enorm van zouden profiteren als een deel van de A10 ondergronds zou gaan, met betere verbindingen tussen de stad Amsterdam en het landschap van Waterland.

Mike Blauw behaalde met de afstudeerscriptie *Living in the edge* een BSc Built Environment aan de faculteit Techniek van de Hogeschool van Amsterdam. De hele scriptie is te vinden op de website van BNA Onderzoek: <https://www.bna.nl/het-stadstranden-lab/de-resultaten/studentenwerk>



De variatie in breedte van stadstrandzone in Amsterdam-Noord.



Ontwerpmogelijkheid Amsterdam Noord volgens type 3.

STADSRAND WEST

OP HET RANDJE

Door Indira van 't Klooster

Het gebied dat gemakshalve wordt samengevat als ‘Nieuw-West’ is (ook) cultuurhistorisch gezien enorm gevarieerd. In de middeleeuwen bestond het huidige Nieuw-West voornamelijk uit veenmoerasen, die geleidelijk geschikt werden gemaakt voor landbouw. Sommige gebieden zijn meermalen veranderd van land in water en vice versa. Het land werd door Kennemerboeren ontgonnen uit veenmoeras vanuit de randen van het oer-IJ om voedsel te produceren. Het Slotermeer ontstond door veenwinning en afslag uit het veenriviertje ‘De Sloot’. De landschappelijke oerstructuren zijn nu grotendeels verdwenen door de aanleg van de Westelijke Tuinsteden. De Slotermeerpolder werd tussen 1948 en 1956 uitgegraven tot de huidige Sloterplas, om het omliggende land op te hogen voor de bouw van de nieuwe wijken. Vervolgens kwam het Amsterdams Uitbreidingsplan (AUP) dat bewoners uit de verpauperde wijken in de binnenstad nieuwe woningen bood met licht, lucht en ruimte. De hyperfunctionele opzet conform de overtuigingen van de (naoorlogse) stedenbouwkundigen begon in de loop van de jaren te knellen. De woningvoorraad raakte verouderd, de typologie sloot niet altijd aan en de kwaliteit van de openbare ruimte liet te wensen over. Tussen 1999 en 2007 coördineerde Bureau Parkstad een sloop-nieuwbouwoperatie die de grootste ter wereld wordt genoemd. Parallel hieraan liep een sociaal vernieuwingstraject. Na de economische crisis van 2008 kwamen veel projecten te vervallen. Nu wordt op kleine schaal en meer bottom-up getransformeerd, maar de zwakke plek zit in de kansen voor participatieprocessen waarbij alle bewoners voldoende worden gerepresenteerd. Kansen voor het betrekken van bewoners en organisaties worden onder andere gezocht via projecten rondom groen en publieke ruimte.

Pieter Boekschooten (links) stond als landschapsarchitect van de Gemeente Amsterdam aan de wieg van veel grote, groene gemeentepannen in Nieuw-West. Nu is hij als zelfstandig adviseur en als landschapsarchitect betrokken bij onder andere de Ondernemersvereniging Tuinen van West. Daarnaast is hij verbonden aan het Van Eesterenmuseum.

Isabel van Lent (rechts) is als architectuurhistorica gespecialiseerd in gebiedsonderzoek. Haar specialiteit is het ontrafelen van de gebruiksgeschiedenis in samenhang met stedenbouw, groen, architectuur, water en infrastructuur. Ze werkt onder meer aan cultuurhistorische waardenstellingen, transformatiekaders en gebiedspaspoorten.



“De bebouwing langs de oude polder aan de Ookmeerweg vormt een wonderbaarlijke, keiharde grens, ontstaan door samenlopen van omstandigheden: het middeleeuwse landschap versus het AUP van Van Eesteren.”

Pieter Boekschooten

Pieter Boekschooten heeft vanaf 1990 gewerkt aan de Westelijke Tuinsteden, in ‘rood’, maar vaker in de grote groengebieden in de stad. “Ik ben erg ‘scheggerig’, heb zo’n beetje in alle scheggen gewerkt als landschapsarchitect. Ik heb steeds geprobeerd om hun karakter te versterken, en ze krachtig en weerbaar te maken via een bestendige programmering. Alleen door functies aan het gebied te koppelen die de scheggen geliefd, bekend en weerbaar maken, kunnen we ze behoeden voor de immense verstedelijkingsdruk. Hier praten we vooral over de Scheg van West, maar voor alle scheggen geldt: ‘Houd ze groen!’ We staan nu bij een vroegmiddeleeuws slagenlandschap. Eigenlijk is het nog precies zoals het was, terwijl juist hier in het AUP grote veranderingen waren voorgesteld. De bebouwing langs de oude polder aan de Ookmeerweg vormt een wonderbaarlijke, keiharde grens, ontstaan door samenloop van omstandigheden: het middeleeuwse landschap versus het AUP van Van Eesteren. De modernisten hebben alle oude structuren bedekt met zand en grind, waardoor ze zijn verdwenen en niet meer vanzelfsprekend als aanknopingspunten voor herontwikkeling worden herkend. De aandacht ligt nu vooral op de sociaal-maatschappelijke aspecten van de grens, maar het landschap beïnvloedt de mensen ook. Er is vanuit de harde wanden langs de Ookmeerweg een relatie te maken met het landschap.”

Isabel van Lent: “Als cultuurhistoricus bekijk ik de Westelijke Tuinsteden vanuit de samenhang tussen het groene casco, de infrastructuur en de strokenbouw. Voor Osdorp zijn veel ambitieuze plannen gemaakt, waarvan de meeste niet werden uitgevoerd. Dit had de nodige impact op de stadsrand. Zo voorzag het AUP in een tweede ringweg, een noord-zuidverbinding dwars door Geuzenveld en Osdorp die er nooit is gekomen. Dit leidde tot een enorm braakliggend terrein, dat gaandeweg met bebouwing werd ingevuld. In het hart van de wijk was een stadspark geprojecteerd, helaas vanaf de Sloterplas in westelijke richting. Het huidige stadspark is een fractie van wat er had moeten komen. Ook bleven de plannen voor een volkstuintencomplex in de Osdorper Binnenpolder op de plank liggen – de ‘zachte’ overgang van de Osdorpse hoogbouw naar het omliggende landschap kwam te vervallen.

Van Eesteren zag de bestaande polder niet als belevingslandschap. Voor hem zat beleving in volkstuinten, sportcomplexen en aangelegde parken. Nu zien we het groen inclusiever en integraler. Ik vind het fenomenaal dat je vanaf de Ookmeerweg zo die middeleeuwse polder in loopt. Wat ontbreekt, is een samenhangende visie op de aansluiting van de bebouwing op het groen. De Ookmeerweg vormt een harde stadsgrens, niet in de laatste plaats omdat er de laatste jaren nogal grootschalig is gebouwd. Op andere plekken is de scheidslijn veel minder hard. Bij kinderboerderij De Strohalm in Geuzenveld is de geleidelijke overgang van de middeleeuwse veenontginning, via speelgroen naar stadsgroen dat tot aan de voordeur van de bewoners reikt, mooi ontworpen.”

“Van Eesteren zag de bestaande polder niet als belevingslandschap. Voor hem zat beleving in volkstuinten, sportcomplexen en aangelegde parken. Nu zien we het groen inclusiever en integraler.”

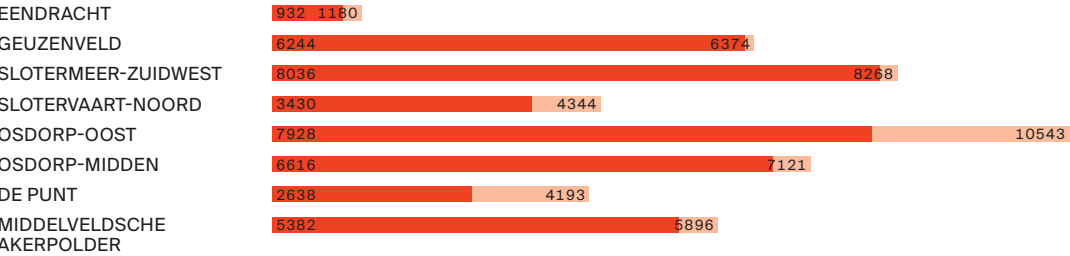
Isabel van Lent



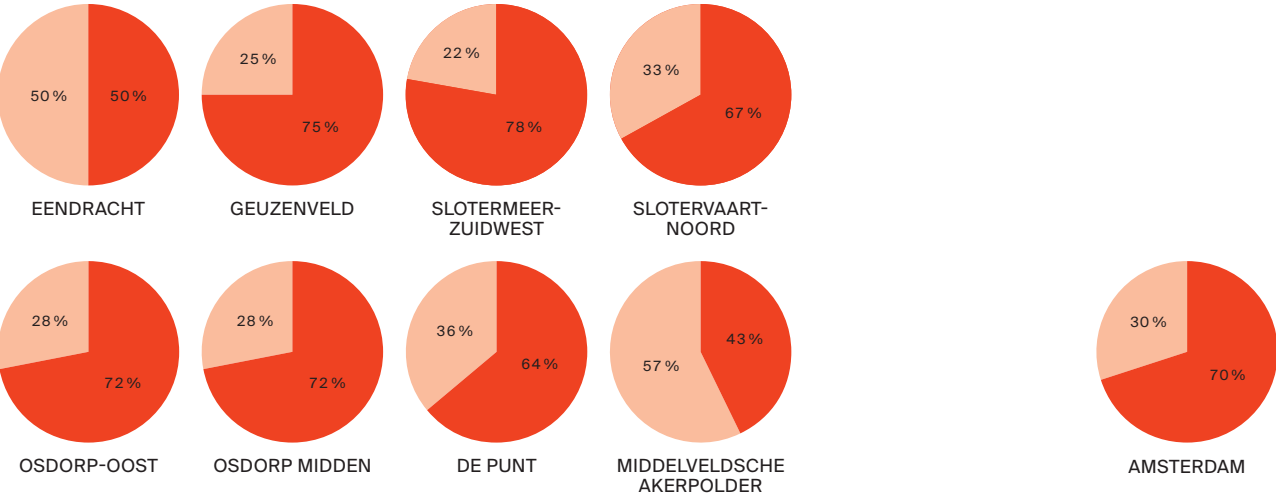
PROFIEL STADSRAND WEST

RODE DRUK

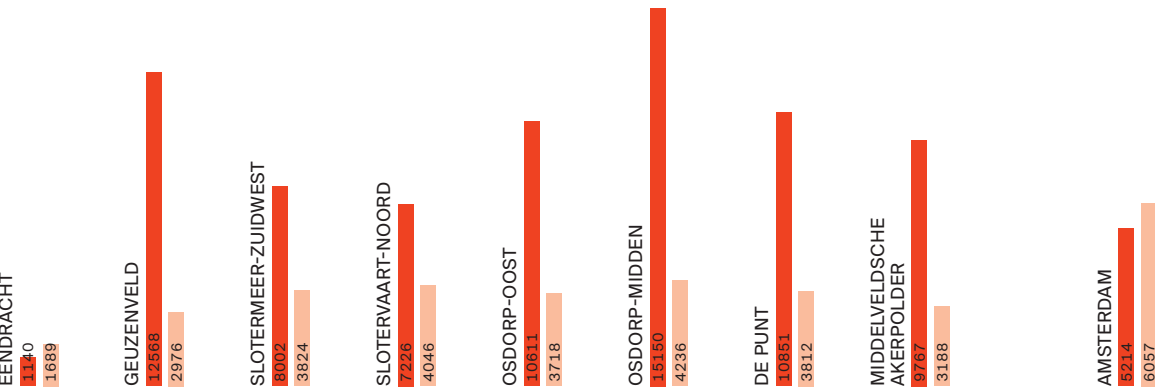
- Woningvoorraad 2020
- Woningprognose 2050



- Huur
- Koop

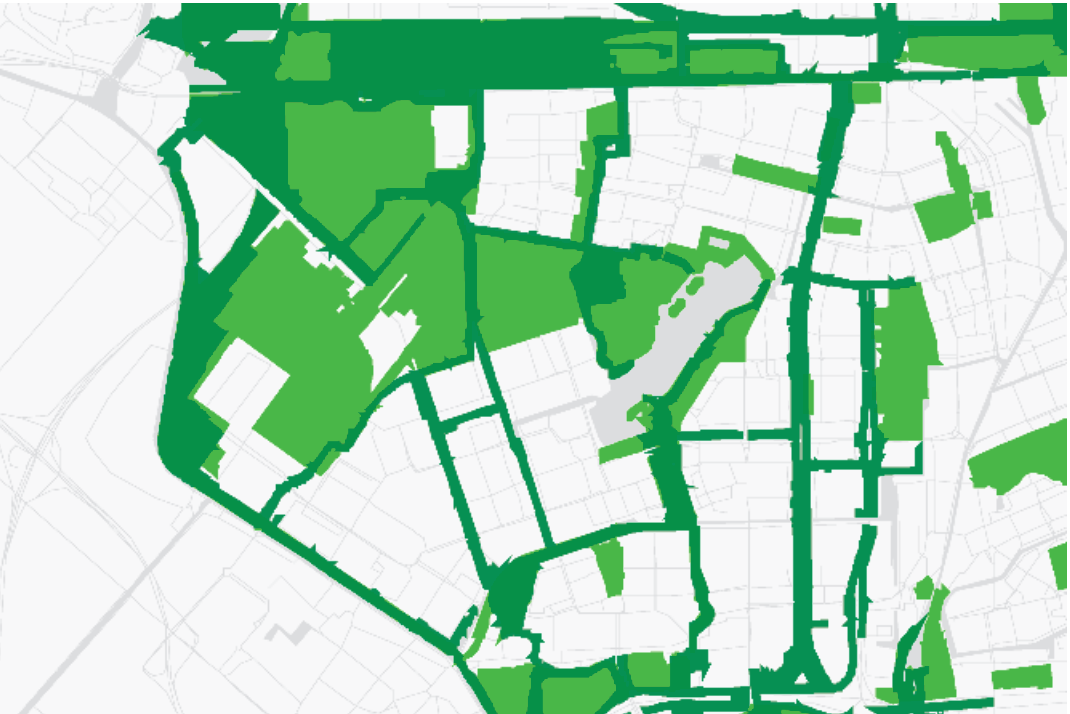


- Dichtheid bevolking per km²
- Dichtheid adressen per km²



GROENE DRUK

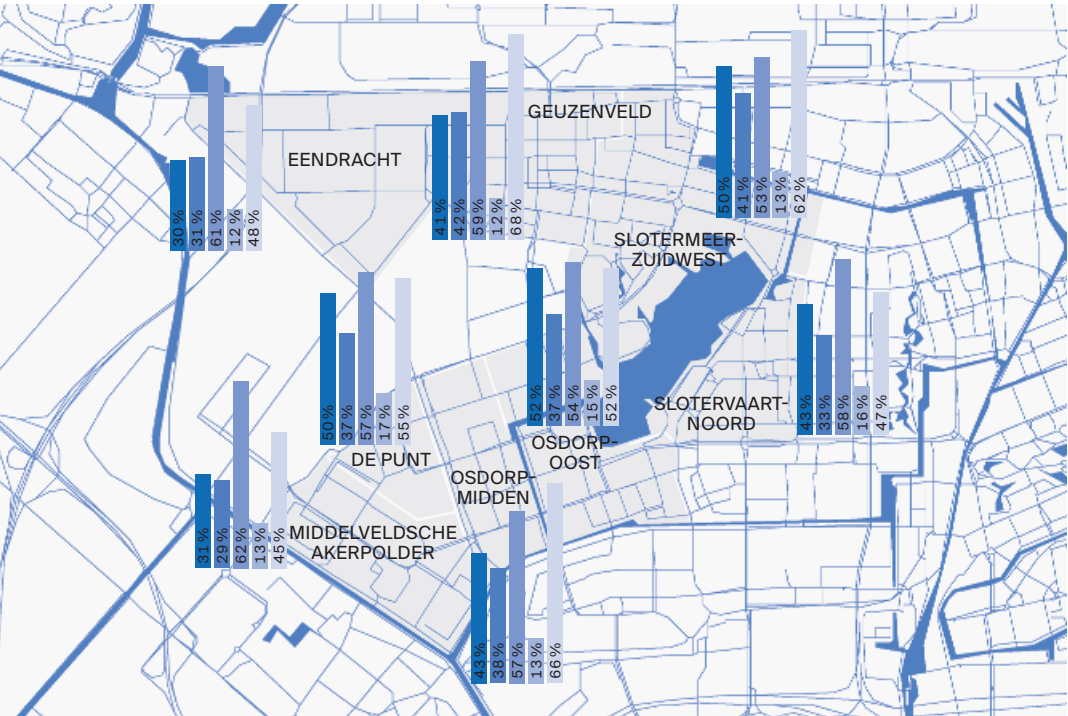
- Ecologische structuur
- Hoofdgroenstructuur



AMSTERDAM

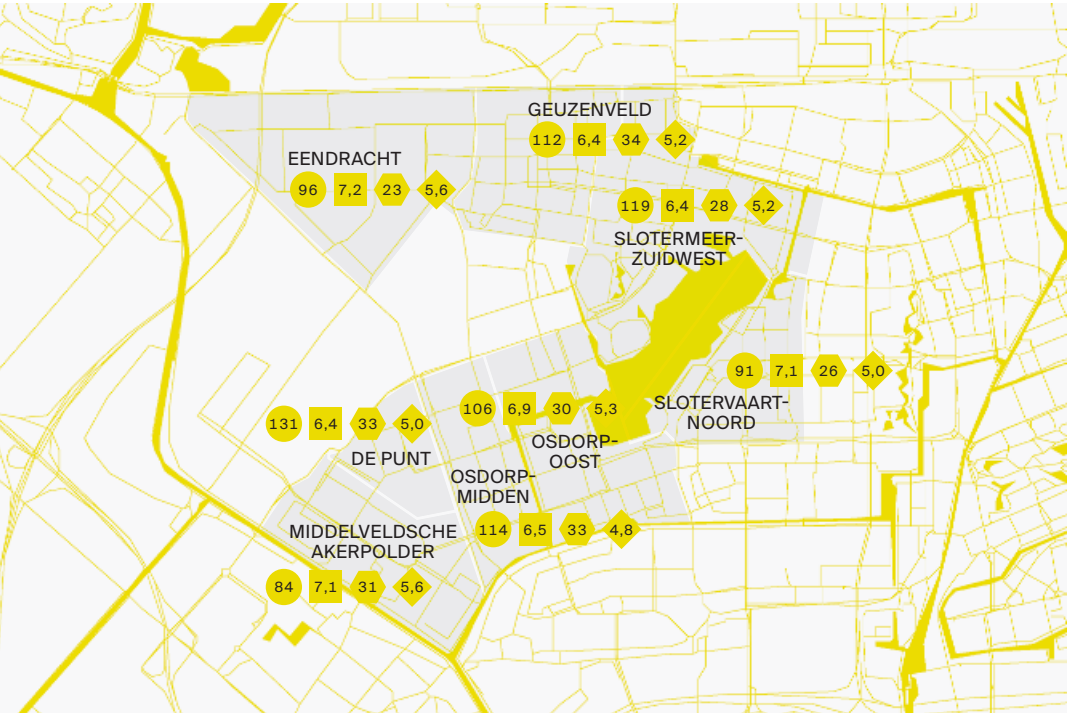
AMSTERDAM

AMSTERDAM



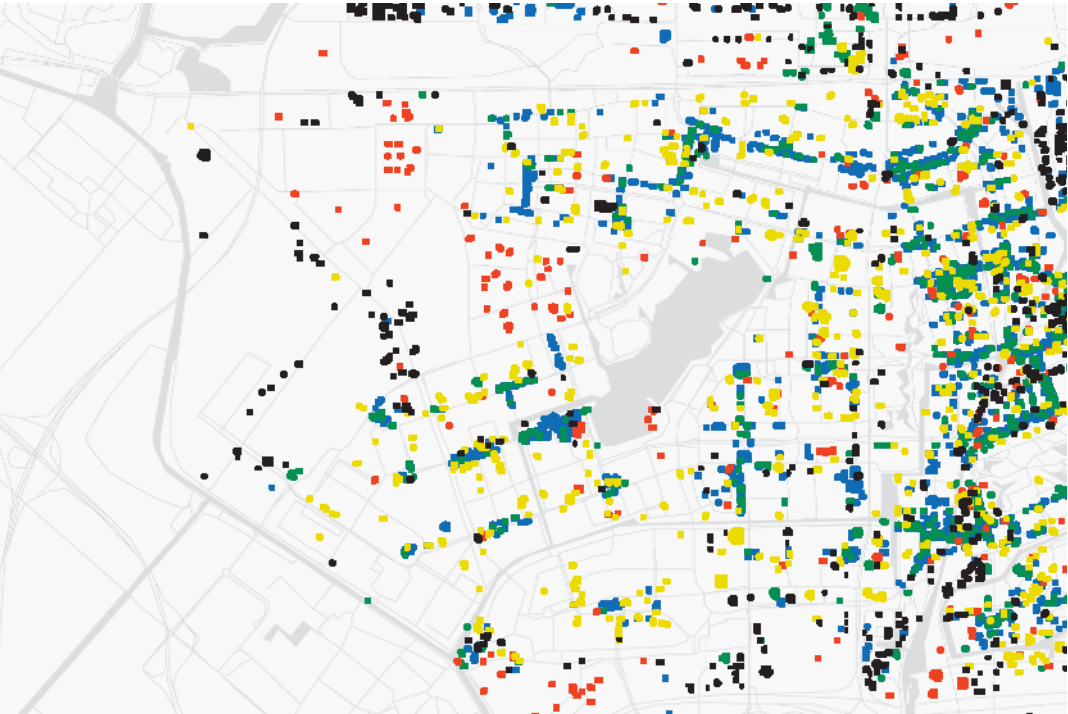
DEMOGRAFISCHE GEGEVENS

- Percentage eenpersoons huishoudens
- Laag opgeleid
- Actief werkenden 15-75
- Migratieachtergrond Westers
- Migratieachtergrond niet-Westers



ONTWIKKELING STADSRAND

- Veiligheidsindex (gerelateerd aan gemiddelde van Amsterdam)
- Tevredenheid buurt (rapportcijfer)
- Verloederingscore (op een schaal van 0-100)
- ◆ Sociale cohesiescore (rapportcijfer)



FUNCTIES

- Detailhandel
- Horeca en logies
- Vrijtijdsbesteding
- Buurtvoorzieningen
- Bedrijvigheid



Osdorper Binnenpolder gezien vanaf het Ma Braunpad, Osdorp



Ookmeerweg, Osdorp



Strand Sloterpas, Sloterveer-Zuidwest



Th. J. Lammerslaan, Sloterveer-Zuidwest

VANUIT DE STADSRAND

PLAN TEAM WEST

- 26H: Wouter Pocornie (architect)
- Paola Salviano (architect)
- 12N_Urban Matters: Fulco Treffers (architect, stedenbouwkundige)
- Inbo: Maria Piels, adviseur (architect)

NIEUWE VORMEN VAN WERKEN OP DE RAND VAN NIEUW-WEST
Haarlem, Schiphol en het oude stadscentrum van Amsterdam in, met in het midden de Sloterplas als een blauw juweel. Het is een overwegend monofunctioneel maar multicultureel stadsdeel en er is een mismatch tussen de lokale werkgelegenheid en het arbeidspotentieel. Het team van West ziet een 'sense of ownership', ofwel mede-eigenaarschap, als de sleutel om hier iets aan te doen en richt zich daarmee primair op het stimuleren van werkvoorzieningen op lokaal niveau. Als met name jonge bewoners zich de ruimte ook in economisch opzicht gaan toe-eigenen, wordt dit een spannende stadsrand vol onverwachte ontmoetingen en een authentiek, origineel geluid.



De strategie voor Nieuw-West draait om het vinden van een nieuw, fris geluid, met ontwikkelingen aan de rand en toegang tot zowel werkruimte als het landschap.



Bekijk hier de toelichting van het team.

ANALYSE

TRANSFORMATIES

In de afgelopen zeventig jaar is het stadsdeel op basis van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP), ontwikkeld als moderne tuinstad: Nieuw-West als Nederlandse interpretatie van wonen en recreëren aan en in het groen. Door massamigratie van met name Turkse en Marokkaanse gastarbeiders en de daaropvolgende ‘witte vlucht” in de jaren 70 en 80 – toen met name witte Nederlanders het gebied verlieten en verhuisden naar randgemeenten als Purmerend en Almere – veranderde de demografische samenstelling van het gebied aanzienlijk. Project Parkstad poogde tussen 1997 en 2015 middels stedelijke vernieuwing de verscheidenheid van bewoners naar sociaal-economische positie te vergroten. De sociale woningvoorraad kromp van 76 naar 53 procent, en door het accent op verdichting verschoof het karakter van het gebied van tuinstedelijk naar stedelijk. De emancipatie van Nieuw-West zorgde voor het ontstaan van een nieuwe middenklasse, voortkomend uit de wijk zelf, maar de sociale vraagstukken zoals werkloosheid, leefbaarheid en sociale veiligheid zijn nog lang niet voldoende opgelost.

RUIMTE OM TE EXPERIMENTEREN

Door de financiële crisis van 2008 kwamen de ontwikkelingen in Nieuw-West in een ander vaarwater terecht. De stadsvernieuwing stagneerde, maar het stadsdeel werd gezien als potentiële markt met relatief lage grondprijzen en als locatie voor potentiële ontwikkelingen. De tweede Haagse hotelschool vestigde zich er bijvoorbeeld, en trok daardoor allerlei aanverwante werkgelegenheid aan. In het gebied rond station Lelylaan ontstonden allerlei creatieve ontwikkelingen, waaronder het gemeenschappelijke woonconcept Little Manhattan. De Scheg van West werd met de Tuinen van West een aantrekkelijke plek voor alle Amsterdammers. Hier, aan de rand van de stad, is er nog ruimte om te experimenteren en liggen er kansen in tijdelijkheid voor de gehele stad en haar bewoners. In de ontwikkelingen die nu plaatsvinden, is er echter te weinig aandacht voor de lokale bewoners van Nieuw-West; zij zouden meer centraal moeten staan.

WAAR IS DE GRENS?

Voor Amsterdammers van ‘binnen’ de ring en bezoekers is de A10 gevoelsmatig het einde van de stad; een sterke infrastructurele (grijze) grens. Maar met de ruimtelijke uitbreiding van Nieuw-West en bekeken vanuit het regionaal perspectief zijn de A5 en A8 samen ook te interpreteren als een grijze, infrastructurele stadsrand. Daarnaast is er een landschappelijke, groene grens. Deze krult zich om de wijken Geuzenveld en Osdorp heen en omarmt de Sloterplas en het Sloterpark. Dit landschappelijke juweel is hierdoor nog steeds verbonden met de Scheg van West. Het team stelt dat er naast de groene en grijze grenzen ook nog een ‘sepia’ grens is aan te wijzen in deze stadsrand: een vluchtige, evoluerende, veranderlijke en intergenerationale grens ten westen van de Sloterplas. Langs deze grens kunnen jonge bewoners momenteel wel wonen

Om de stadsrand van Nieuw-West te kunnen vatten zijn de geplande transformaties, de daadwerkelijk gerealiseerde bebouwingen en de dagelijkse beleving van belang. Het creëren van een gevoel van eigenaarschap reflecteert en ageert op deze transformaties en creëert een nieuwe verhaallijn in het gebied.



Algemeen uitbreidingsplan



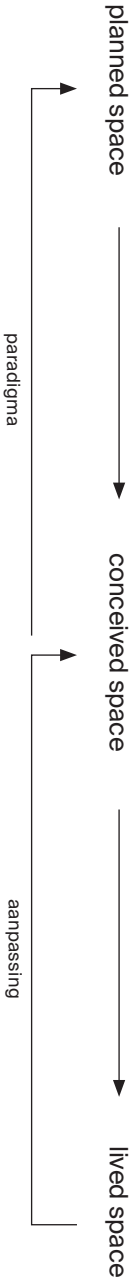
realisatie / oplevering



ervaring / gebruik

STADSRAND NIEUW-WEST

- sense
- of
- ownership



en sporten, maar ze kunnen zich er beperkt ontwikkelen omdat er weinig voorzieningen en werkgelegenheid zijn. Ook dit deel van Nieuw-West zou veel meer een volwaardig multifunctioneel deelcentrum van de stad moeten worden, dat aansluit op de behoeften van de Amsterdammers van nu en straks.

STILLE MEERDERHEID, JONGE AANWEZIGHEID

Als grootste stadsdeel van Amsterdam groeit Nieuw-West nog steeds. Hier woont straks een kwart van de Amsterdamse bevolking met het grootste aandeel jonge Amsterdammers. Er zijn voor deze groep kansen nodig om actief mee te doen in de wijk; ruimte voor ondernemerschap en creativiteit. Op dit moment is die gelegenheid er onvoldoende, terwijl historisch gezien de rand van de stad een interessante plaats is voor informele en experimentele verstedelijking (‘voorstad’?). Er zijn wel broedplaatsen, maar die worden voornamelijk gebruikt door kunstenaars die verdrongen zijn uit de binnenstad en niet door de lokale jongeren. Daarnaast bieden deze vaak geen ruimte voor andere werkvormen dan creatief ondernemerschap.

VISIE

WOON- EN WERKBUREN

Het team kijkt naar de ruimtelijke kansen die de stadsrand biedt om nieuwe vormen van bedrijvigheid te vestigen, ontstaan vanuit de gemeenschap en gevestigd op de grens van rood en groen, en in woonbuurten die aan verbindingswegen liggen. Zo wordt enerzijds het voorzieningenniveau van de monofunctionele wijken op peil gebracht, en anderzijds zorgt het voor meer werkgelegenheid en bestemmingen. Bij succesvolle toe-eigening worden de huidige lokale betrokkenen ‘vestigers’, die hier niet alleen wonen maar ook werken. Op een aantal plekken in Nieuw-West wordt al gewerkt aan stedelijke vernieuwing en transformatie. Het team ziet een kans om deze in gang gezette veranderingen aan te grijpen voor het beter vormgeven van de connectie tussen wonen, werken en recreatie, waarbij de lokale bewoners onderdeel worden van het proces.

DE INFORMELE STAD

De nieuwe werkruimtes moeten eigenzinnige visies en een non-conformistische houding een plek bieden. Maar dat wil niet zeggen dat alleen kunstzinnige beroepen zich hier kunnen huisvesten. Ook locals met een dienstverlenend beroep en ‘makers’ zijn hier meer dan welkom! Het werken als ‘collega’s’ en burenhoudt in dat binnen de informele sfeer kruisbestuiving en samenwerking ontstaan. Door het fysieke ontwerp van die nieuwe werkruimtes slim op te stellen, ziet het team kans het gemeenschapsgevoel en de interactie te voeden.

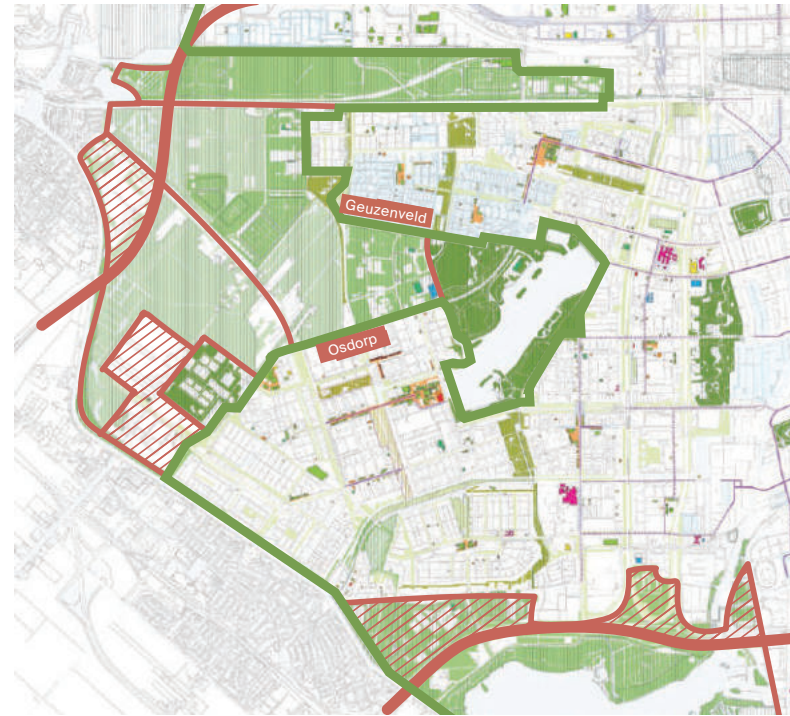
1 Veldhuis, W. (2016). Naoorlogse wijken - Amsterdam: Westelijke Tuinsteden (p. 229-240). In: Meyer, H., de Josselin de Jong, F., & Hoekstra, M. (Eds.), Het ontwerp van de openbare ruimte (2e editie). Amsterdam: SUN.

2 Feddes, F. (2017). 1000 jaar Amsterdam: Ruimtelijke geschiedenis van een wonderbaarlijke stad (6th ed.). Bussum: THOTH. (p. 90-93)



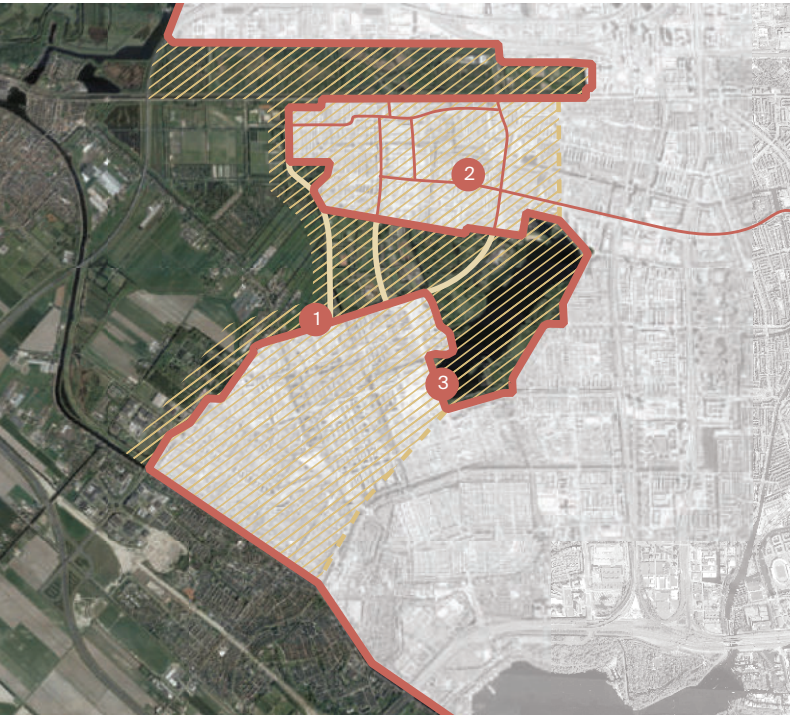
De grijze grens. De diverse grote verkeersaders fungeren gevoelsmatig als stadsranden.

- Grijze/infrastructurele grens: snelwegen (A10/A9/A5)
- Fragmentatie door hoofdnetwerk
- Mogelijke uitbreidingsgebied i.r.t. infrastructuur
- Metro/trein
- Stadsgrens
- Hoofdnetwerk intern netwerk i.r.t. stadsgrens en planlocaties
- Planlocaties



De groene grens. Het landschap is continu onderhevig aan stedelijke uitbreiding en andere ruimtelijke claims.

- Groene/landschappelijke grens
- Fragmentatie door netwerk
- Ruimtelijke claims/verlies



De sepia grens is een vluchtige, evoluerende, veranderlijke en intergenerationale grens ten westen van de Sloterplas. Op deze kaart zijn de drie locaties aangegeven die exemplarisch zijn voor de wijze waarop de stadsrand wordt beleefd: (1) de grens tussen het landschap en de stad op kruising tussen het Ma Braunpad en de Ookmeerweg; (2) de doorgaande routes vanuit het centrum van de stad, zoals de Burgermeester Roëllistraat; en (3) de scheg midden in de wijk met de centraal gelegen Sloterplas.

- Stadsgrens
- Hoofdnetwerk intern netwerk i.r.t. stadsgrens en planlocaties
- Planlocaties
- Sepia/intergenerationale grens gericht op Nieuw-West
- Mogelijke grensgebied/projectie

ONTWERP

Met de ontwerpvisie *Vanuit de stadsrand* heeft het team gekeken hoe en waar plekken voor experiment en ondernemerschap kunnen worden aangewezen, en hoe dit kan bijdragen aan emancipatoir ondernemerschap van wijkbewoners. Het team maakt daarbij typologische uitwerkingen voor drie plekken in de wijk:

- 1. Een hub voor landschappelijke werkgemeenschappen op de overgang naar het veenweidelandschap bij de Ookmeerweg in Osdorp.
- 2. ‘Cornerstones’ die bedrijfsruimtes huisvesten op de hoeken van de bebouwing in de wijken van Nieuw-West.
- 3. Het creëren van een showroom voor lokale bedrijvigheid aan de Sloterplas, ter hoogte van de voorziene nieuwe locatie van theater de Meervaart.

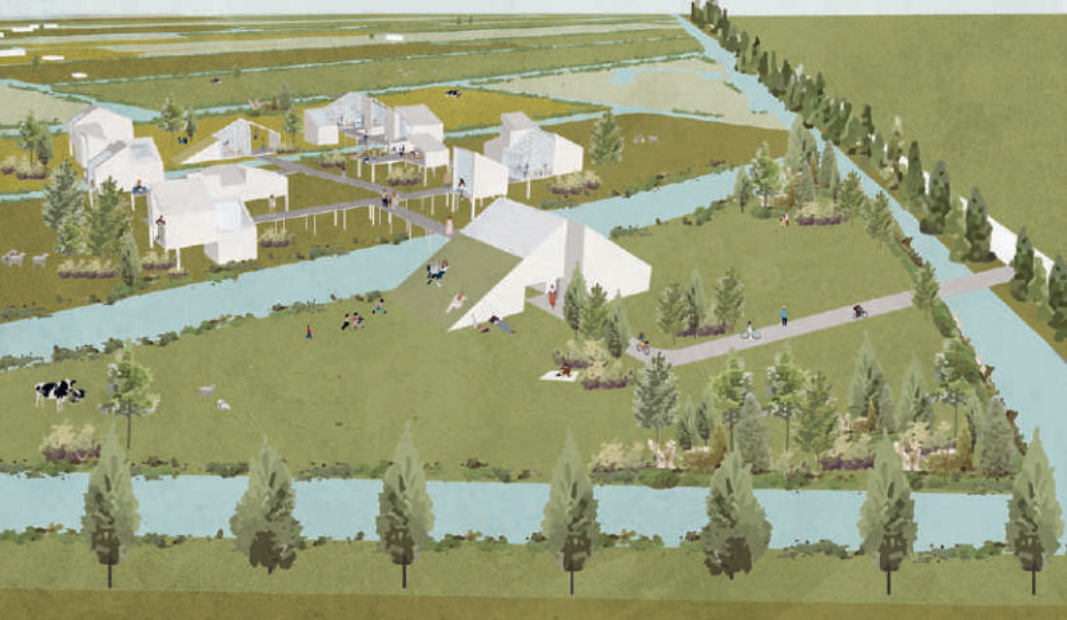
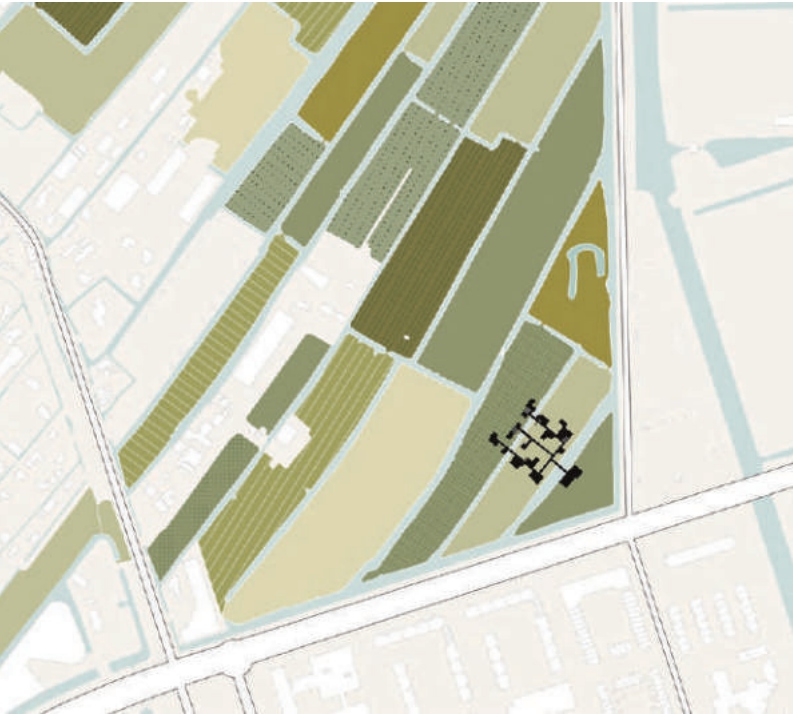
De drie oplossingen bieden gedeelde ruimte voor zowel werken als onverwachte ontmoetingen, waar bewoners en bezoekers van de wijk gebruik van kunnen maken. Het team vult hiermee niet alleen het programma in het gebied aan, de flexibiliteit in het plan laat ook ruimte voor toekomstige behoeften.

1. HUB: CENTRALE ENTREE NAAR HET LANDSCHAP

De hub is een natuurinclusieve, modulaire en verplaatsbare constructie met werkplaatsen in het landschap. Het is een soort eco-village, waarin de aspecten die in gesprekken met de primaire doelgroep benoemd zijn, zoals een wisselende mate van privacy en intimiteit en diverse sferen, ruimtelijk zijn vertaald. Het is meer dan een co-werkplaats of broedplaats: ook ontmoetingen tussen eindgebruikers en het landschap worden hier geregisseerd. Omwonenden kunnen eveneens het landschap ervaren, met de hub als centrale entree. Via trappetjes loop je de polder in. Door een slimme routing en variërende oriëntatie kun je op sommige plekken in de hub ongestoord, zonder afleiding werken en zelfs ’s nachts naar de sterren kijken, terwijl in andere ruimtes presentaties worden gegeven en (onverwachte) ontmoetingen plaatsvinden – onderwijl genietend van het uitzicht op de eeuwenoude polder. Door de modulaire bouwconstructie kan de hub worden uitgebreid als daar behoefte aan is vanuit de wijk, waarmee deze flexibel reageert op programmering, betrokkenheid en succesfactoren.

2. CORNERSTONES: FLEXIBELE RUIMTE EN ONVERWACHTE ONTMOETINGEN

Langs de belangrijkste wegen in de wijk maakt het team op de hoeken van de bebouwing ‘cornerstones’. Op plekken waar een nieuw stedenbouwkundig plan ruimte biedt voor toevoegingen worden deze cornerstones bijgebouwd en open geprogrammeerd. Via een netwerkorganisatie kunnen lokale startende ondernemers op verschillende plekken in Nieuw-West een werkruimte benutten. Deze collectieve atelierachtige werkruimtes bieden op de begane grond ruimte aan kleinschalige

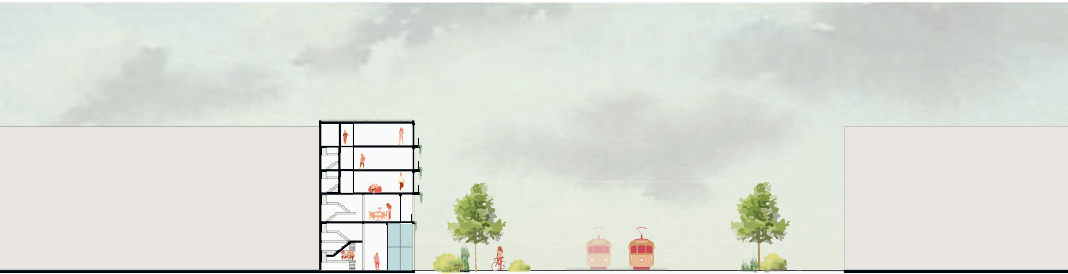
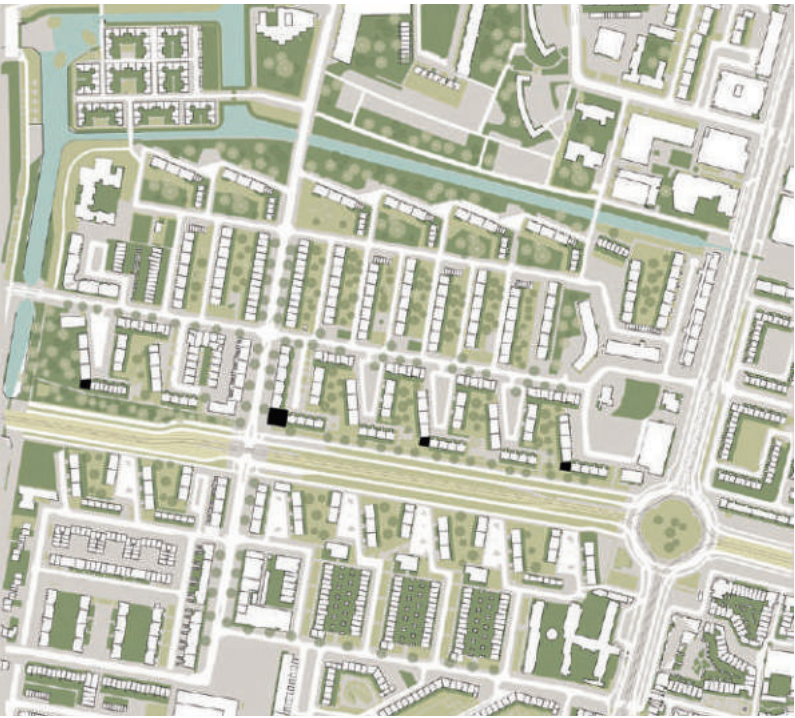


Voor het werken in Nieuw-West is vooral behoefte aan goedkope vierkante meters, startkapitaal, netwerken en gedeelde voorzieningen. Door hotspots te maken, zoals de hub en de cornerstones, waar collectieve werkplekken zijn, maar waar je ook nog een hapje kunt eten of je huiswerk kunt maken, ziet het team kans al deze voorwaarden tegelijk in te vullen. Incubatorprogramma's, ondersteuning door coaches en vanuit de gemeenschap zorgen ervoor dat burens en collega's naar elkaar kunnen doorverwijzen.

bedrijvigheid. Op de bovengelegen (split-level) platforms komen functies die complementair zijn en die reageren op wat er in de plint gebeurt, zoals een gemeenschapsruimte of een keuken. Daardoor zijn onverwachte ontmoetingen mogelijk tussen de gebruikers onderling, met bewoners in het bouwblok, en met bezoekers.

3. DE SHOWROOM: TONEN WAT ER IN DE STADSRAND GEBEURT

Er zijn al plannen om het nieuwe theater de Meervaart aan of zelfs in de Sloterplas te vestigen. Het team ziet kansen om de Sloterplas nog veel meer te betrekken bij de wijk door de groene route om de plas te voltooien en in de culturele voorziening ruimte te reserveren voor sociale programma's en het etaleren van lokaal ondernemerschap. Zo blijven de Sloterplas en het Sloterpark en de Meervaart het iconische en culturele hart van Nieuw-West, en kunnen zij worden benut voor het leggen van verbindingen naar de nieuwe activiteiten in de stadsrand. In de typologie showroom ziet het team ruimte voor zichtbaarheid en commerciële kansen voor de kleine (re) ondernemers vanuit de rand van de stad, die hier hun producten, diensten en concepten kunnen tentoonstellen.

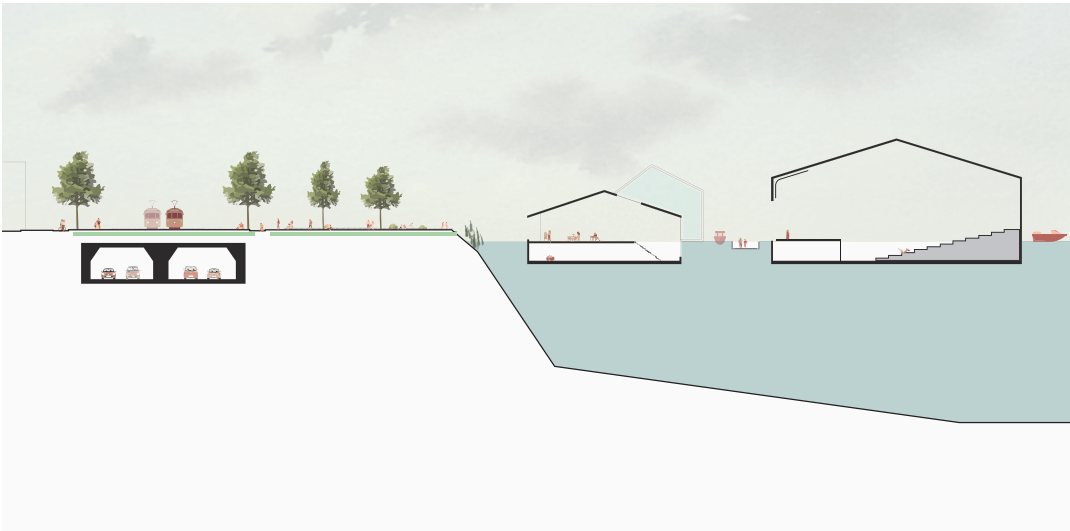
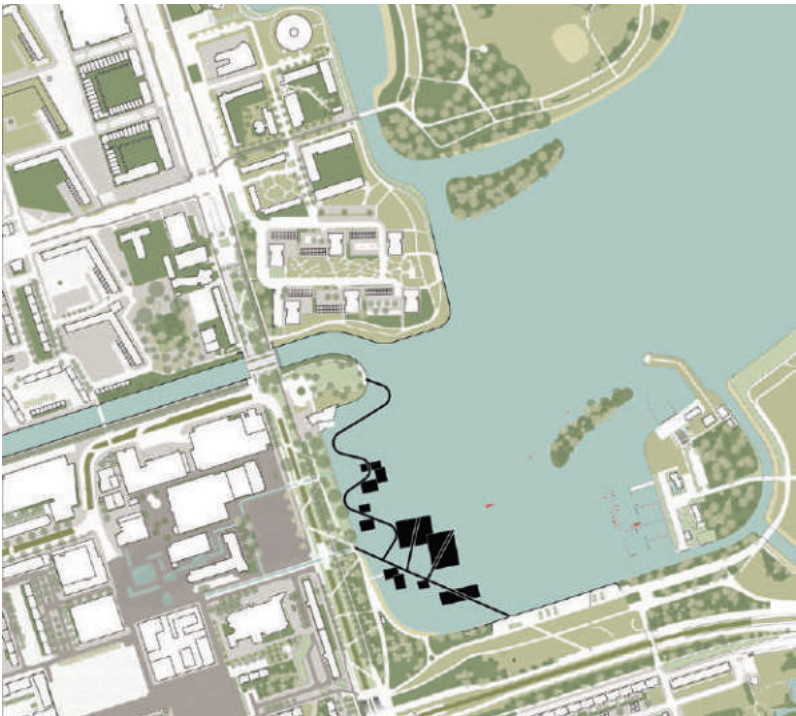


Langs de belangrijkste wegen in de wijk maakt het team op de hoeken van de bebouwing ‘cornerstones’. In het voorbeeld is een cornerstone aan de Burgermeester Roëllstraat uitgewerkt. Deze huisvest op de benedenverdiepingen werk- en ontmoetingsruimtes, en kan op de bovenverdiepingen andere functies krijgen, bijvoorbeeld wonen.

CONCLUSIES

DE SLEUTEL TOT SUCCES

Het creëren van mede-eigenaarschap is de sleutel tot succes. Als de bevolking van Nieuw-West mogelijkheden krijgt initiatief te ontplooiën en ondernemerschap te tonen in de wijk, kan hier werkgelegenheid ontstaan en sociaal-economische ontwikkeling plaatsvinden. Ruimte voor eigen inbreng is essentieel en moet het startpunt zijn van de ontwikkelingen. Samen met experts en de gemeente kunnen de behoeften van bewoners worden geïnterpreteerd en vertaald naar de nodige flexibele vierkante meters die ruimte bieden aan laagdrempelig gebruik en kruisbestuiving tussen de ondernemers. Zo worden de bewoners van Nieuw-West onderdeel van een georganiseerd netwerk en kunnen ze door deze actieve vorm van betrokkenheid ook een sterkere claim leggen op de toekomstige ruimtelijke invulling van de stad.



In de typologie 'showroom' ziet het team ruimte voor zichtbaarheid, ontmoeting en commerciële kansen voor de kleine(re) ondernemers, die vanuit de andere typologieën in de stadsrand werken en hier hun producten, diensten en concepten kunnen tentoonstellen en verkopen. De showroom bestaat uit meerdere units, die worden verbonden door een bijzondere looproute, en sluit aan op de plannen voor een nieuw theater De Meervaart in de Sloterplas.

STUDENTENWERK

WAARDEN VAN DE STADSRAND
Door Fieke de Groot

Wat zijn de architectonische en stedenbouwkundige waarden van de Amsterdamse stadsrand? In de afstudeerscriptie *Waarden van de stadsrand* worden de huidige vraagstukken rondom de ontwikkeling van de stadsrand vanuit een historisch perspectief benaderd. Daarbij wordt specifiek ingegaan op de vraag welke rol de stadsrand kan spelen bij de beoordeling van het naoorlogse erfgoed.



Flats aan de Noordoever met uitzicht op de Sloterplas



Doorkijk naar het landschap vanaf westelijke stadsrand (Willem Mulierhof)

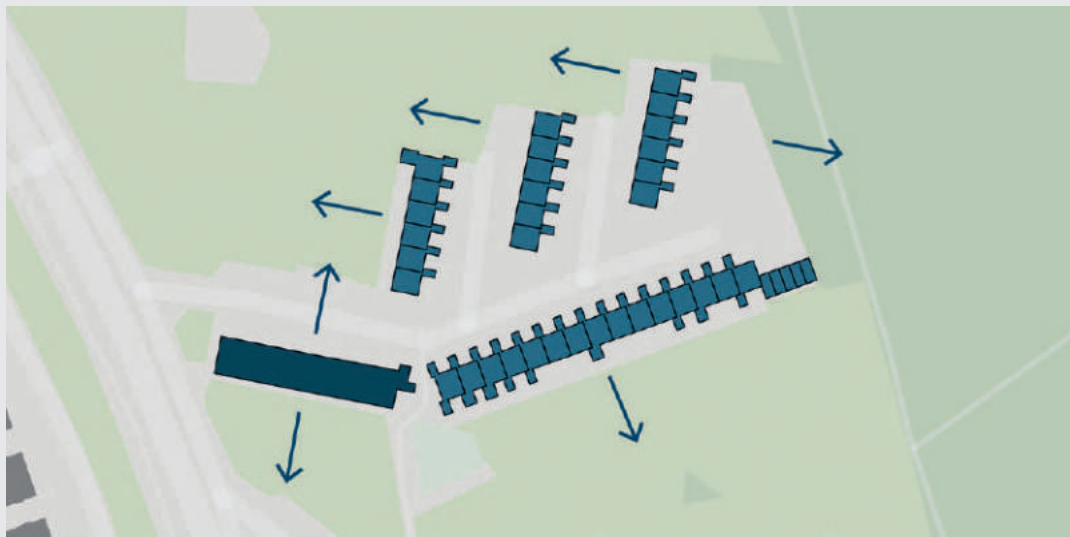
De waardering van erfgoed in Amsterdam is relatief nieuw en dient ertoe om te kunnen bepalen wat bijzonder is, hoe de architectuur en stedenbouw een bepaald gedachtegoed vertegenwoordigen, wat behouden moet worden en hoe wij hier in de toekomst mee om moeten gaan. In de huidige waardestelling van naoorlogse bebouwing wordt de ontworpen stadsrand op dezelfde manier beoordeeld als gewone bebouwing, terwijl de Amsterdamse rand bijzondere kwaliteiten heeft. In de tweede helft van de 20e eeuw werd er in Amsterdam op grote schaal bijgebouwd. De stadsuitbreidingen, onderdeel van het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP), werden als lobben in het landschap gepland en vormden een nieuwe stadsrand. Stedenbouw en architectuur in deze gebieden werden zorgvuldig afgestemd op het landschap. Deze kwaliteit van de stadsrandzone komt in het huidige tijdsgewricht van verdichting en door de lage waardering onder druk te staan.

Waarden van de stadsrand formuleert op basis van literatuuronderzoek, casestudies en analyses van kaartmateriaal een waardestelling voor het beoordelen van stadsrandbebouwing. De toepassing op de westelijke stadsrand van Amsterdam laat hierbij de verwachte waarden van het erfgoed zien. Daarbij is inzicht verkregen in de ontwerpprincipes die de kwaliteit van stadsrandbebouwing zouden kunnen verbeteren.

Een stadsrand kan ontworpen worden door het toepassen van de vastgestelde ont-



Waarderingskaart westelijke stadsrand van Amsterdam
■ Orde 1 (18-20): Monument of monument waardige bebouwing
■ Orde 2 (15-17): Hoge waarde
■ Orde 3(11-14): Middelhoge waarde
■ Basis orde (8-11): Lage waarde



werpprincipes. Op wijk-, blok-, gebouw- of plattegrondniveau kunnen meerdere principes gebruikt worden. Op het hoogste schaalniveau kunnen bijvoorbeeld de grote lijnen en routes in verbinding gebracht worden met landschappelijke uitlopers, de groene vingers van Amsterdam. Denk hierbij aan zichtlijnen, wandel- en fietsroutes, maar ook aan afschaling van de wegen. Daarnaast kan een ensemble of gebouw(blok) op het landschap georiënteerd worden of kan de gebouwworm het landschap omsluiten, waardoor zo veel mogelijk bewoners een connectie hebben met het groen. Ook kan een betere verbinding met het landschap verkregen worden door de woningplattegrond te oriënteren op het landschap. Daarbij kunnen ook de buitenruimtes en gevelopeningen gebruikt worden, zodat het landschap zelfs binnen een woning beter wordt ervaren.

Met deze kennis kunnen nieuwe stadsranden worden ontwikkeld met een hogere kwaliteit en een betere bruikbaarheid van het landschap. Door te gaan ontwerpen aan de stadsrand kan elke nieuwe stadsuitbreiding in de toekomst harmonieus overgaan in het landschap. Een goed ontworpen stadsrand is van belang om het evenwicht tussen recreatie, wonen en werken te behouden en de landschappelijke kwaliteiten te betrekken bij de stad.

Fieke de Groot behaalde met de afstudeerscriptie *Waarden van de stadsrand* een BSc Built Environment aan de faculteit Techniek van de Hogeschool van Amsterdam. De hele scriptie is te vinden op de website van BNA Onderzoek: <https://www.bna.nl/het-stadsranden-lab/de-resultaten/studentenwerk>



Ontwerpprincipes Hilversum op wijk- en blokniveau



Woningen aan de Wessel Gansfortstraat met zachte overgang naar het groen

STADSRAND ZUIDWEST

OP HET RANDJE

Door Indira van 't Klooster

De smalle weg langs het kanaal is razend druk voor een doodlopende weg. Auto's rijden af en aan, maar waarheen is niet helemaal duidelijk. De boten die over het kanaal varen zijn zo groot, dat ze het viaduct in zijn geheel aan het zicht onttrekken. Het verkeer op de A9, N232 en N231 maakt meer lawaai dan de vliegtuigen, die grotendeels aan de grond staan te wachten op virusvrije tijden. De manege waar Don Murphy en Jouke van der Werf elkaar ontmoeten, is een prachtige metafoor voor het gebied, zo stellen de heren vast. Het complex ligt als buffer tussen het Amsterdamse Bos en stenige luchthaven Schiphol, in een informele zone. Het voegt zich laagdrempelig en ongedwongen naar de ruimte die is ontstaan – of overblijft – tussen snelwegen, kanaal, hotels, bruggen, sport en boerderijen, maar vervult wel een belangrijke economische en sociale functie, die voor iedereen toegankelijk is. Allemaal op één vierkante kilometer. Tegelijkertijd is de sociale controle groot. Binnen vijf minuten komt er iemand een kijkje nemen en vragen wat we aan het doen zijn. Niet vervelend of agressief, eerder verwelkomend en ongedwongen. Het zijn precies die kwaliteiten die deze stadsrand zo bijzonder maken, en die de vraag opwerpen hoe je condities schept voor informaliteit. En hoe laat die ruimte voor positieve ontwikkelingen, terwijl sluipmoordenaars in de vorm van loodsen en hotels de pas wordt afgesneden?

Jouke van der Werf (links) is architectuurhistoricus, adviseur en coauteur van het onlangs verschenen boek *Het Amsterdamse Bos – een geschiedenis*. Hij was als gebiedsadviseur van Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam betrokken bij diverse herinrichtingsprojecten in Amsterdam, waaronder het Stadionplein en de Van der Pekbuurt. Hij werkt daarnaast sinds 2013 met Els Bakker onder de naam Bureau Op het Plein.

Don Murphy (rechts) is sinds 2018 supervisor architectuur en stedenbouw van Schiphol. In die rol bewaakt hij de ruimtelijke kwaliteit van en samenhang tussen de gebouwen op luchthaven Schiphol, wat niet alleen hangars en landingsbanen, maar ook een grote hoeveelheid groen, openbare ruimtes en kantoren omvat.



Don Murphy: “De antwoorden op die vragen liggen in het gebied zelf. Het Amsterdamse Bos en Schiphol zijn tegelijkertijd gepland, ontwikkeld en gegroeid. Ze hebben elkaar nodig. Beide zijn geworden wat ze zijn onder invloed van de aanwezigheid van de ander. Briljant hoe zo’n symbiotische relatie twee totaal verschillende gebieden kan opleveren. Maar ook traditiegetrouw zijn bos en vliegveld elkaars burens. De bossen zorgen voor een ‘airfield’, waar mislukte landingen veilig kunnen plaatsvinden. Vliegvelden waren tot de jaren

“Je zou kunnen zeggen dat de grachten en het Museumplein de voortuin van Amsterdam zijn, en dat we nu in de achtertuin staan. Hier mag alles wat informeler.”

Don Murphy

70 vrijwel nooit verhard, dat kwam pas met het steeds groter en zwaarder worden van vliegtuigen, en het steeds intensievere gebruik. Hier, in een van de belangrijkste economische knooppunten van de metropoolregio Amsterdam, zou je denken dat alles tot in detail is gepland en ontworpen, maar dat is niet het geval. Juist de beperkingen van de geluidscontouren rondom Schiphol houden veel ontwikkelingen tegen. Tegelijkertijd is er veel kleinschalige bedrijvigheid. Je zou kunnen zeggen dat de grachten en het Museumplein de voortuin van Amsterdam zijn, en dat we nu in de achtertuin staan. Hier mag alles wat informeler, niet alles hoeft opgeruimd te zijn, en er is ruimte om te experimenteren, of gewoon om dingen even op te slaan. De burens zien het toch niet. Voor het versterken van de gewenste kwaliteiten zou het voldoende moeten zijn om goed vast te leggen wat absoluut niet mag, en al het andere gewoon te laten gebeuren.”

Jouke van der Werf: “Het Amsterdamse Bos is onderdeel van een ecologische verbingszone van het Gooi tot aan het strand. Het is een iconisch bos en het gevoel van eigenaarschap is hier groot. Iedereen kent het, elke Amsterdammer is er wel eens geweest. Niemand haalt het in zijn hoofd om hier te gaan bouwen. Eigenlijk maak ik me meer zorgen over de noordzijde van dit gebied, aan de oevers van de Nieuwe Meer. In het Amsterdamse Bos beschermt de massaliteit van het groen zichzelf. Toch bestaat ook hier veel kleine bedrijvigheid: er zijn sport- en healing clinics, hondentrainingscentra, uitlaatservices, maneges. Allemaal bedrijvigheid op het snijvlak van gezondheid, recreatie en sport. We staan letterlijk tussen twee economische identiteiten die volstrekt tegengesteld zijn, maar wel gelijkwaardig. Tussen al dat groen is het moeilijk voorstelbaar dat de biodiversiteit onder druk staat, maar dat komt door Schiphol, dat het vogels onmogelijk maakt zich te nestelen. In de pocketparken op Schiphol zou het interessant zijn de kansen voor insecten – of andere kleine dieren – te vergroten. Daar kan meer onderzoek naar worden gedaan. Het zou misschien een stap in de richting van uitbreiding van het Amsterdamse Bos kunnen zijn. Als bos was het immers nooit een statisch gegeven. Het ging altijd om het creëren van banen en geld.”

“We staan letterlijk tussen twee economische identiteiten die volstrekt tegengesteld zijn, maar wel gelijkwaardig.”

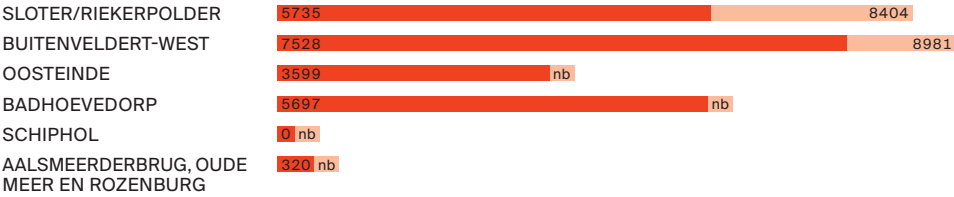
Jouke van der Werf



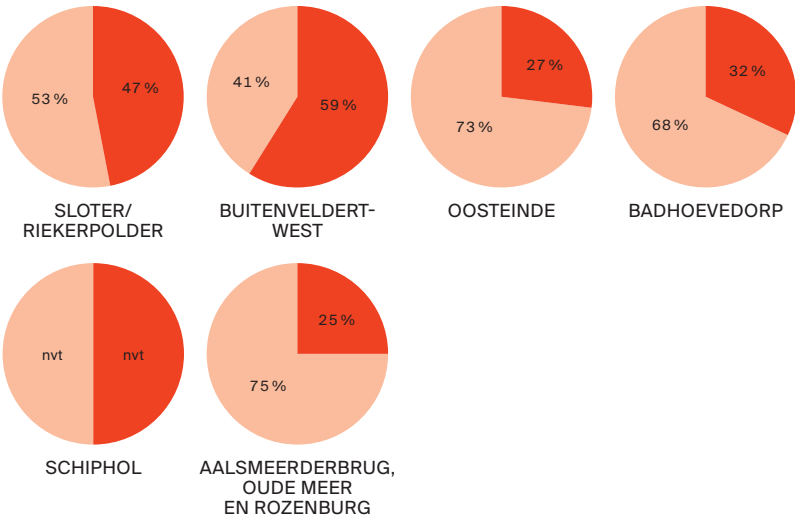
PROFIEL STADSRAND ZUIDWEST

RODE DRUK

■ Woningvoorraad 2020
■ Woningprognose 2050



■ Huur
■ Koop

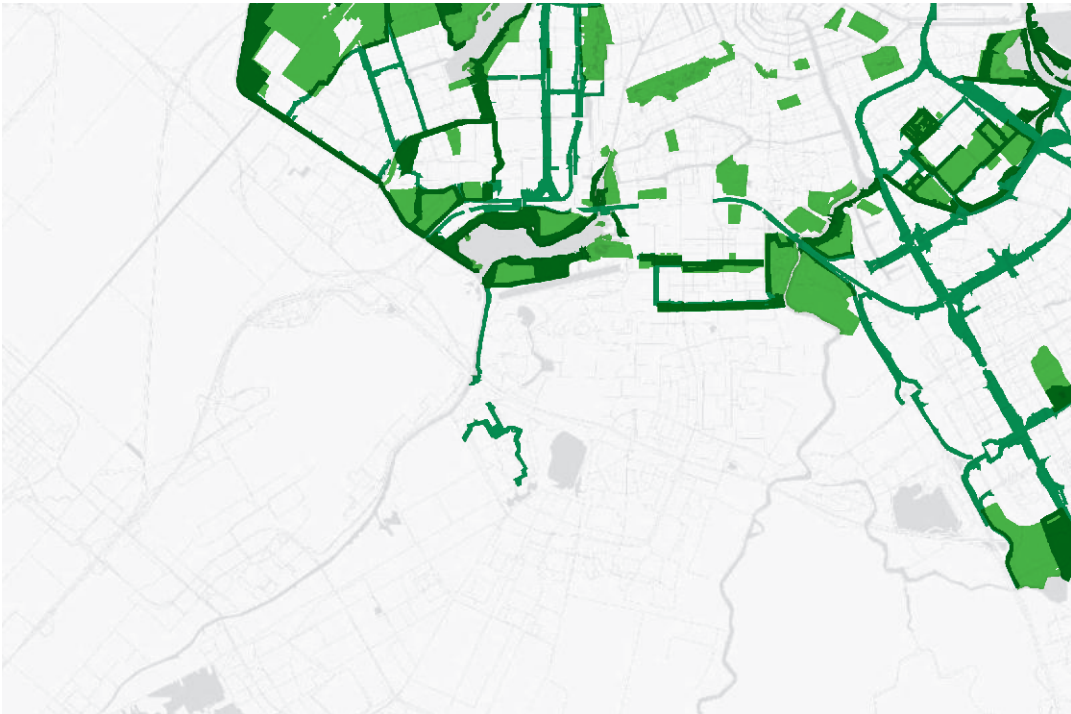


■ Dichtheid bevolking per km²
■ Dichtheid adressen per km²



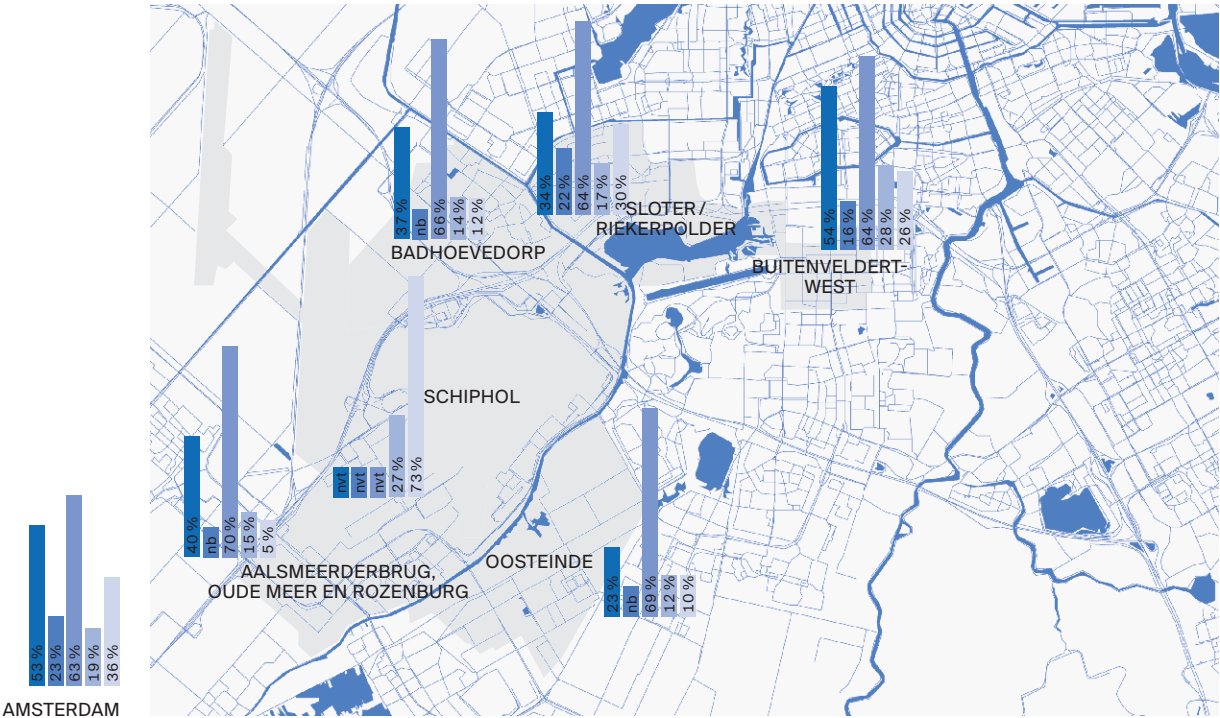
GROENE DRUK

■ Ecologische structuur
■ Hoofdgroenstructuur



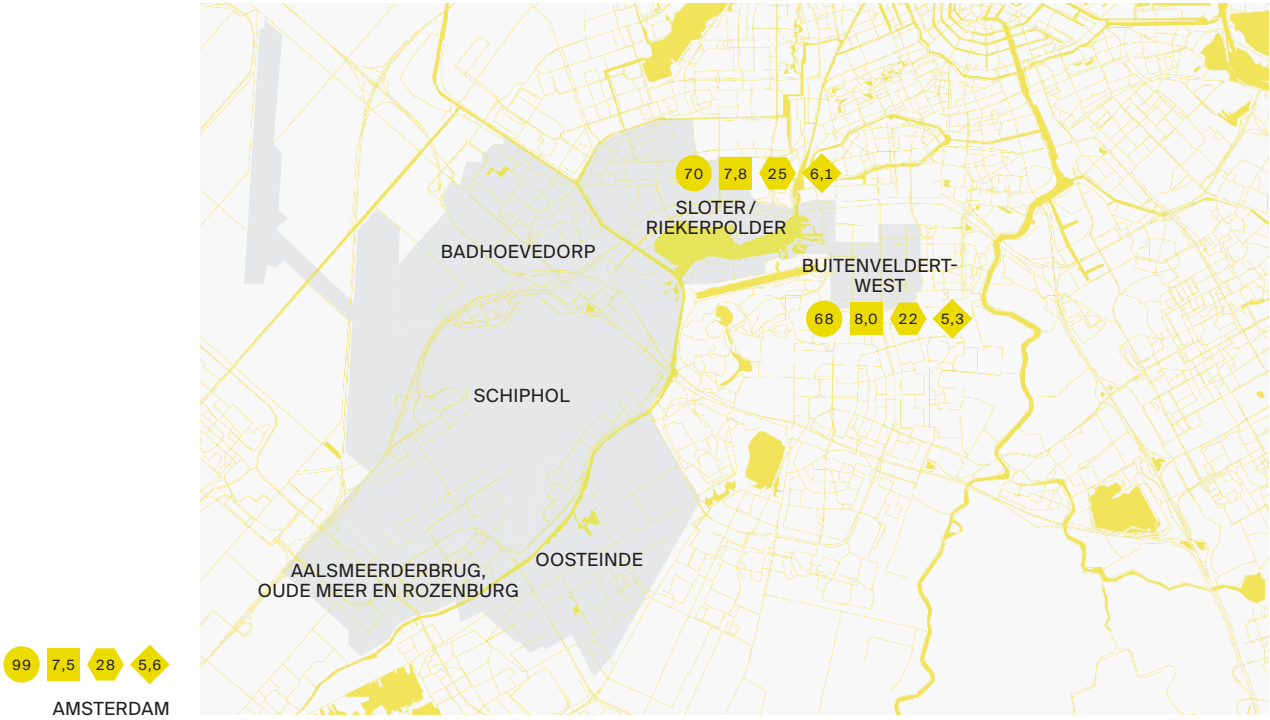
DEMOGRAFISCHE GEGEVENS

■ Percentage eenpersoons huishoudens
■ Laag opgeleid
■ Actief werkenden 15-75
■ Migratieachtergrond Westers
■ Migratieachtergrond niet-Westers



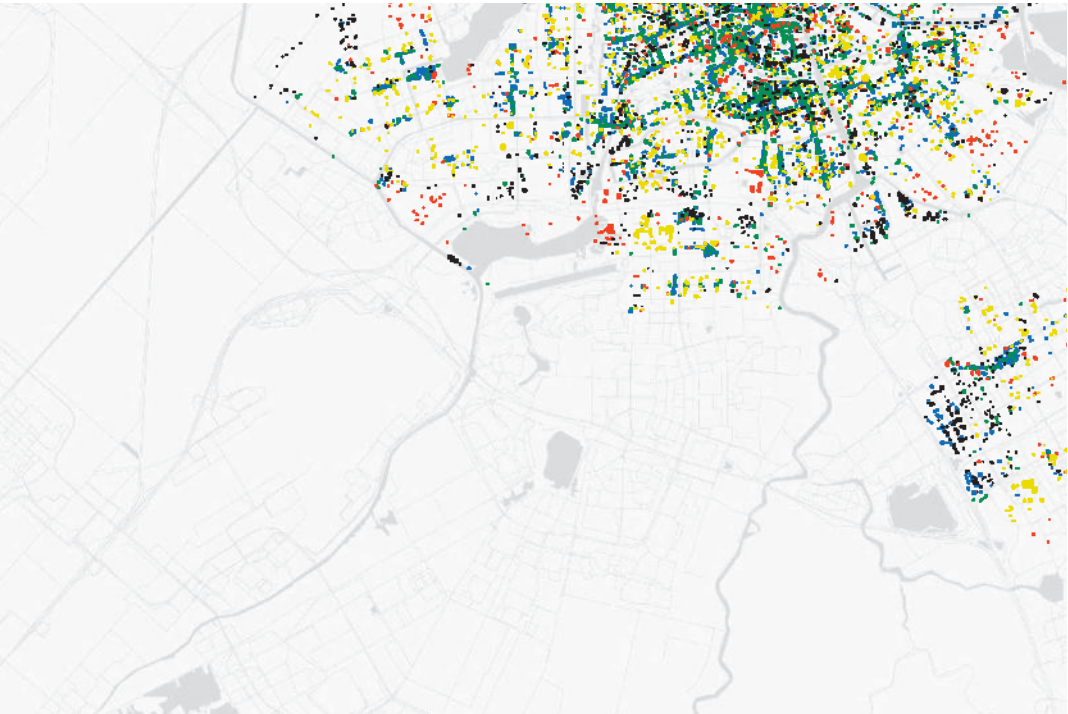
ONTWIKKELING STADSRAND

● Veiligheidsindex (gerelateerd aan gemiddelde van Amsterdam)
■ Tevredenheid buurt (rapportcijfer)
● Verloederingscore (op een schaal van 0-100)
◆ Sociale cohesiescore (rapportcijfer)



FUNCTIES

■ Detailhandel
■ Horeca en logies
■ Vrijtijdsbesteding
■ Buurtvoorzieningen
■ Bedrijvigheid
■ Zorg





Nieuwemeerdijk, Badhoevedorp



Nieuwemeerdijk ter hoogte van de A4



Kunstenaarsterrein Nieuw en Meer, Sloter/Riekerpolder



Nieuwemeerdijk 330, Badhoevedorp

HYPEREDGE

PLAN TEAM ZUIDWEST

- UNStudio: Misja van Veen, Pedro Silva Costa, Dana Behrman, Olga Kotta en Cadgas Delen (architecten en stedenbouwkundigen)
- Rademacher / De Vries Architecten: Christopher de Vries (architect en stedenbouwkundige)
- Waternet: Maarten Ouboter (waterexpert)
- LUDWIG: Peppie Wiersma (artistiek directeur)

HINDER ALS KANS VOOR DE PERMANENTE STADSRAND

Stadsranden zijn normaal gesproken altijd in beweging. Ze verplaatsen zich mee met de uitbreiding van de stad. Dit gaat niet op voor de zuidwestelijke stadsrand van Amsterdam. Deze ligt ingeklemd tussen het Amsterdamse Bos en luchthaven Schiphol, waardoor dit gebied nooit echt zal verstedelijken. De geluidsoverlast en veiligheidsrisico's van luchthaven Schiphol zorgen voor hindercontouren en daarmee de instandhouding van het gebied. Deze 'permanente' stadsrand biedt daardoor een unieke kans om zijn kwaliteiten als rafelrand volledig uit te buiten. Met een nieuw pad voor mens en natuur verbindt het team stad, landschap en nieuwe kansen.



Het pad van *HyperEdge* verbindt de gebieden aan weerszijden van de stadsrand met een doorgaande route. De constructie over de Nieuwe Meer is het opvallendste onderdeel van de ontwerpvisie en biedt mensen en natuur de gelegenheid om zich de stadsrand toe te eigenen.



Bekijk hier de toelichting van het team.

ANALYSE

SCHEG OF STADSPARK?

De Amsterdamse Bosscheg ligt ingeklemd tussen Amsterdam en Schiphol en wordt als het ware ‘opgegeten’ door de infrastructuur, kassen, loodsen en bedrijvigheid ten zuiden van het Amsterdamse Bos. Er is weinig over van de oorspronkelijke groene scheg die ooit tot aan de Westeinderplassen reikte. Hierdoor functioneert het Amsterdamse Bos eerder als een stadspark. Aan de oostzijde, waar de Zuidas overvloeit in het Amsterdamse Bos, is een heldere overgang van stad naar park te zien. Aan de westzijde ontstaat echter een echte rafelrand, waar stadsrandfuncties en de logistiek van de luchthaven tegenover elkaar liggen.

AMBIGUÏTEIT EN DIVERSITEIT

De ambiguïteit die hier ontstaat, zorgt ervoor dat juist in dit gebied veel verschillende ‘afwijkende’ activiteiten hun plek vinden. Dit is vergelijkbaar met ecologische veelzijdigheid op de overgang tussen bos en veld: hier is de biodiversiteit het grootst. Ook in de zuidwestelijke stadsrand maken allerlei soorten dieren en planten optimaal gebruik van de variatie in biotopen. Ook de mens doet er zijn voordeel mee: het gebied is de voedingsbodemp voor kunstenaarskolonies, een stadsboerderij, maneges, kleinschalige industrie en groot-schalige recreatie. De rafelrand biedt ruimte aan functies die in de stad hun plek niet kunnen vinden, maar die in het landschap te ver weg van de stedelijke dynamiek zouden zitten.

HOOGTEVERSCHILLEN EN DE TOEGANKELIJKHEIDSPARADOX

De stadsrand is door het team in beeld gebracht in een serie profielen. Hieruit blijkt dat vooral de hoogteverschillen zorgen voor grenswerking. De dijk langs de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder is als hoogste punt duidelijk herkenbaar als grens. Aan weerszijden is een duidelijk verschil in reliëf te zien, waarbij de breedte van de stadsrandzone voortdurend verspringt van heel breed naar heel smal. De ringvaart, administratieve grenzen en weinig toegankelijke functies zorgen ervoor dat er nauwelijks fysieke verbindingen zijn tussen beide zijden van de stadsrandzone. Deze heel beperkte toegankelijkheid lijkt vervelend, maar zorgt er ook voor dat de stadsrand in de luwte van het stedelijk geweld ligt, en ruimte biedt voor biodiversiteit en menselijk initiatief.



De Amsterdamse Bosscheg ligt ingeklemd tussen Amsterdam en Schiphol en staat ternaauwernood in verbinding met de Westeinderplassen.



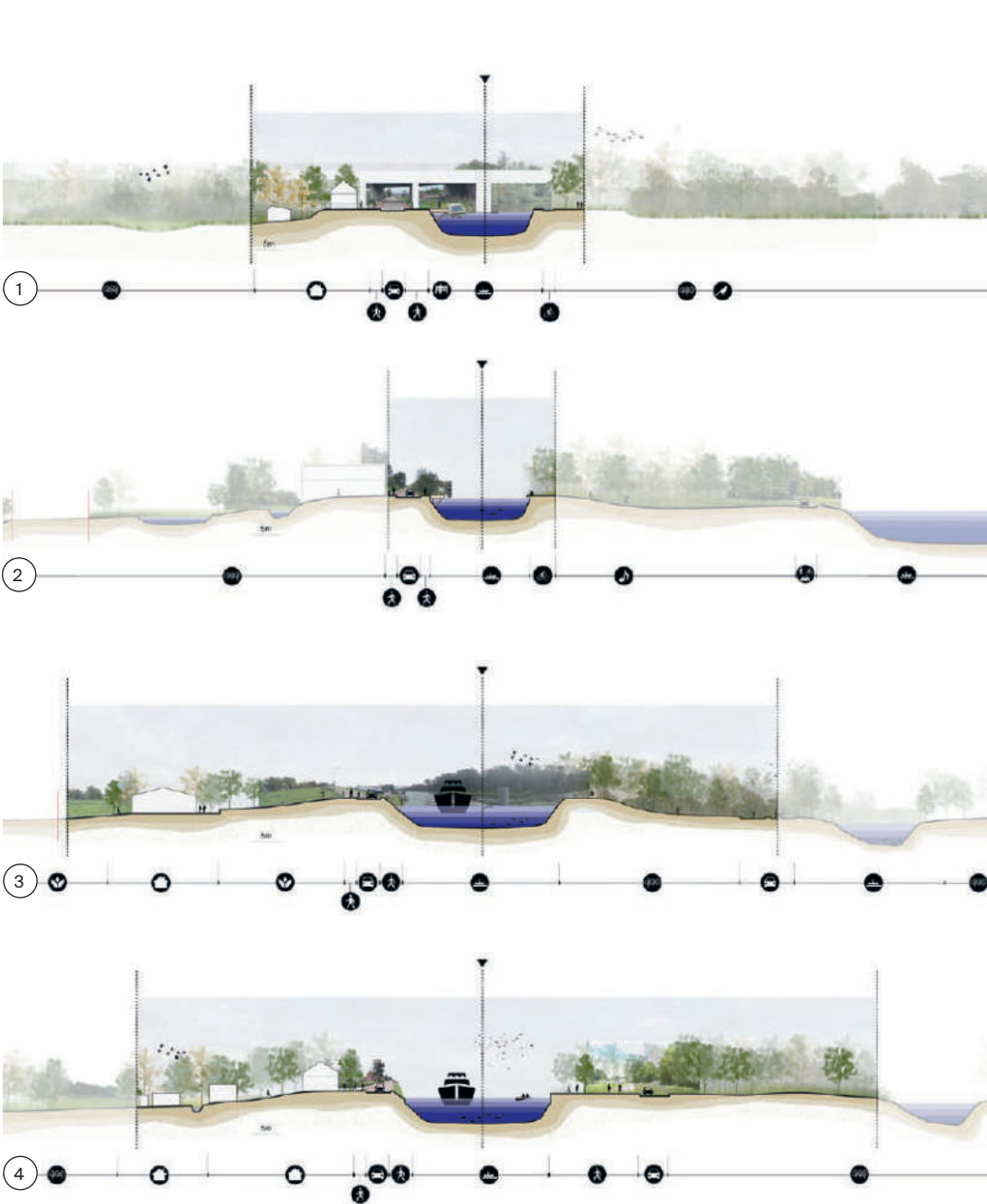
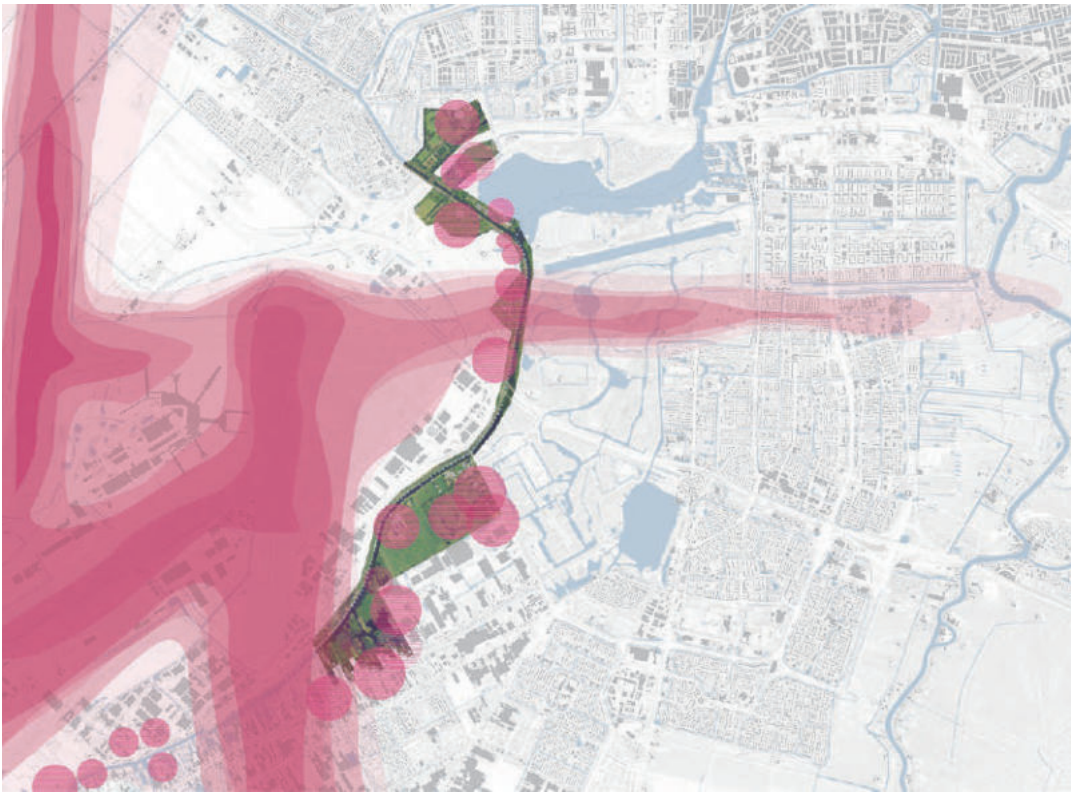
Het Amsterdamse Bos fungeert als stadspark én als stads-scheg.



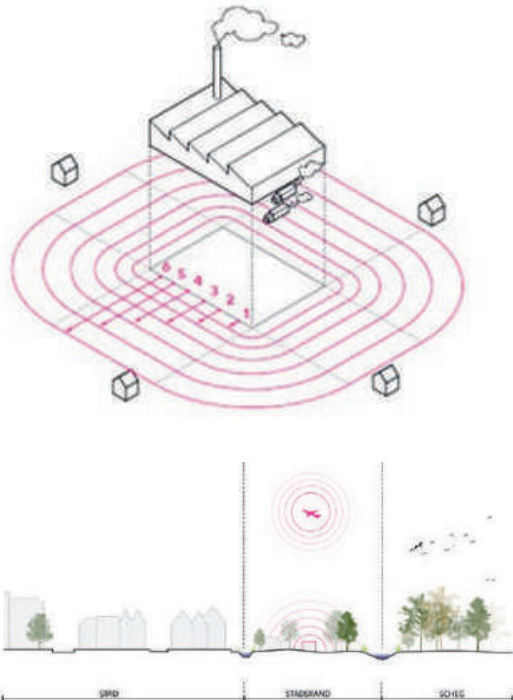
De zuidwestelijke stadsrandzone is een echte rafelrand.

DE HINDERPARADOX

Het unieke aan de stadsrand van Zuidwest is de invloed van Schiphol. Door geluidsoverlast en veiligheidsrisico's zal deze stadsrand zich niet verder ontwikkelen tot een klassiek stedelijk milieu. Binnen de geluidscontour van Schiphol zijn bepaalde functies, zoals wonen simpelweg niet toegestaan. Logischerwijs vinden andere zogenaamde ‘hinderfuncties’ een plek aan deze achterkant van de stad. De ‘hinder’ van Schiphol blijkt dus essentieel om de grootste kwaliteit van de stadsrand te waarborgen: de vrije ruimte. Het team zet de paradox van de hindercontouren in als bescherming van het gebied: ze voorkomen dat de vrije ruimte in de zuidwestelijke stadsrand volledig verdwijnt.



De stadsrandzone varieert in breedte, met de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder als constant element.



De veiligheidszones van hinderfuncties in de zuidwestelijke stadsrand beschermen de vrije ruimte in het gebied.

VISIE

HyperEdge buit de voordelen van de rafelige stadsrandzone maximaal uit. De hinderfuncties in het gebied worden ingezet om de vrije ruimte te handhaven en de stadsrand te beschermen. Een nieuw doorgaand pad verbindt de verschillende delen en functies met elkaar, waardoor ruimte ontstaat voor nieuw en beter gebruik van de potenties van deze zone.

ZIGZAGGEND DOOR DE STADSRAND

Het team stelt voor de twee zijden van de stadsrand, aan weerszijden van de ringvaart, met elkaar te verbinden en toegankelijk maken met een doorgaand pad. Dat hoeft niet per se met bruggen of in een rechte lijn; als je al zigzaggend maar naar de andere kant kan komen. Op die manier worden nu ontoegankelijke gebieden en functies ontsloten, worden de stadsrand en de Amsterdamse Bosscheg beleefbaar en kunnen deze worden ontdekt als waardevolle ‘restorative environment’.

De nieuwe route omsluit aan beide zijden gebieden die fungeren als zones voor recreatie, kleinschalige maakindustrie, onderzoek en experiment. Hier gelden specifieke spelregels voor de inrichting en bestemming, maar verder wordt de invulling opengelaten. Zo blijft de ruimte voor experiment en innovatie binnen duidelijke en veilige grenzen. Instituten gekoppeld aan de Vrije Universiteit, maar ook maakbedrijven met een hindercontour, zouden hier een plek kunnen krijgen.

DE SPELENDE MENS ALS STADSRANDGEBRUIKER

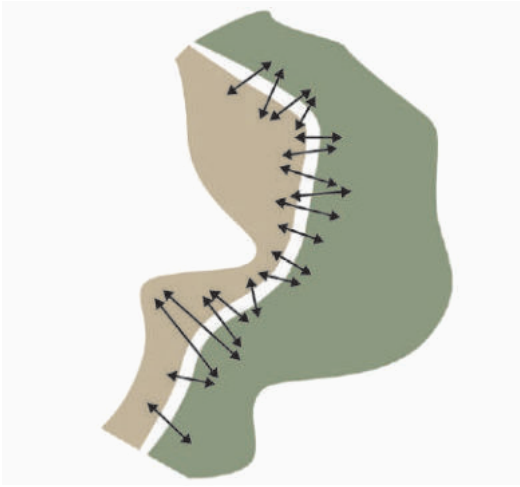
Het pad door de stadsrand wordt gezien als habitat voor de homo ludens. Dit beeld van de spelende mens is al bijna honderd jaar oud, maar nog steeds relevant. Wat zou de ideale omgeving zijn voor mensen die willen ontdekken, vormgeven en innoveren? Het ontwerpteam gaat ervan uit dat de kwaliteiten in dit gebied hieraan voldoen. Het pad ondersteunt en koppelt de kwaliteiten, maar is zelf ook uitdagend: de fysieke constructie, op onder of boven de grond, geeft aanknopingspunten voor alternatief gebruik. Het pad is een ingreep waarmee de rafelrand ervaarbaar wordt gemaakt en de potentie als kraamkamer van de stad wordt versterkt. Het voert stadsbewoners langs plekken waar ze naartoe gaan om iets mee te maken en iets te leren over de wereld, zoals het metaalbewerkingsbedrijf, het kunstenaarsterrein of de geitenboerderij die zich al in het gebied bevinden.

BRON VAN BIODIVERSITEIT

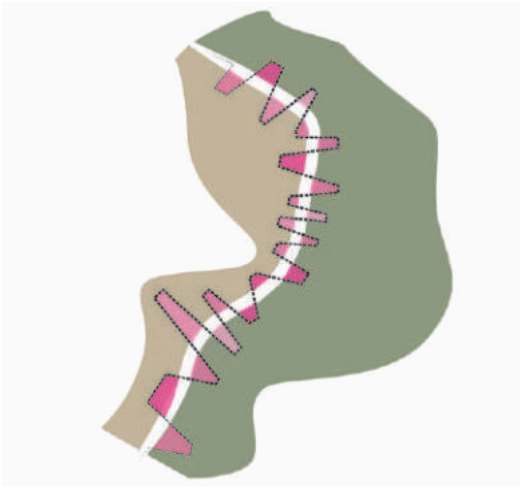
Het pad verbindt niet alleen de gebieden aan weerszijden van de stadsrandzone met elkaar, maar biedt ook structuur aan de rijke biodiversiteit in deze zone. In de visie van het ontwerpteam kunnen het pad en de nieuwe invullingen langs het pad door planten en dieren worden gebruikt om zich te vestigen en door het gebied te bewegen. Het pad wordt alleen toegankelijk gemaakt voor voetgangers en biedt daarmee bescherming aan flora en fauna. De structuren langs het pad zorgen voor nieuwe typen biotopen, waardoor de soortenrijkdom verder wordt gestimuleerd.



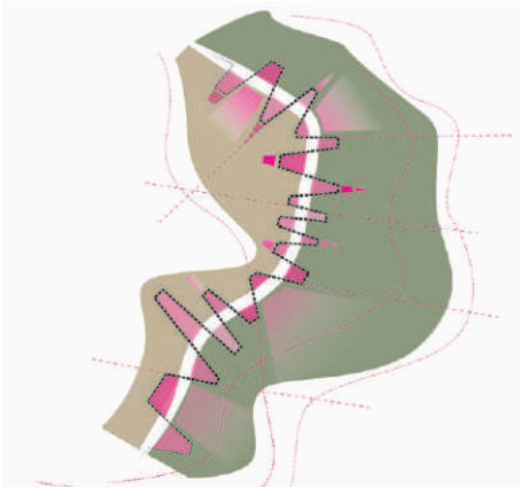
De gebieden aan weerszijden van de stadsrand zijn nu gescheiden van elkaar.



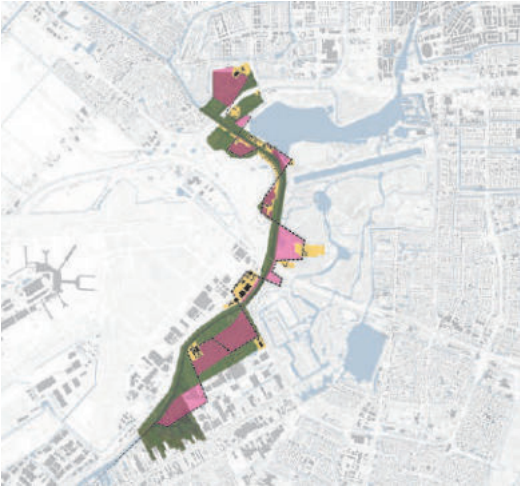
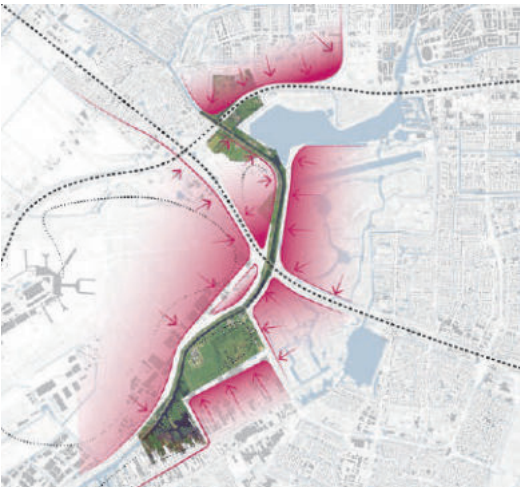
Een pad verbindt de bestemmingen aan weerszijden van de rand.



Langs de verbinding worden velden gecreëerd met vrije ruimte.



De nieuwe vrije ruimte dient als kraamkamer voor de stad.



ONTWERP

VAN KLEIN EN SUBTIEL TOT GROOTS EN MEESLEPEND

De *HyperEdge* verbindt de reeds bestaande netwerken aan weerszijden van de stadsrand. Op sommige punten is het pad groots en meeslepend vormgegeven, op andere juist klein en subtiel. Het pad koppelt afwisselende ervaringen, zoals uitkijkpunten, trekponen, bijzondere bruggen, verlichting en verhogingen. Waar al bestaande verbindingen liggen, kunnen deze met een paar ingrepen compleet worden gemaakt. Door een brug te plaatsen aan het einde van het schiereiland de Landtong in de Nieuwe Meer wordt bijvoorbeeld een recreatief ‘Rondje Nieuwe Meer’ mogelijk.

SPELREGELS EN CLUSTERING

Langs het pad wordt een aantal zones aangewezen waar functies toegevoegd mogen worden die onder de hinderwetgeving vallen. Er bestaat geen ontwerp voor deze zones, maar er gelden wel spelregels die ervoor zorgen dat specifieke clusters en de bijbehorende ervaringen voor de bezoeker ontstaan. Denk bijvoorbeeld aan een metaalbewerkingscluster, een kunstcluster en een managecluster. De spelregels zorgen voor de ideale condities voor ieder cluster, en omgekeerd zorgt de hindercontour van de clusters voor instandhouding van de vrije ruimte.

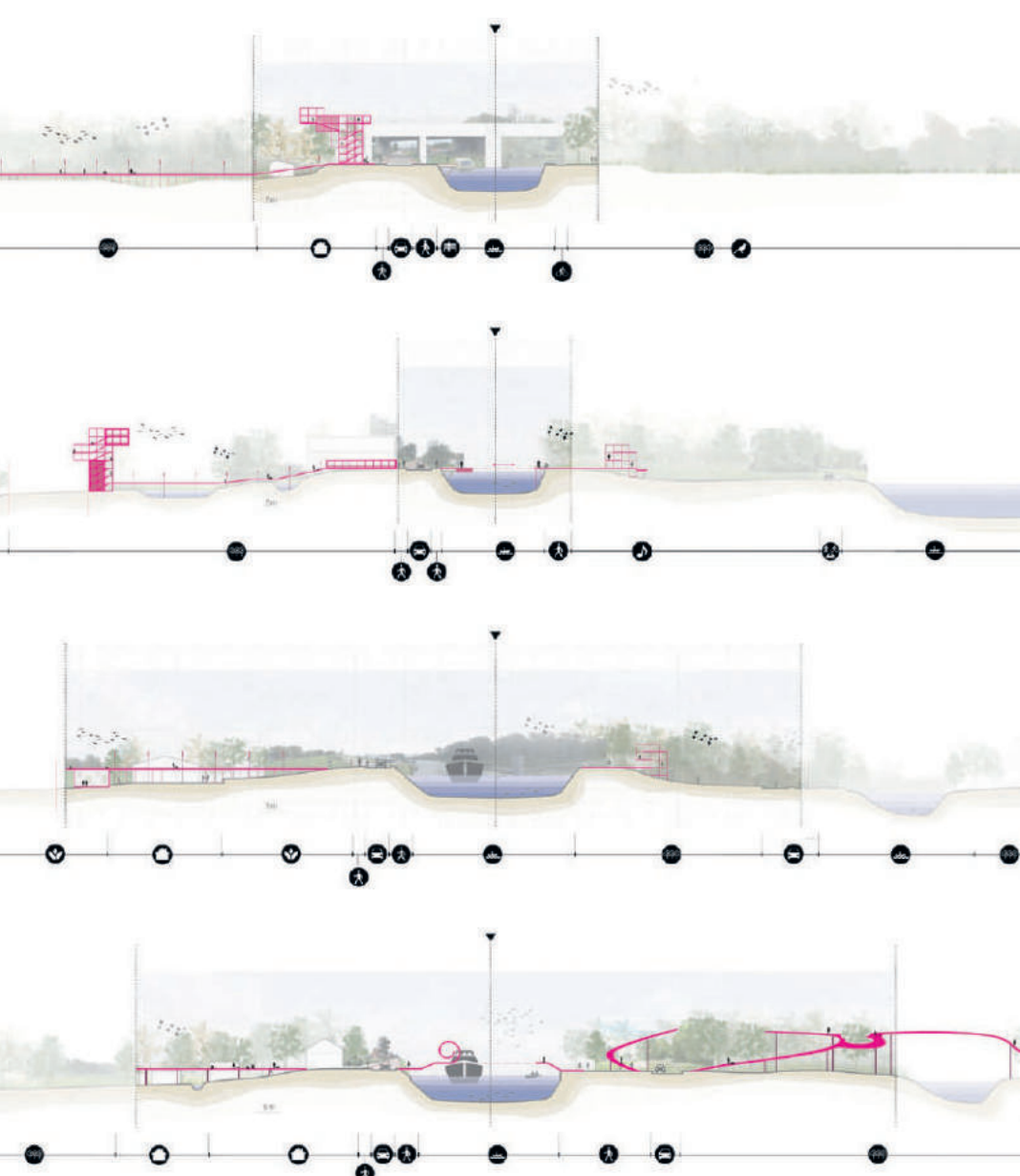
PAD MET KARAKTER

Het pad is een structuur die inspeelt op de bestaande kwaliteit van deze stadsrandlocatie: diversiteit en ambiguïteit. Deze structuur heeft geen vaste inrichting of vast formaat. Daarmee ontstaat ruimte voor zowel mens als natuur om zich plekken in de stadsrand eigen te maken en er invulling aan te geven. Zoals het team zegt: de stadsrand kun je niet ontwerpen, je kunt alleen de condities bieden waarbinnen iets gebeurt dat nergens anders kan ontstaan. Zigzaggend door de rafelrand past het karakter van het pad zich aan de omgeving aan. Het team heeft hier verschillende uitwerkingen voor gemaakt. Bij het Amsterdamse Bos loopt het pad tussen de boomtoppen door en in de polder laag bij de grond. Een krullende brug, een trekpunt en de gigantische constructie over het water bij de Nieuwe Meer houden rekening met de Staande Mast Route, die dwingt tot het ontwerpen van creatieve overspanningen over de ringvaart heen. In de grote constructie van maar liefst twaalf verdiepingen loopt het pad op verschillende niveaus hoog boven het water. Grote openingen laten ruimte voor boten om eronder door te varen of hier aan te leggen.

De brugconstructie werkt als een soort verticale bouwgrond en is geschikt voor allerlei toevoegingen en aanbouwsels, die mensen, dieren en planten zich kunnen toe-eigenen. Het recht om je toevoeging aan de constructie te bouwen zou verkocht kunnen worden, waardoor een extra economische impuls ontstaat om de constructie te realiseren.



Een taxonomie van verbindingen: het pad reageert op verschillende manieren op het karakter van de omgeving, van subtiel tot groots en meeslepend.



Met fysieke constructies en een doorgaand pad wordt de rafelrand op verschillende manieren ervaarbaar gemaakt.

CONCLUSIES

SAMENWERKEN AAN RUIMTELIJKE EN ECONOMISCHE KANSEN

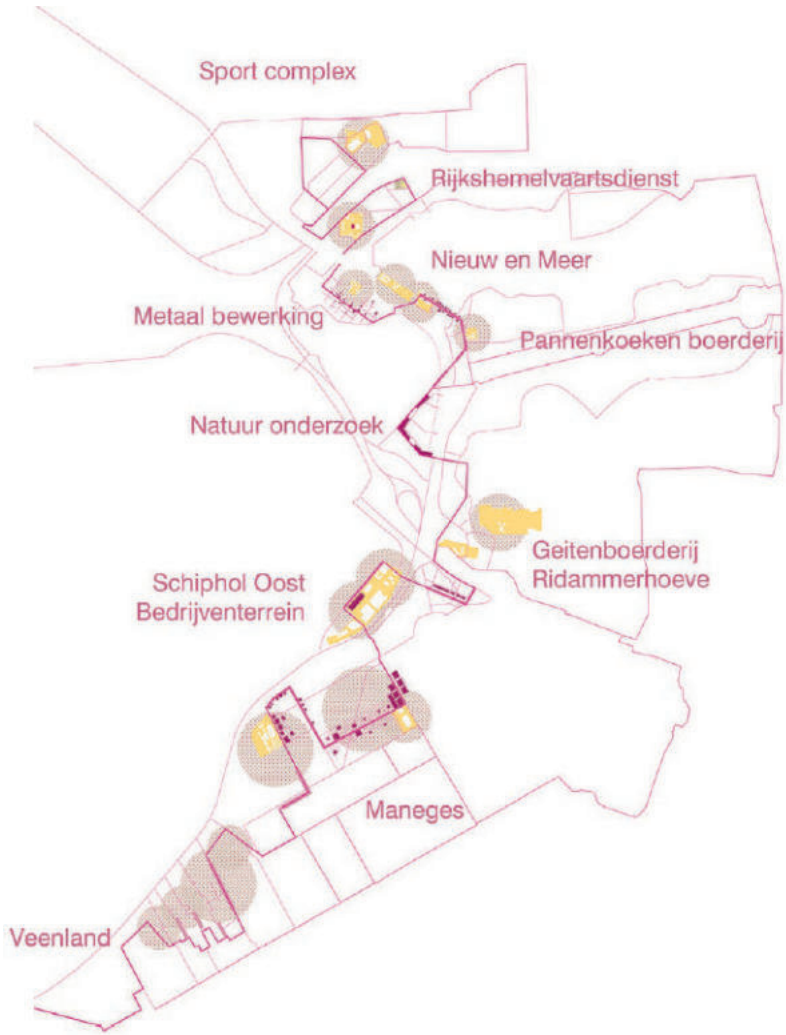
Wie de aanleg van het pad initieert, zal per locatie verschillen. Het meest voor de hand liggen publiek-private samenwerkingen, bijvoorbeeld met de ontwikkeltak van Schiphol. Vanuit de verschillende overheden zal regie nodig zijn om die ontwikkelingen te coördineren. Door de gemeentegrens die dwars door de ringvaart loopt, is het belangrijk dat zowel de gemeente Amsterdam aan tafel zit als de gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland. Samen zouden zij zorg moeten dragen voor de ruimtelijke kwaliteit in dit gebied. In de ideale wereld verschuift de perceptie van de stadsrand, en zien publieke en private partijen deze in de toekomst als een waardevol gebied dat de zo verschillende locaties langs de rand verbindt en in economische zin op elkaar betrekt.

MINIMALE INGREEP, MAXIMAAL EFFECT

Het plan *HyperEdge* helpt de stadsrand-zone te her- en erkennen als een kraamkamer voor de stad. Het gebied kan onverwachte kwaliteiten ontwikkelen met economische waarde voor de stad, door hier condities te scheppen waarbinnen experimenten kunnen worden uitgevoerd en waar onder andere kunstenaars en makers een plek kunnen veroveren. Alles wat geen plek kan vinden in de stad maar er wel bij hoort kan hier neerstrijken. Met de ontwerpvisie op het doorgaande pad worden die condities gevormd met een minimale ingreep, terwijl de ontstane kwaliteiten maximaal effect kunnen hebben op de economische en recreatieve waarde van het gebied. In deze kraamkamer van de stad moet je zo min mogelijk willen bepalen, maar vooral dingen mogelijk maken.



Mensen, dieren en planten koloniseren de constructie over de Nieuwe Meer en eigenen zich de stadsrand toe.



Het pad ontsluit en verbindt de verschillende bestemmingen in de stadsrand.

Streetview analyse Sousse, Tunesië

- Sociale verbondenheid
- Voorspelbaarheid
- Personalisatie
- Geborgenheid
- Leefstijl en cultuur
- Beloopbaarheid

STUDENTENWERK

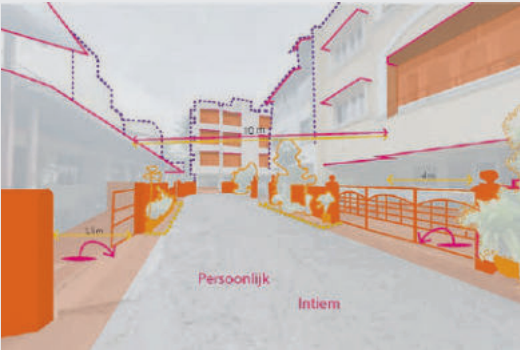
DE STEDELIJKE TAAL VAN JE THUIS VOELEN

Door Josje Staal en Kim van Balken

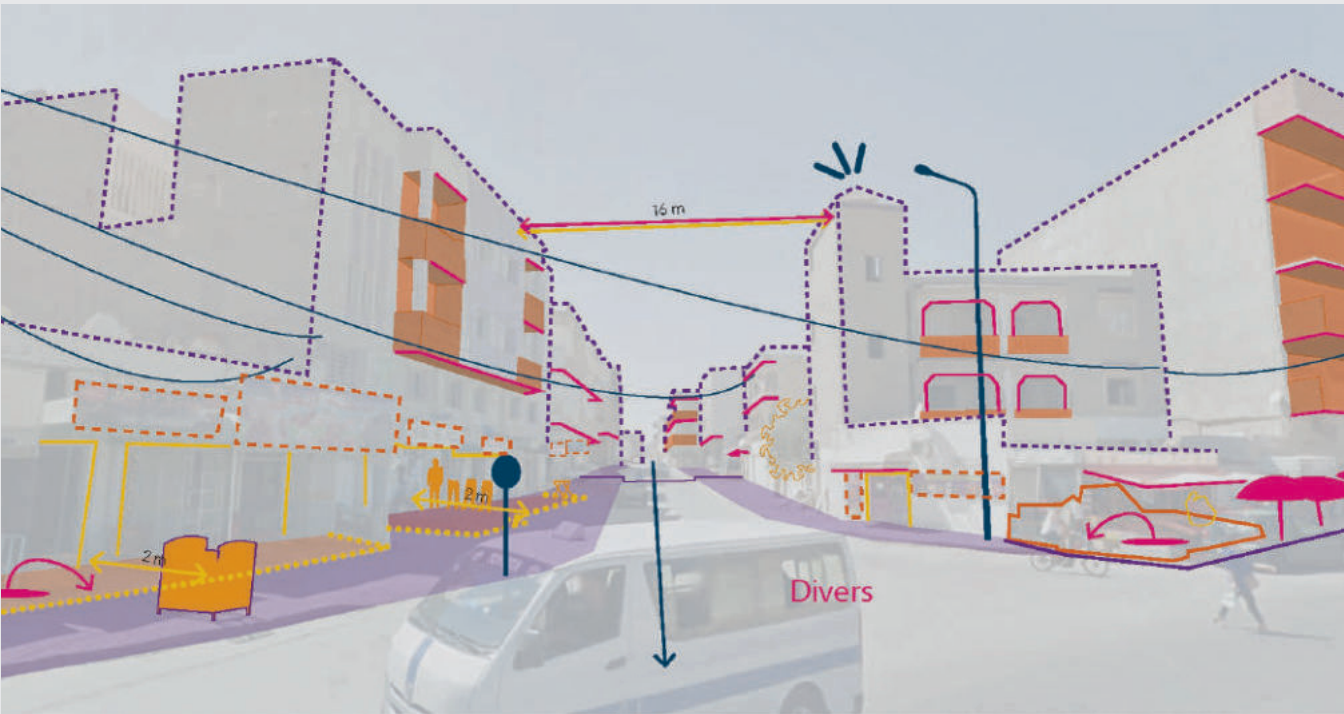
Wanneer voel jij je thuis in je straat, wijk of stad? Je thuis voelen is een begrip dat gekleurd wordt door je persoonlijke behoeften. Uit diverse onderzoeken is gebleken dat een aantal ruimtelijke factoren zoals sociale verbondenheid, voorspelbaarheid, personalisatie, geborgenheid, leefstijl en cultuur en beloopbaarheid, de basis vormen van elk individueel thuisgevoel. Het ontbreken van dat thuisgevoel kan van negatieve invloed zijn op iemands (psychische) gezondheid en de mate waarin iemand (emotioneel) investeert in een plek, wat de sociale cohesie in een buurt sterk kan verlagen.

Door de globalisering worden steden steeds gemengder met mensen van verschillende nationaliteiten zoals arbeidsmigranten, internationale studenten en expats. Velen van hen zullen vanwege overvolle binnensteden naar de stadsranden trekken. Het op veel plekken rigide en uniforme karakter van de stadsrand staat echter in sterk contrast met deze internationale samenstelling van bewoners. Hoe kunnen zowel de huidige als toekomstige bewoners zich thuis voelen in de stadsrand?

In de afstudeerscriptie *The urban language of belonging* is onderzocht hoe de stadsranden van diverse (inter)nationale regio's invulling geven aan de totstandkoming



Streetview analyse Kolhapur, India



van een thuisgevoel. Dit is in kaart gebracht aan de hand van een digitale wereldreis, waarbij honderden Street Views en luchtfoto's zijn geanalyseerd. Het thuisgevoel blijkt sterk af te hangen van het schaalniveau en de mate van overheidssturing. Wanneer er door de overheid bijvoorbeeld weinig gestuurd wordt, is er op gebouw- en straatniveau veel ruimte voor persoonlijke expressie en diversiteit. Daar staat tegenover dat op een groter schaalniveau, bijvoorbeeld op stadsdeelniveau, de voorspelbaarheid ach-



Voorbeelduitwerking 1 op fictieve locatie, gebaseerd op sociale verbondenheid



Voorbeelduitwerking 2 op fictieve locatie, gebaseerd op eigen visie



Voorbeelduitwerking 3 op fictieve locatie, gebaseerd op persoonlijke vrijheid

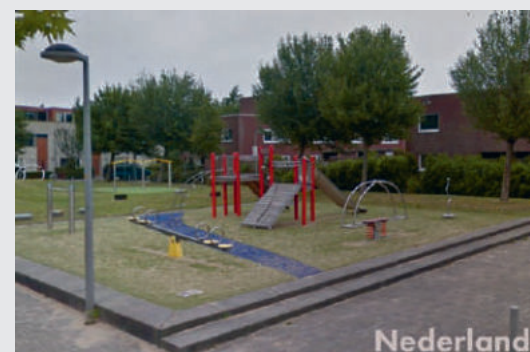
teruitgaat. De Nederlandse stadsrand scoort heel goed op voorspelbaarheid, maar zou kunnen leren van de vrijheid die in internationale regio's te zien is.

De digitale wereldreis brengt belangrijke valkuilen en inspirerende lessen aan het licht. De uitdaging is om de twee werelden van vrijheid en sturing met elkaar te verweven in één ontwerp, zodat zo veel mogelijk facetten van een thuisgevoel aan bod kunnen komen.

Alle bevindingen zijn verwerkt in een receptenboek met tal van ingrediënten, die ingezet kunnen worden bij ontwerpen voor een thuisgevoel in de stadsrand. Ontwerpers kunnen ervoor kiezen om losse ingrediënten te verwerken in een ontwerp of kunnen aan de slag met de integrale Conceptenwijzer. Deze ontwerptool toont de verschillende ontwerpkeuzes die je moet maken om een sterk thuisgevoel voor de bewoners te kunnen waarborgen, afhankelijk van het schaalniveau en de mate van sturing.

Ter inspiratie zijn enkele voorbeeldontwerpen gemaakt, die laten zien dat het mogelijk is om vrijheid en sturing met elkaar te verweven, wanneer er ontworpen wordt aan de hand van de Conceptenwijzer. Denk bijvoorbeeld aan open plinten of balkons, die interactie en daarmee thuisgevoel bevorderen. De mogelijkheden van de tool reiken echter veel verder en de oproep is dan ook: ontwerpers ga aan de slag met deze tool en concepten voor de stadsrand!

Josje Staal en Kim van Balken behaalden met de afstudeerscriptie *The urban language of belonging* een BSc Built Environment aan de faculteit Techniek van de Hogeschool van Amsterdam. De hele scriptie is te vinden op de website van BNA Onderzoek: <https://www.bna.nl/het-stadsranden-lab/de-resultaten/studentenwerk>



Voorbeeldfoto's onderzoeksregio's horend bij het ingrediënt 'voorzieningen'

STADSRAND ZUID

OP HET RANDJE

Door Indira van 't Klooster

Dit is typisch zo'n locatie waarbij afspreken al voor verwarring zorgt. De Utrechtse brug heeft vier hoeken, er is een boven en een beneden, er is geen beschutte plek om met een kop koffie te schuilen voor de regen. Toch staan we hier bij een van de bekendste en meest gebruikte recreatiegebieden van de stad. Op de Amstel wordt gevaren en geroeid. Langs de rivier kun je zwemmen, chillen, fietsen en hardlopen. In de door COVID-19 getekende zomer van 2020 werd dat des te meer duidelijk. Toch is het geen eenduidig gebied. Hier ontmoeten twee stadsranden elkaar: die van Amsterdam Zuidoost en die van Amstelveen. De eerste wordt gekenmerkt door grootschalige sociale woningbouw en het stadshart van Zuidoost. De tweede is een hybride zone waar wordt gewoond, gewerkt en geknutseld, waar nutsbedrijven en garages zijn, maar ook historische kerkjes. De smalle dijken tussen deze beide randen zijn niet alleen het territorium van recreanten, maar geven ook toegang tot een omvangrijk agrarisch gebied. De grootschalige infrastructuur van de A10 en de A2 voeren langs perifere bedrijfspanden, een manege voor de bereden politie, een zorgboerderij en een theehuis. Het eenzijdige beeld van de Amstel als grootstedelijke speeltuin blijkt maar een klein deel van het verhaal te zijn. Hoe kan in dit gebied de wisselwerking tussen stad en landschap beter worden vormgegeven, op zo'n manier dat zowel de stad als het landschap er beter van worden?

Irene Ponec (links) is sinds 2006 werkzaam bij Ymere, en sinds 2014 als manager Conceptontwikkeling. Centraal in haar werk staat het vertalen van bewonerswensen naar een ruimtelijk programma, passend bij de plek en de portefeuille van Ymere. Groen speelt een belangrijke rol, maar ook het creëren van een omgeving waarin sociale netwerken kunnen ontstaan.

David Kloet (rechts) is als partner en landschapsarchitect bij Karres en Brands betrokken bij diverse complexe stads- en landschapsprojecten, waaronder het kwaliteitsbeeld 'Landschap metropoolregio Amsterdam 2040' en de gebiedsontwikkeling 'Hart van Zuid' in Rotterdam. Voor ARCAM werkte hij eerder aan het 'Parlement van de Scheggen', met name aan de Amstelscheg en de Dieperscheg.



Irene Ponec komt graag in de Amstelscheg en kent het gebied goed. “Ik sta hier niet zozeer om de belangen van de stad, het rood, de bebouwing, te verdedigen. Van belang is dat een groot aantal mensen zich eigenaar voelt van de Amstelscheg. Mensen uit de Bijlmermeer, het Amstelkwartier, de Rivierenbuurt, Amstelveen en Buitenveldert. Niet alleen een elitegroepje met dure racefietsen of luxe sloepen, maar ook hardlopers, wandelaars en andere recreanten die van het

“Van belang is dat een groot aantal mensen zich eigenaar voelt van de Amstelscheg. Niet alleen een elitegroepje met dure racefietsen of luxe sloepen, maar ook hardlopers, wandelaars en andere recreanten die van het landschap willen genieten.”

Irene Ponec

landschap willen genieten. Om dat te bereiken, moeten er meer kwalitatieve verblijfsplekken worden gerealiseerd in het gebied. Het volkstuintencomplex loop je als voorbijganger niet zomaar binnen. Fijne plekken waar je een picknickkleed kan neerleggen, met bankjes, hondenuitlaatplekken, bootcampplekken en ligweides vanwaar je makkelijk de Amstel in springt, zijn er nauwelijks. In Ouderkerk aan de Amstel sluit de inrichting van het gebied aan op de functies die er zijn. Moestuinen leveren aan de restaurants. Nieuwe gewassen kunnen worden ontdekt en gegeten. Maar allereerst moet je hier kunnen komen. Het ligt zo dichtbij, maar je komt hier niet makkelijk. Ik maak me vooral zorgen over de mensen uit Zuidoost die de weg naar de Amstelscheg niet goed weten te vinden, mede door de barrière van de A2. Juist voor deze groep is beweging, gezondheid, tegengaan van obesitas, ontmoeting en sociaal contact belangrijk. Het belangrijkste is dus om de toegangen tot het gebied te verbeteren zodat het fysiek makkelijk en aantrekkelijk wordt om de Amstelscheg te betreden.”

David Kloet heeft lang op dit gebied gestudeerd en kent de complicaties. “We hebben te maken met de erfenis van het Amsterdams Uitbreidingsplan van Cornelis van Eesteren. Bijna honderd jaar later zijn de behoeften en opvattingen over wat groen is veranderd. Het scheiden van functies past niet langer bij onze levensstijl. We combineren nu juist functies (zoals lokale voedselproductie, natuur-inclusieve landbouw, klimaatadaptatie én eigentijdse recreatie), zodat nieuwe natuur kan ontstaan. Het Amstelgebied is bijzonder geschikt voor intensiever recreatief gebruik. We kunnen deze ultieme landschapsscheg veel beter inrichten, bijvoorbeeld met openbare oevers tot aan Buitenveldert en Amstelveen. Laten we accepteren dat we ons hier in een productielandschap van de nieuwe stempel bevinden. Het is een mooi gelaagd landschap met een groot ‘laadvermogen’ – er passen veel meer functies in dan je zou denken. Denk aan de Boeren van Amstel die bij het agrarisch grondgebruik rekening houden met weidevogels. Gewoon met koeien in de wei. Een grootschalige herinrichting betekent dus niet per se dat alle ingrepen ook groot ogen. Het kan heel subtiel. De verbinding met het centrum is al goed. Als we de scheg verbinden met groene zones in Amstelveen en Zuidoost wordt de gebruikswaarde van dit gebied veel groter, zonder dat we het landschap zelf aantasten. De Amstelscheg heeft al betekenis. Nu moet hij nog waarde krijgen.”

“Laten we accepteren dat we ons hier in een productielandschap van de nieuwe stempel bevinden. Het is een mooi gelaagd landschap met een groot ‘laadvermogen’ - er passen veel meer functies in dan je zou denken.”

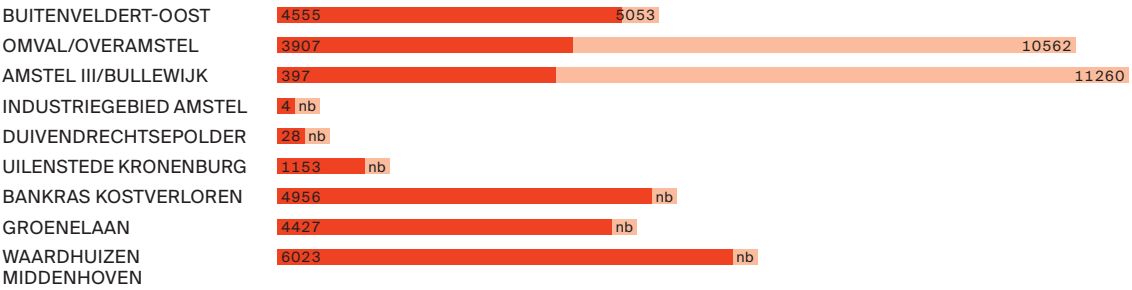
David Kloet



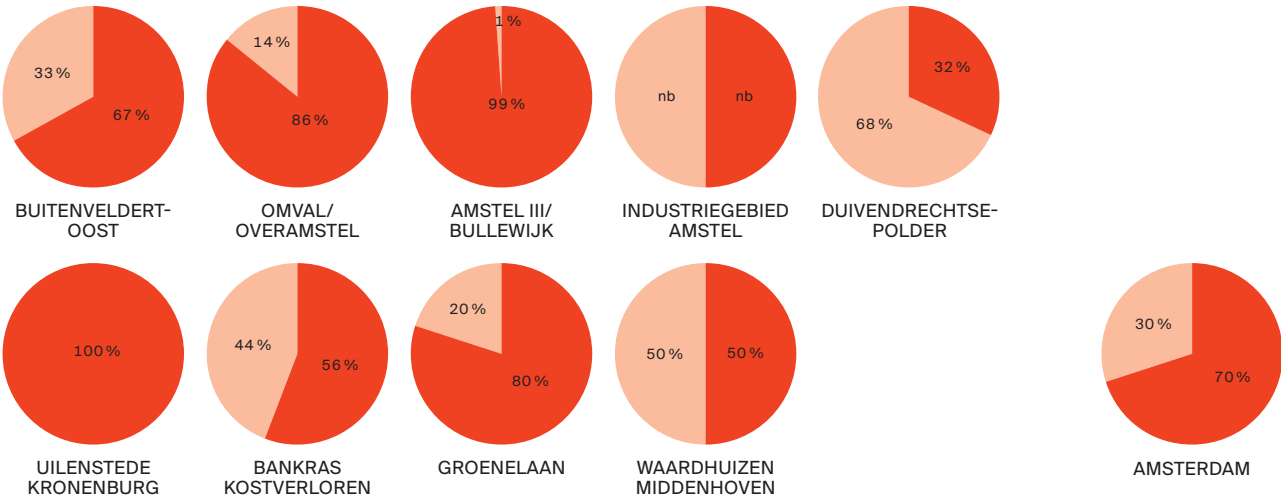
PROFIEL STADSRAND ZUID

RODE DRUK

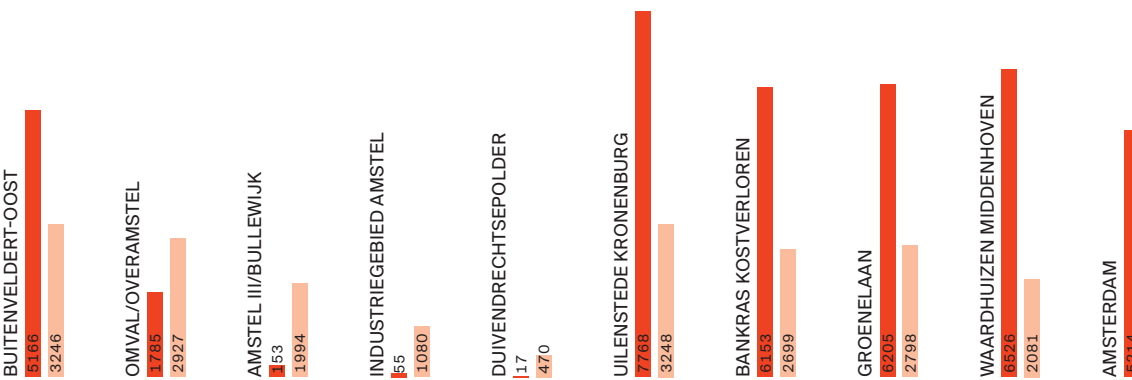
■ Woningvoorraad 2020
■ Woningprognose 2050



■ Huur
■ Koop

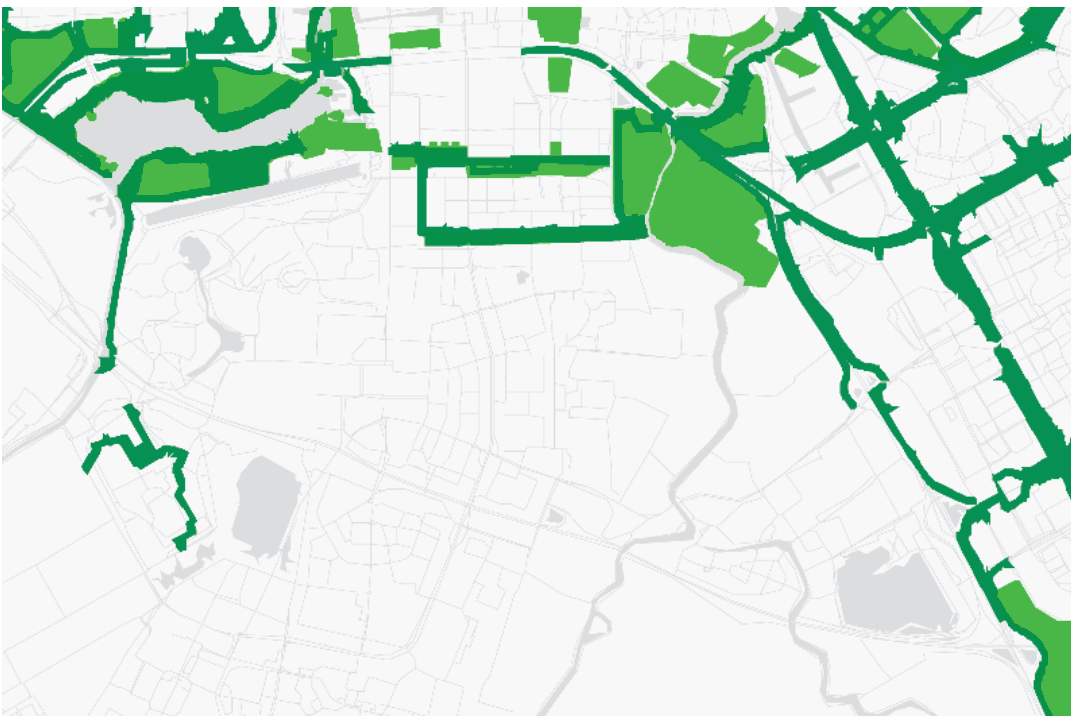


■ Dichtheid bevolking per km²
■ Dichtheid adressen per km²



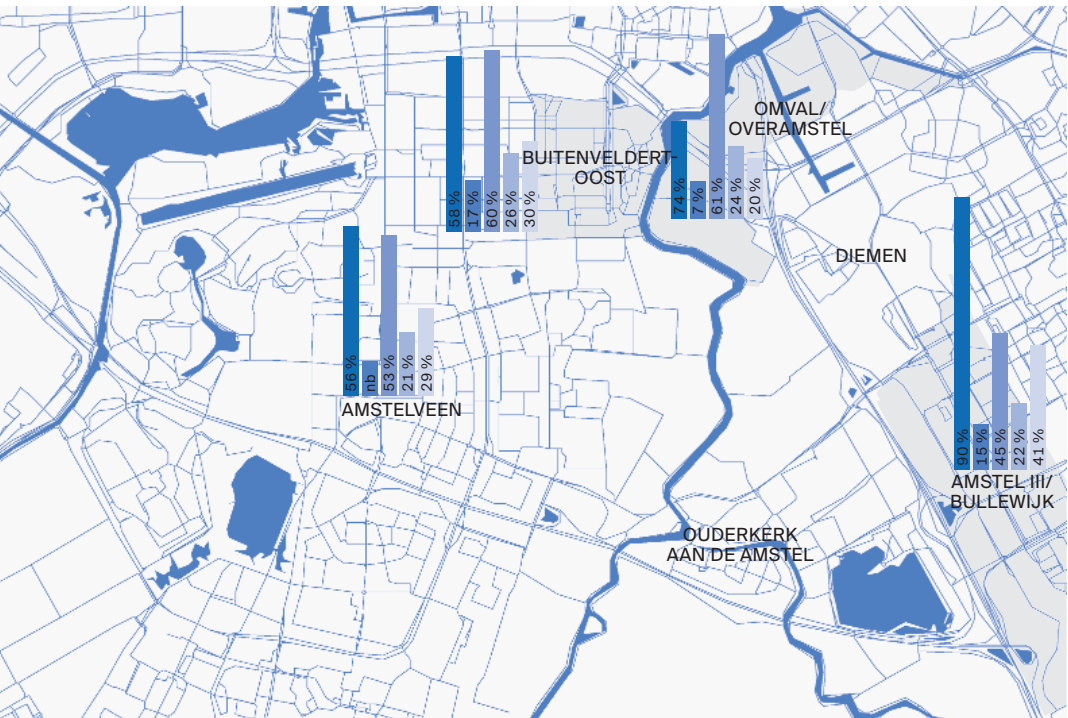
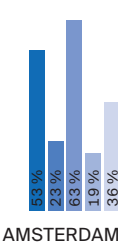
GROENE DRUK

■ Ecologische structuur
■ Hoofdgroenstructuur



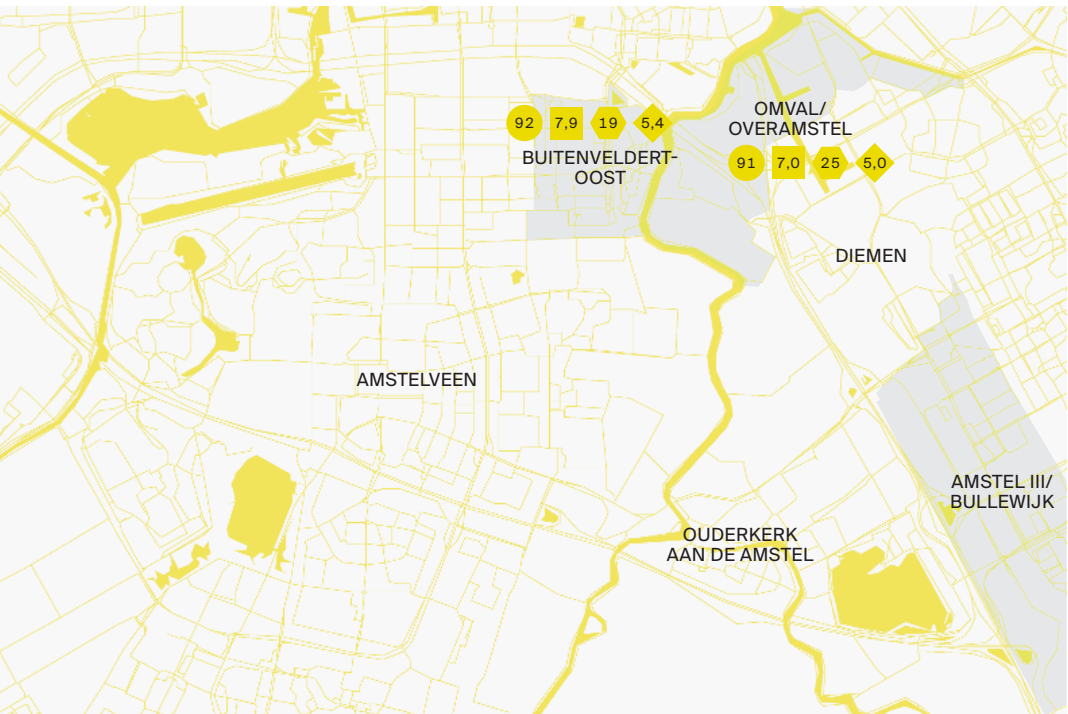
DEMOGRAFISCHE GEGEVENS

■ Percentage eenpersoons huishoudens
■ Laag opgeleid
■ Actief werkenden 15-75
■ Migratieachtergrond Westers
■ Migratieachtergrond niet-Westers



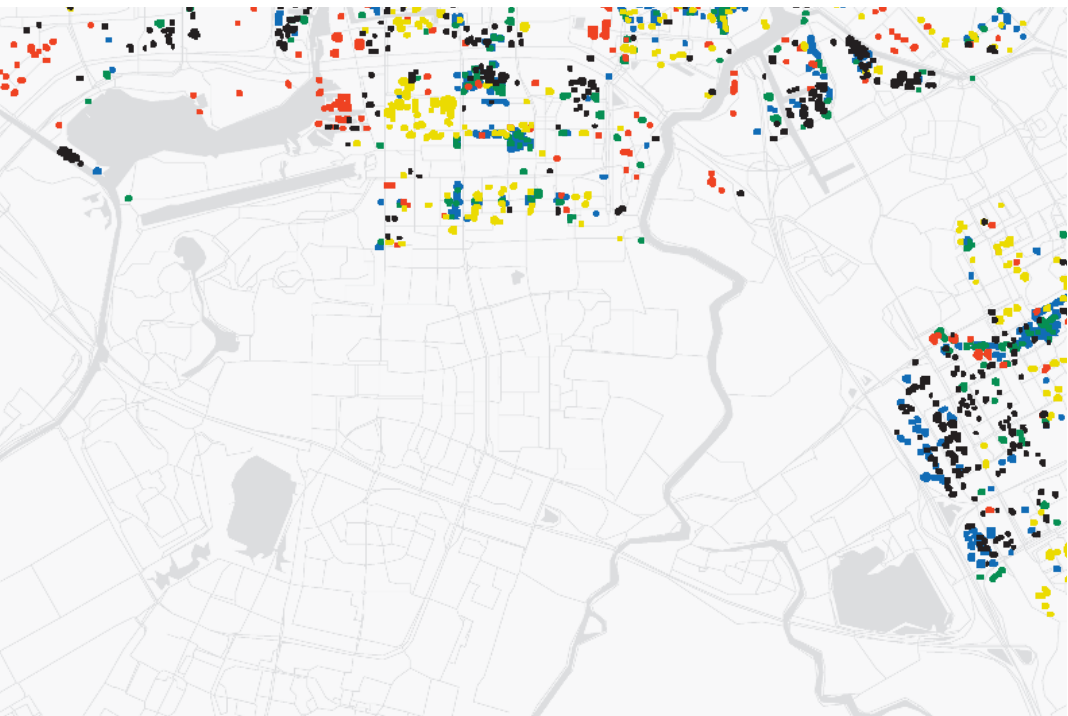
ONTWIKKELING STADSRAND

● Veiligheidsindex (gerelateerd aan gemiddelde van Amsterdam)
■ Tevredenheid buurt (rapportcijfer)
● Verloederingscore (op een schaal van 0-100)
◆ Sociale cohesiescore (rapportcijfer)



FUNCTIES

■ Detailhandel
■ Horeca en logies
■ Vrijtijdsbesteding
■ Buurtvoorzieningen
■ Bedrijvigheid
■ Zorg





Sportpak 't Loopveld, Amstelveen



Dijk parallel aan de Kalfjeslaan, Amstelveen



Riolwaterzuiveringsinstallatie Amstelveen



Bocht Bankrasweg - Machineweg Middelpolder, Amstelveen

AMSTEL OPEN

PLAN TEAM ZUID

- Clubhaus Architecten: Marjan van Herpen en Claudia Temperilli (architecten)
- M3H: Machiel Spaan (architect)
- ROC Amsterdam - Flevoland: Robert Koerts (programmamanager techniek en technologie)
- VE-R: Remco Rolvink en Berrie van Elderen (landschapsarchitecten)

CIRCULAIR EXPERIMENTEREN IN DE STADSRAND ALS LANDSCHAPSPARK
Als je eenmaal onder de snelwegen door bent, ontvouwt zich langs de Amstel een prachtig landschap. Door de barrièrewerking van de grootschalige infrastructuur te verzachten, wordt dit gebied toegankelijk en ontstaat ruimte voor een radicaal plan voor 2050: een groots landschapspark met ruimte voor circulair experimenteren. De groeiende stad heeft meer ruimte nodig voor duurzame ontwikkeling, innovatie, experiment en ontspanning. Het nieuwe toekomstgerichte landschapspark *Amstel Open* biedt die ruimte, bereikbaar vanuit de stad. Voor de verschillende delen van deze hybride stadsrand worden specifieke strategieën ontwikkeld: openbreken bij Amsterdam-Zuid, onderscheiden bij Zuidoost en verweven bij Amstelveen.



Het nieuwe landschapspark van *Amstel Open* wordt een plek voor professionals én stadsbewoners om te werken, leren, ontspannen, ontdekken, kweken: een landschappelijke innovatieve speeltuin.



Bekijk hier de toelichting van het team.

ANALYSE

DE ONTOEGANKELIJKE SCHEG

De Amstelscheg ligt heel dicht bij de stad en stedelijk gebied, maar is desalniettemin vrij ontoegankelijk. Dit komt door de stedelijke infrastructuur van de A2, de A10 en de verderop gelegen A9, maar ook door juist ontbrekende dwarsverbindingen en door de eigendomssituatie en/of het huidige gebruik. Het idee van een landschapspark is een ideaal middel om, als tegenhanger van de verdichtende stad, bewoners de ruimte te geven voor recreatie en ontdekking.

CONTRASTEN EN VERANDEREND LANDSCHAPSGEBRUIK

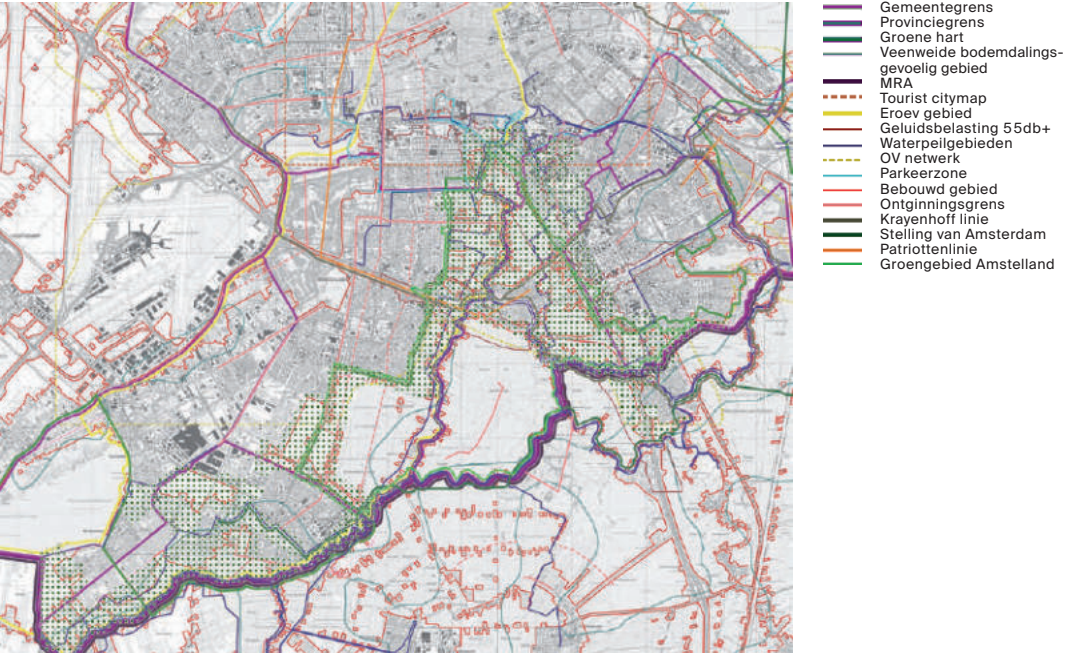
De zuidelijke stadsrand is een gebied van contrasten. In Zuidoost staan 50.000 nieuwe woningen gepland, maar die zijn afgesneden van het aangrenzende landschap, dat achter de A2 verborgen ligt. Aan de kant van Amstelveen is de rand zachter, maar rafelig en onbestemd. Hier is op sommige plekken agrarisch gebruik verdwenen en zijn intensieve weides teruggegeven aan de natuur. Door privatisering van de grond en de paar grootschaliger boeren is slechts een klein deel van het landschap publiek toegankelijk. Nieuwe bebouwing in het lint langs de Amstel zorgt ervoor dat ook de visuele verbindingen tussen rivier en landschap steeds meer verdwijnen.

TECHNIEKEN VOOR DE TOEKOMST

Het team versterkt in de hele Amstelscheg het landschap en zet daarbij in op recreatie en nieuwe mogelijkheden voor opleidingen en bedrijven. Het ROC, hogeschoolen, universiteiten en bedrijven in Amstel III en op de Zuidas zijn potentiële partners, maar ook de gemeente en de MRA. Bij deze stakeholders is behoefte aan speelruimte voor het ontwikkelen van technieken op het gebied van duurzaamheid en circulariteit en het opleiden van mensen die hier mee kunnen werken. Het landschap biedt deze ruimte.

TRADITIONELE PARKEN AAN DE RAND

Historisch gezien heeft Amsterdam altijd parken ontwikkeld aan de rand van de stad in samenhang met de stadsuitbreidingen. In de 19^e eeuw was dat het Vondelpark. In de



Verkenning van de grenzen van de stad

jaren 30 van de 20^e eeuw werd gestart met de aanleg van het Amsterdamse Bos en werd ook het Beatrixpark geopend voor publiek. In 1972 kwam daar nog het Amstelpark bij. Dit investeren in grootschalig groen zorgt ervoor dat de stad een gezonde balans tussen stedelijke drukte en recreëren in het landschap behoudt. Het gebied van de Amstelscheg leent zich door zijn ligging en omvang goed voor de ontwikkeling van een volgend park aan de stadsrand. Voor de inrichting en betekenis van een landschapspark met een dergelijke omvang is wel visie nodig.

VISIE

De door het team voorgestelde interventies dragen bij aan de ontwikkeling van een circulair, lokaal, duurzaam en toekomstgericht landschapspark direct bereikbaar vanuit de stad. *Amstel Open* laat zien hoe dit park zich tot 2050 kan ontwikkelen. Vier ingrepen zijn essentieel om die visie tot wasdom te laten komen.

1. WATERMACHINE

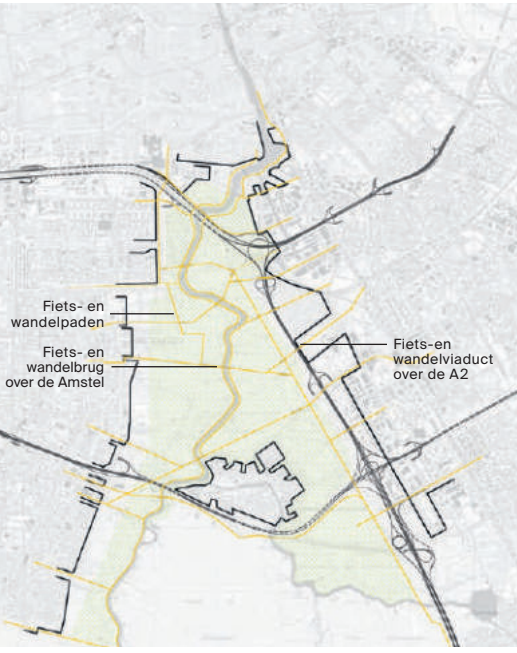
Het gehele gebied moet gaan functioneren als watermachine. Het maken van nieuwe sloten en het verhogen van het waterpeil gaat verdere bodemdaling in het veenweidegebied tegen. In de boezems wordt van oudsher polderwater opgevangen en afgevoerd. Met een nieuw aan te leggen tussenboezem aan de rand bij Zuidoost maakt het team extra bufferruimte om water langer vast te houden dat vervolgens weer gebruikt kan worden in drogere tijden, net als bij de reeds bestaande tussenboezem bij Amstelveen. In de laaggelegen delen van het gebied tussen Zuidoost en de nieuwe tussenboezem in, wordt meer ruimte gemaakt voor berging van water vanuit het stedelijk gebied. Daarmee ontstaat ook meer ruimte voor waterrecreatie.

2. INFRASTRUCTUUR AFSCHERMEN

De infrastructuur is dusdanig dominant aanwezig, dat de toegang tot de groene 'binnenruimte' van het toekomstige landschapspark wordt geblokkeerd. *Amstel Open* grijpt rigoureuus in in het netwerk van zware verkeersaders zoals de A10, A2, A9 en N522. Een lang en breed talud schermt de geluidsoverlast van de A2 af. Aan de noordzijde trekt het team het Zuidasdok van de A10 door tot een Amstel-aquaduct. Aan de zuidzijde wordt de A9 onder de Ouderkerkerplas doorgetrokken en direct aangesloten op het knooppunt met de A2. Op termijn wordt de A9 bij de Amstel in een tunnel onder de rivier doorgetrokken.

3. NETWERK VAN PADEN

Het landschapspark wordt een autoluw gebied. Waar de auto wordt geweerd, krijgen voetgangers en fietsers juist toegang. Een uitgebreid netwerk van paden en nieuwe bruggen over de Amstel zorgt voor de nog ontbrekende oost-west verbindingen en maakt het gebied echt beleefbaar. Viaducten voor fietsers en wandelaars over de A2, ontsluiten de naastgelegen wijken richting het landschapspark. Nieuwe doorgaande fietsroutes verbinden het park, de stad en de dorpen in de omgeving.





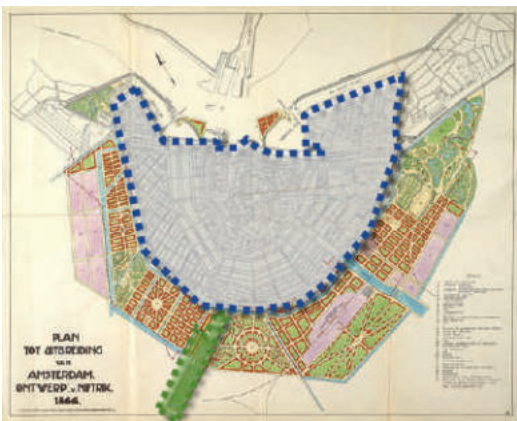
Het potentiële landschapspark is vele malen groter dan het Vondelpark (links). Het is qua maat vergelijkbaar met het Richmond Park in Londen (rechts).



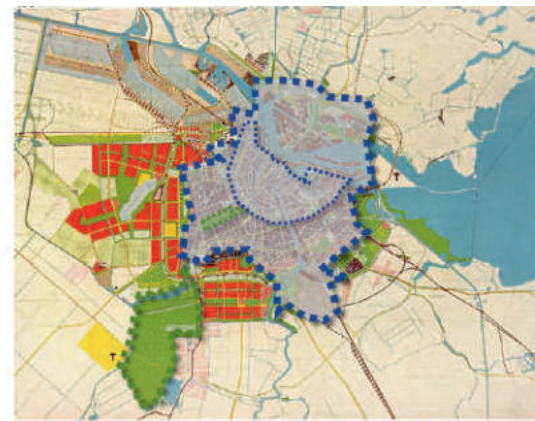


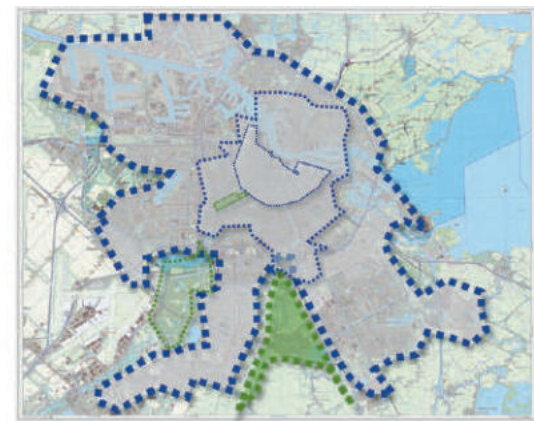
Het hele gebied moet gaan functioneren als watermachine: water opvangen, bufferen, en (her)gebruiken.





Historisch gezien heeft Amsterdam altijd parken ontwikkeld aan de rand van de stad in samenhang met de stadsuitbreidingen. Van links naar rechts: plan tot uitbreiding van Amsterdam door Van Niftrik uit 1866; Algemeen Uitbreidingsplan van Van Eesteren, Lohuizen en Scheffer uit 1934; verdichtend Amsterdam en de Amstelscheg anno 2020.





90

STADSRAND ZUID PLAN TEAM

PLAN TEAM STADSRAND ZUID

91

4. CIRCULAIRE ONTWIKKELZONES

Aan de rand van het landschapspark ontstaan zones met ontwikkelruimte. Hier krijgen functies een plek die enerzijds duurzaam, klimaatadaptief, energieproducerend en schoon zijn en anderzijds het stedelijk gebied ondersteunen en aanvullen, en het landschap versterken. Denk daarbij aan het verbouwen van voedsel, waterzuivering, kringlopen van materialen en natuurinclusieve werkplaatsen. Hier wordt het landschap deels voor ingezet en waar nodig wordt de experimenteeruimte ondersteund met specifieke bebouwing.



Voor elk van de drie zijden van de Amstelscheg wordt een andere ruimtelijke strategie gehanteerd.



Strategie 1: openbreken van het knooppunt Amstel A2/A10 bij Amsterdam-Zuid.



Strategie 2: onderscheiden van de verdichtende stad en de ruimte in het landschapspark bij Amsterdam-Zuidoost.



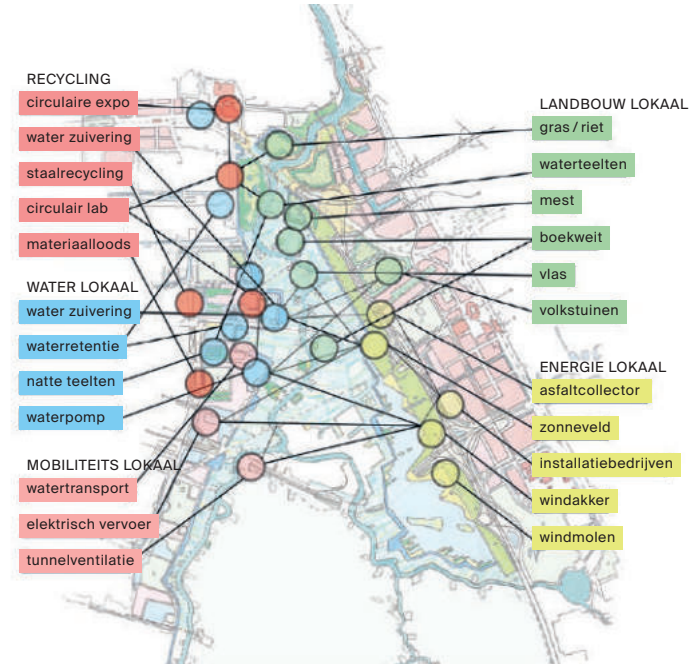
Strategie 3: verweven van stedelijke en landschappelijke functies bij Amstelveen.

ONTWERP

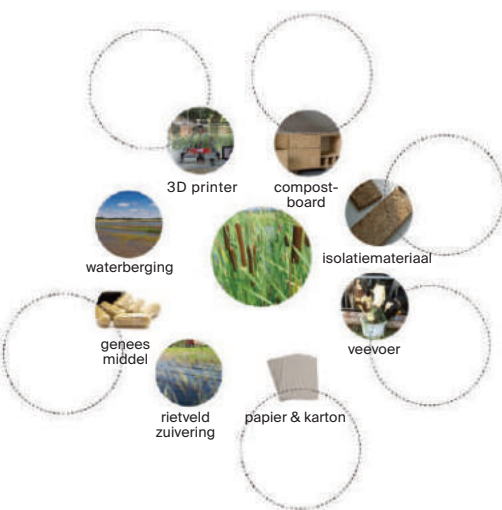
Voor het toegankelijk maken van het landschapspark, hanteert het team voor elk van de drie zijden van de Amstelscheg een eigen ruimtelijke oplossing: openbreken, onderscheiden en verweven. De programmering van recreatief en productief gebruik benut de specifieke kwaliteiten van die stadsrand.

STRATEGIE 1: OPENBREKEN BIJ AMSTERDAM-ZUID

Bij Amsterdam-Zuid is het ontwarren van de infrastructuur de grootste uitdaging. De plek wordt vanaf alle kanten bereikbaar door het openbreken van het huidige knooppunt Amstel A2/A10. De A10 gaat deels ondergronds door het doortrekken van het Zuidasdok onder de Amstel. Onder de flyovers van knooppunt Amstel komt ruimte voor een evenemententerrein dat ook plek biedt aan extreme sporten. Het aangrenzende politieterrein dat een zeer gesloten karakter heeft, verandert in een recreatieve hub. En



De thema's van de lokalen zijn gekoppeld aan de processen die in het stadsrand-landschap zijn gehuisvest.



Productieprocessen Lisdodde:
- Laborantenopleiding
- Procestechniekopleiding
- Bouwopleidingen nieuwe materialen
- Mechatronica 3D printmachines



Productieproces Parfum:
- Laborantenopleiding
- Procestechniekopleiding

In de landschapslokalen en proefakkers wordt het ontwerpen van kringlopen mogelijk. Studenten kunnen hier hun vaardigheden oefenen en professionals kunnen hier experimenteren met nieuwe producten en het sluiten van kringlopen.

ook het Beatrixpark en het Amstelpark worden in de ontwikkeling betrokken, waardoor het landschapspark en de stad nog meer met elkaar worden verweven.

STRATEGIE 2: ONDSCHIEDEN BIJ AMSTERDAM-ZUIDOOST

Bij de stadsrand van Zuidoost draait het om het onderscheiden van de verdichtende stad en de ruimte in het landschapspark. Bewoners van Zuidoost kunnen via een serie fiets- en voetgangersviaducten de A2 oversteken naar het nieuwe talud aan de Amstelzijde. Het talud houdt het geluid tegen en is door de oriëntatie ideaal om te genieten van de zon en het fantastische uitzicht over het landschap van de Amstelscheg. Door de aanpassingen in het watersysteem (de 'watermachine') ontstaat hier de Ouderkerkerplas XL, die veel mogelijkheden biedt voor zeilers, roeiers, surfers, vissers en zwemmers. Bezoekers die van verder komen, kunnen in de garages onder het talud parkeren en het recreatiegebied inwandelen. Het onbebouwde talud biedt ruimte aan installaties voor wind- en zonne-energie, die in een deel van de energie-opgave voor Amsterdam-Zuidoost voorzien.

STRATEGIE 3: VERWEVEN BIJ AMSTELVEEN

Door landschapslokalen en proefakkers in het gebied te plaatsen worden stedelijke en landschappelijke functies met elkaar verweven. In het landschapspark is dit de plek waar het bedrijfsleven, bewoners en onderwijsinstellingen samen aan de slag gaan met diverse inclusieve en circulaire projecten. Deze hotspots versterken het landschap en zijn plekken waar continu iets gebeurt. Bezoekers kunnen hier beleven wat de veenweide en het poldergebied voortbrengen. De thema's van de lokalen zijn gekoppeld aan de processen die in het stadsrandlandschap zijn gehuisvest: voedselproductie, klimaatadaptatie en materiaalinnovatie. De op handen zijnde sluiting van de hier aanwezige rioolwaterzuiveringsinstallatie biedt kansen voor een eerste stap in het uitrollen van het plan.

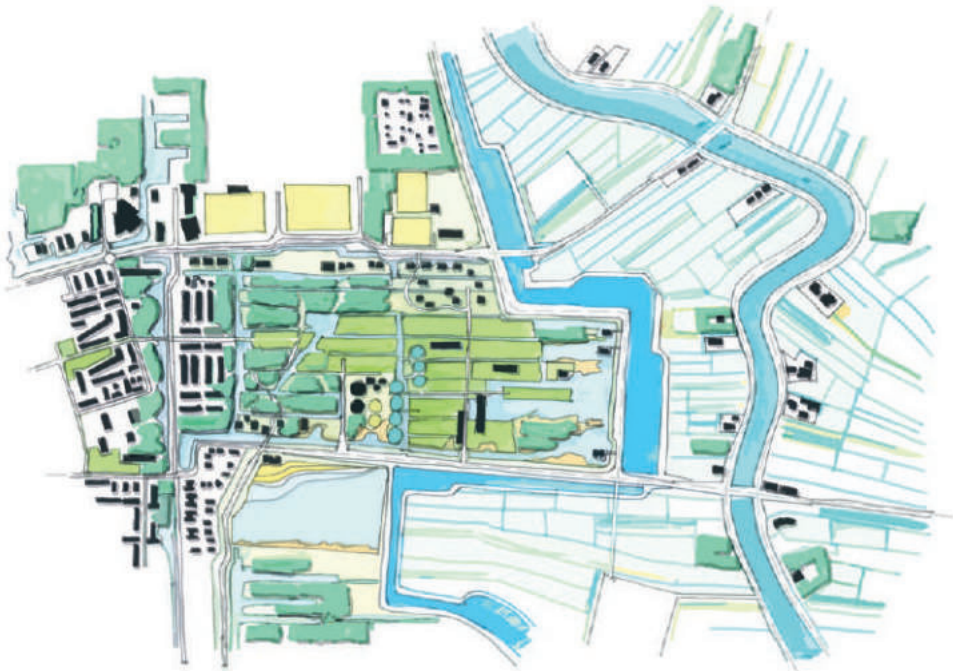
INNOVATIEVE SPEELTUIN

Het landschapspark wordt een plek voor professionals én stadsbewoners om te werken, leren, ontspannen, ontdekken, kweken; een landschappelijke innovatieve speeltuin. Flexibiliteit is daarbij een randvoorwaarde voor iedere stap in dit proces. Alleen de ingrepen in het watersysteem en de infrastructuur zijn ingrijpend en langdurig. Andere ontwikkelingen blijven kleinschalig en zijn flexibel. Het team heeft spelregels opgesteld voor het geval er bebouwing nodig is om de nieuwe functies een plek te geven in het landschapspark. Dergelijke bebouwing mag alleen in de circulaire ontwikkelzones worden toegevoegd en voldoet aan ten minste zes van de volgende tien kernprincipes: visionair, lichtvoetig, energie opwekkend, demontabel, experimenteel, binnenstebuiten, flexibel, biodivers, transparant en veranderbaar. Het versterken en ervaarbaar maken van het veenweidegebied is daarbij altijd het uitgangspunt.

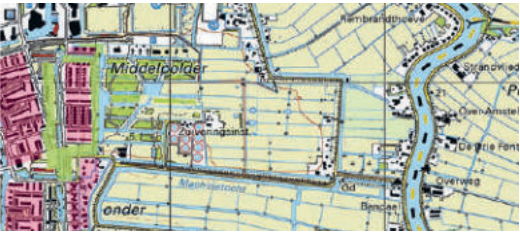
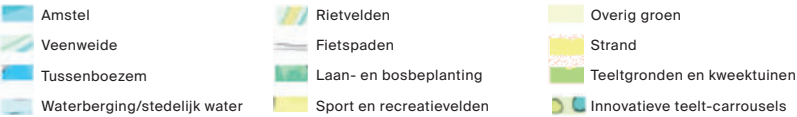
CONCLUSIE

BEREIKBAARHEID VOOR NIEUWE BUITENACTIVITEITEN
Amstel Open laat zien hoe de groene buitenruimte van de stadsrand kan worden gebruikt voor tal van activiteiten die je als stedeling niet thuis of in je buurt kan uitvoeren. Extreme sporten, wandelen, fietsen, kanoën en buitenspelen zijn voorbeelden van recreatieve activiteiten die in het nieuwe landschapspark mogelijk zijn. Twee rondjes rondom het gebied staan gelijk aan de lengte van een marathon, zelfs een toekomstige ‘Amstelmarathon’ kan hier worden gelopen. Het maken van oost-westverbindingen is cruciaal om deze nieuwe recreatiemogelijkheden vanuit alle zijden te kunnen bereiken.

LEERLANDSCHAP MET NIEUWE SAMENWERKINGEN
Naast recreatierruimte creëert het landschapspark vooral ook een leerlandschap. In het lesprogramma van dat leerlandschap staan duurzaamheid en circulariteit centraal. De landschapslokalen bieden ruimte aan nieuwe samenwerkingen tussen partners vanuit de stad, die samen de circulaire ontwikkelplekken gaan gebruiken voor experimenten. Allianties tussen leerinstellingen, bedrijven en lokale partners krijgen hier vorm, en functies zoals praktijkonderwijs, werkplaatsen, laboratoria en kleinschalige maakbedrijven krijgen een plek. Dit open leerlandschap is een uitnodiging aan de stadsbewoners om samen met de studenten en experts het landschap op een nieuwe manier te gebruiken en beleven.



In de Amstelveense stadsrand gaan het bedrijfsleven, de samenleving en onderwijsinstellingen samen aan de slag met diverse inclusieve en circulaire projecten.



2020



2030



2040



2050

Het leerlandschap ontwikkelt zich stapsgewijs.

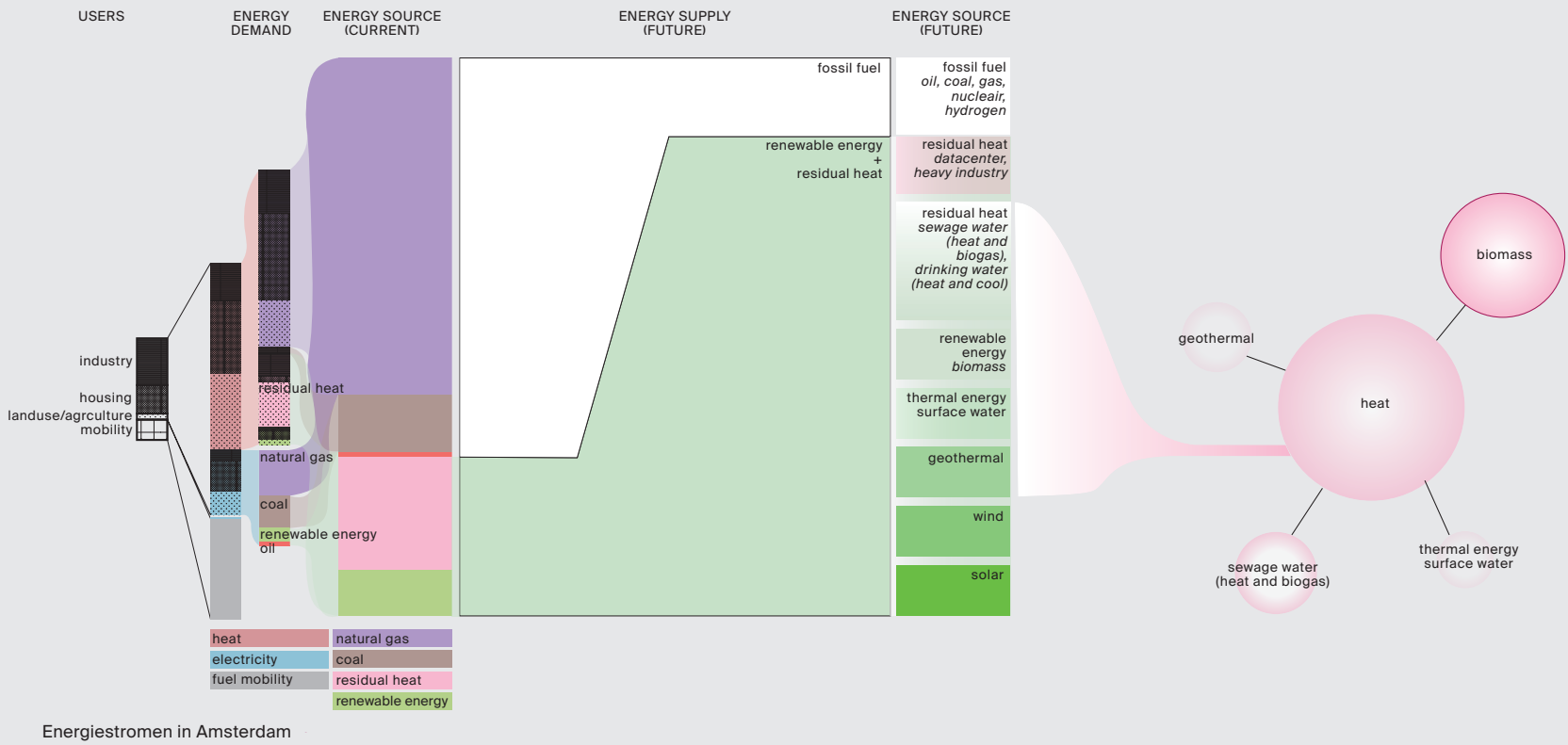
STUDENTENWERK

LANDSCHAP IN STROMEN
Jonas Papenborg en Gerwin de Vries

De stad Amsterdam staat voor grote uitdagingen. Er is een enorme woningbouwopgave en tegelijkertijd moet er ook een antwoord komen op grote maatschappelijke opgaven zoals klimaatadaptatie, energietransitie, het vormgeven van de circulaire economie en het opvangen van het biodiversiteitsverlies. Voor al deze opgaven wordt naar de rand van de stad gekeken, waar nog volop ruimte voorradig lijkt. Hoe verweven we de grote bouwopgave met de maatschappelijke opgaven van de stad? En hoe kan dit een nieuw type stadsrand opleveren, waarbij de stadsrand zowel productief als aantrekkelijk is? Met dit vertrekpunt hebben tien landschapsarchitectuurstudenten van de Academie van Bouwkunst Amsterdam onderzoek gedaan naar de stadsranden van Amsterdam, onder begeleiding van Jonas Papenborg en Gerwin de Vries van Flux landscape architecture en Remco van der Togt van Strootman landschapsarchitecten.

DE STROMEN VAN STAD EN LAND ONDERZOCHT

In deze ontwerpstudio hebben de studenten de stad en het landschap benaderd als een verzameling van stromen, zoals water, energie, afval, goederen, flora & fauna en voedsel. In de stad zijn deze stromen vaak niet in balans. Er wordt bijvoorbeeld meer energie geconsumeerd of afval geproduceerd dan er opgewekt of verwerkt kan worden. Tegelijkertijd zien we dat er juist in het landschap een groot potentieel ligt om deze zogenaamde ‘sinks’ op een duurzame manier op te vangen. In de stadsranden liggen er kansen om de stromen van stad en landschap met elkaar te verknopen. Goed ruimtelijk ontwerp biedt tevens een kans om de stadsranden productief én aantrekkelijk te maken.



ENERGIE, WATER EN AFVAL ALS
KANS VOOR DE STADSRAND

De diverse uitwerkingen van de studenten laten zien hoe de verknoping van stad en landschap middels stromen vorm kan krijgen. In de eerste fase van de studio hebben de studenten elk een eigen stroom onderzocht. Uit deze analyses blijkt bijvoorbeeld dat er een grote kans ligt om organisch afval uit de stad te benutten als meststof voor het omliggende land; dat de fermentatie van riet, olifantsgras en waterplanten een goede bron vormt voor groengas; en dat er in de Bijlmermeer onnodig veel water rondgepompt wordt om de polders zoet te houden.

WATERTUINEN VAN WEST EN HET
PRODUCTIEBOS GAASPERPLAS

De ruimtelijke uitwerkingen van de verknoping tonen aantrekkelijke landschappen. Zo laat Kasper Neeleman in de ‘Watertuinen van West’ zien hoe grijs water uit de omliggende gebieden op een natuurlijke wijze gezuiverd kan worden. Daardoor wordt niet alleen de waterkwaliteit van de Sloterplas verbeterd, ook de wijken met weinig groen raken zo verbonden met het aanliggende landschap.

Magali Sanz Casas verbindt met ‘Productiebos Gaasperplas’ op ingenieuze wijze de bouwopgave van de stad met de ontwikkeling van een nieuwe stadsrand. Uit het onderzoek blijkt dat een hele woning, van muren tot meubels en spijkers, verbouwd kan worden met behulp van grondstoffen uit nieuwe bossen. Het productiebos levert hout voor de nieuwe wijken bij Amstel III en vormt een grote nieuwe buffer tussen de stad en het groene hart.

LANDSCHAP MET WAARDE

Belangrijkste bevinding uit de studio is dat er een vernieuwde relatie tussen stad en landschap ontstaat wanneer de stad wordt beschouwd als een verzameling van stromen. Het landschap is hierin niet alleen te zien als een fysieke ruimte die beschermd moet worden, maar heeft nadrukkelijk een actieve en belangrijke rol in de werking van de stad. Door functionele verbindingen van de stromen een ruimtelijke uitwerking te geven, ontstaat er een legitimatie om de steeds schaarser wordende open ruimte in de stad te behouden. Bovendien zorgt het landschap van stromen voor nieuwe spannende openbare ruimtes, die niet alleen een statische of monumentale kwaliteit hebben, maar ook aantrekkelijk, productief en zuiverend kunnen zijn en daarmee een essentiële waarde hebben voor de stad.

Het onderzoek van *Landschap in stromen* werd uitgevoerd door Anne-Marije van Duijn, Kasper Neeleman, Magali Sanz Casas, Tale Bjelland, Jelle Engelchor, Danjiela Kirin, Venetia Kollia, Eek van der Krogt, Lesley Thoen en Mark Vergeer. Zij zijn studenten landschapsarchitectuur bij de Academie van Bouwkunst Amsterdam. Landschapsarchitecten Jonas Papenborg en Gerwin de Vries van Flux landscape architecture en Remco van der Togt van Strootman landschapsarchitecten begeleidden het onderzoek.



Waterzuiveringslandschap ‘Watertuinen van West’



‘Productiebos Gaasperplas’ levert hout voor de nieuwe wijken bij Amstel III

STADSRAND ZUIDOOST

OP HET RANDJE

Door Indira van 't Klooster

Robert Graat en Pepijn Bakker staan op het dak van een van de flats van Geldershoofd & Gravenstein. De flats, voorheen Gliphoeve 1 en 2 geheten, behoren tot de laatste honingraatflats die intact zijn gebleven in de Bijlmer. In de nabije omgeving zijn grootschalige sloop-nieuwbouwprojecten afgerond. Het net opgeleverde Holland Park met 1.500 woningen en gemengde voorzieningen ligt op een steenworp afstand. Mi Oso, een project met gewilde middeldure eengezinswoningen en appartementen dat in samenwerking met bewoners tot stand kwam, is ook vlakbij. Maar in deze flats werkt woningcorporatie Rochdale aan een uitvoerig sociaal programma om problemen rondom criminaliteit, werkeloosheid, een laag opleidingsniveau en armoede op te lossen. Wat al deze woningen verbindt, is dat ze in een groengebied staan waarvan niemand de naam kent: de Diemerscheg. Vanaf het dak is goed te zien hoe versnipperd en langgerekt dat gebied is. In het noorden grenst het aan IJburg en de IJmeerkust, ten (zuid)oosten ligt het tussen de stadsrand van Diemen, Zuidoost en de Vecht. In het economische krachtenveld van Zuidoost gaat veel ruimte op aan nieuwe bedrijven, infrastructuur en woningbouwlocaties, maar eigenlijk is hier heel veel groen. Met de auto kun je het makkelijk missen, maar voor de bewoners van Amsterdam Zuidoost is het groen dichtbij. De gebruikers zijn divers en talrijk, maar erg geliefd is het groengebied niet. Afgelopen jaren is er veel gedaan om buurtgroen te koppelen aan stadsparken, ecologische zones en het omliggende landschap.

Pepijn Bakker (links) is architect en adviseert het bestuur van Rochdale over de ontwikkeling, inzet en geografische spreiding van de portefeuille van 36.000 woningen in de MRA. Het doel is om zo veel mogelijk huishoudens een betaalbare, kwalitatief goede woning te bieden. Hiervoor had hij een eigen bureau en was hij directeur van het International Social Housing Festival.

Robert Graat (rechts) werkt al 25 jaar bij Staatsbosbeheer en is nu Programmasecretaris Groene Metropool. Zijn ambitie is om alle huishoudens in de stad aangesloten te krijgen op een groen netwerk. Dat begint bij de eigen voordeur en is via wijkgroen met stadsparken verbonden. Hij was betrokken bij de aanleg van het Diemberbos, en nu bij een nieuwe ontwikkelstrategie voor de Diemerscheg.



Pepijn Bakker beaamt de versnippering van de Diemerscheg. “Het is qua stedelijke planvorming totaal versneden en versnipperd, genegeerd ook eigenlijk. De groene opgave is voor ons lastig in te passen, maar wel een belangrijke, dus we werken daar hard aan. Klimaatproblemen kunnen we, ook met de beste wil van de wereld, niet in gebouwen oplossen, dat moet in het landschap gebeuren.

“Om het groengebied voor de bewoners relevant te maken, zouden we het groen ‘roder’ moeten maken.”

Pepijn Bakker

Maar ik begrijp de afkeer van de bewoners van al dat groen voor de deur. Vooral onbestemd groen is een crime. In de Bijlmer wonen geweldige mensen, maar veel buurten zijn kwetsbaar. Op deze plek voegt het groen momenteel weinig toe aan de woonkwaliteit, noch aan de verbinding tussen de verschillende woonbuurten, maar het vergroot wel een gevoel van onveiligheid. Om het groengebied voor de bewoners relevant te maken, zouden we het groen ‘roder’ moeten maken. Meer voorzieningen creëren aan de randen van het groen, of de kans bieden om kleine bedrijfjes te beginnen, zodat groen naast een sociale en recreatieve waarde ook een economische waarde krijgt. Sowieso ligt onze focus in de stad op verdichten. Ik zou het suburbane wonen liever concentreren in de gemeenten om Amsterdam heen. Om binnenstedelijk optimaal te kunnen verdichten, willen we een aantal van onze flats verbouwen naar middelhoge en dure huur. Groen kan bijdragen aan sociale cohesie en is in die zin een goed hulpmiddel om verantwoord te verdichten en te verstedelijken, zowel qua evenwichtige bevolkingsopbouw als qua contrasten.”

Robert Graat ziet nog wel kansen voor de geteisterde scheg. “Deze scheg is een verzameling toevalligheden, maar het belang ervan staat niet ter discussie. Daarom werken Amsterdam, Diemen, Gooise meren en Staatsbosbeheer samen aan een ontwikkelstrategie voor het gebied. Het heeft een belangrijke functie voor recreatie en beweging, voor klimaat en verkoeling, als onderdeel van een ecosysteem en biodiversiteit, en als psychologische factor. De uitdaging hier is om functies toe te voegen die bijdragen aan de sociale en klimatologische behoeften. Misschien moeten we ook meer differentiëren. Het Diemberbos voor de rust; andere delen voor sport, spel en horeca. Cruciaal is eigenaarschap.

Het lijkt simpel om te zeggen dat mensen minder gebruik moeten maken van de auto zodat er ruimte komt voor het groen, maar veel mensen in dit gebied zijn afhankelijk van de auto. Omdat ze werken op Schiphol of in Aalsmeer, of omdat ze onregelmatige diensten draaien. Dat het groen deel uit maakt van een ecosysteem vinden mensen logisch, maar de stad is ook een ecosysteem. Groen is net zo’n belangrijke nutsvoorziening voor de stad als water en wifi.”

“Dat het groen deel uitmaakt van een ecosysteem vinden mensen logisch, maar de stad is ook een ecosysteem.”

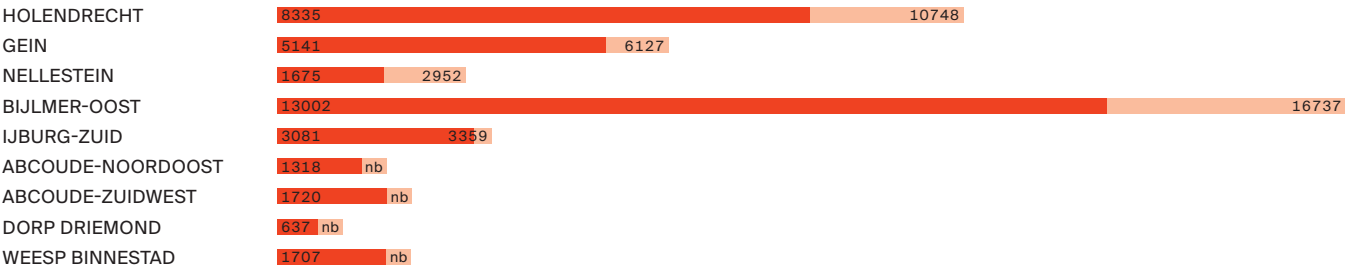
Robert Graat



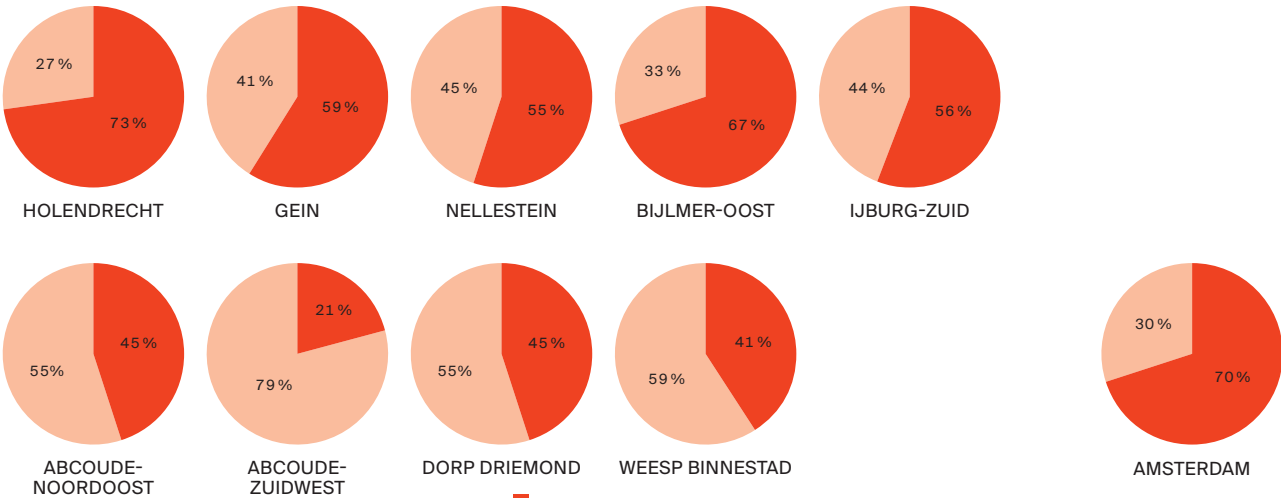
PROFIEL STADSRAND ZUIDOOST

RODE DRUK

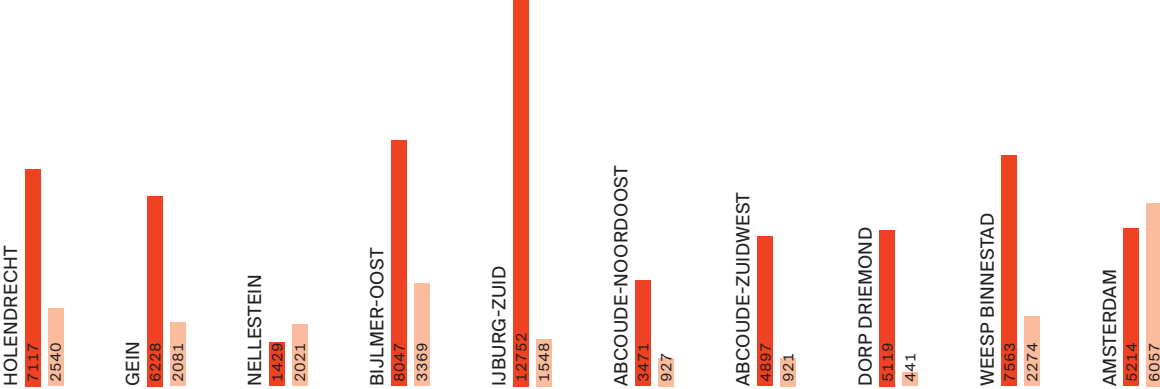
■ Woningvoorraad 2020
■ Woningprognose 2050



■ Huur
■ Koop

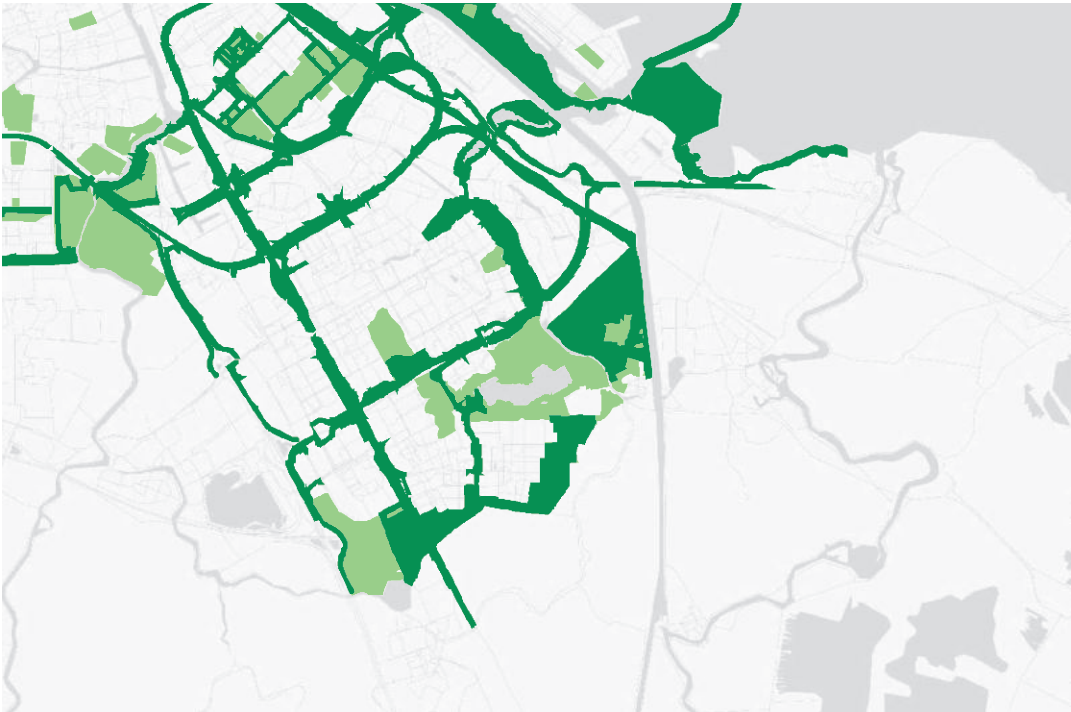


■ Dichtheid bevolking per km²
■ Dichtheid adressen per km²



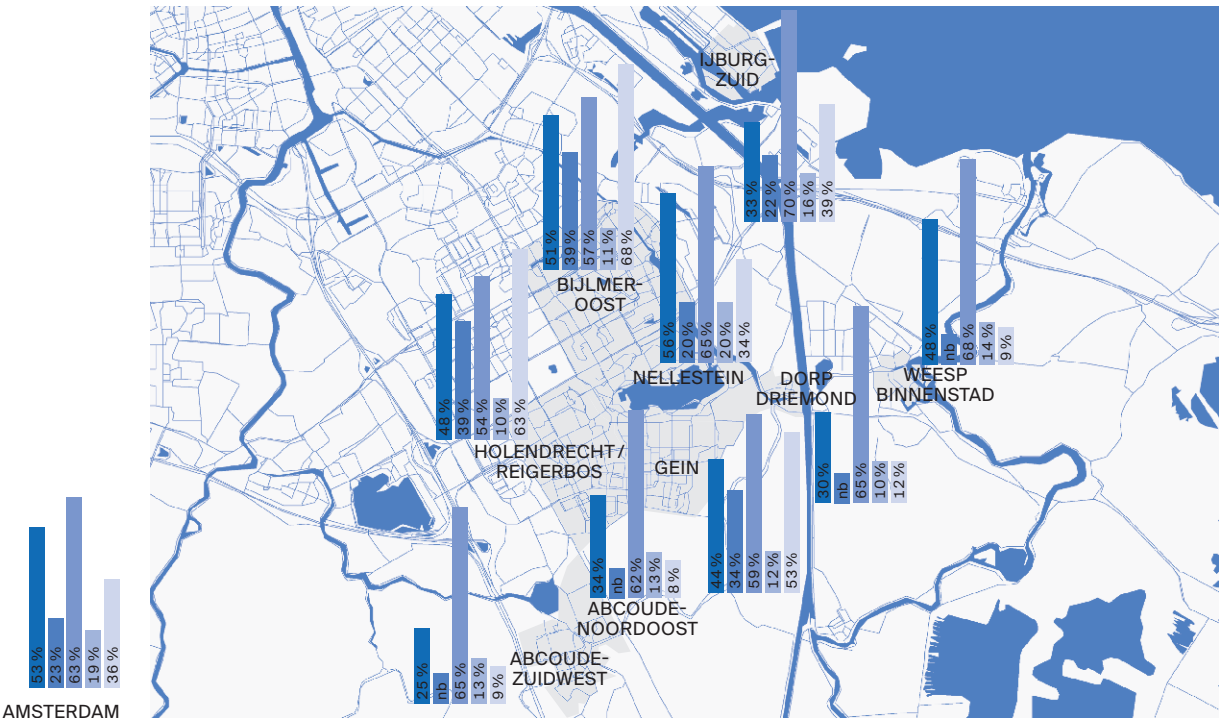
GROENE DRUK

■ Ecologische structuur
■ Hoofdgroenstructuur



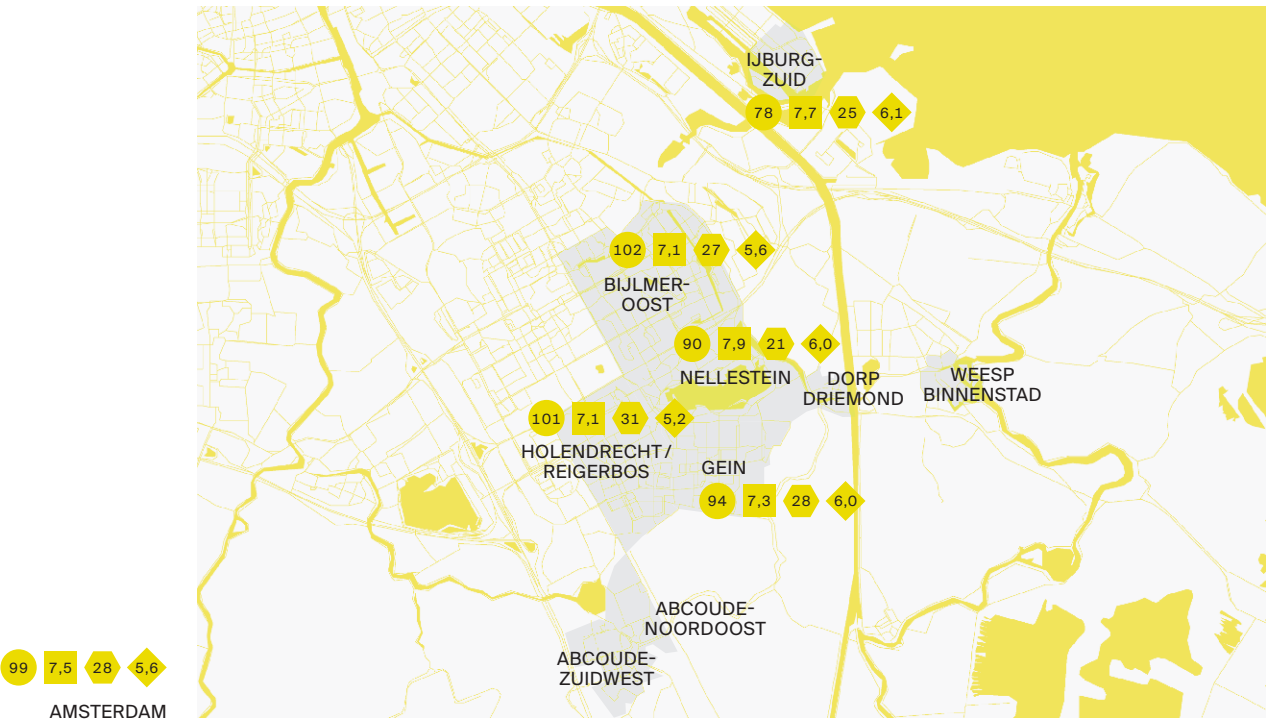
DEMOGRAFISCHE GEGEVENS

■ Percentage eenpersoons huishoudens
■ Laag opgeleid
■ Actief werkenden 15-75
■ Migratieachtergrond Westers
■ Migratieachtergrond niet-Westers



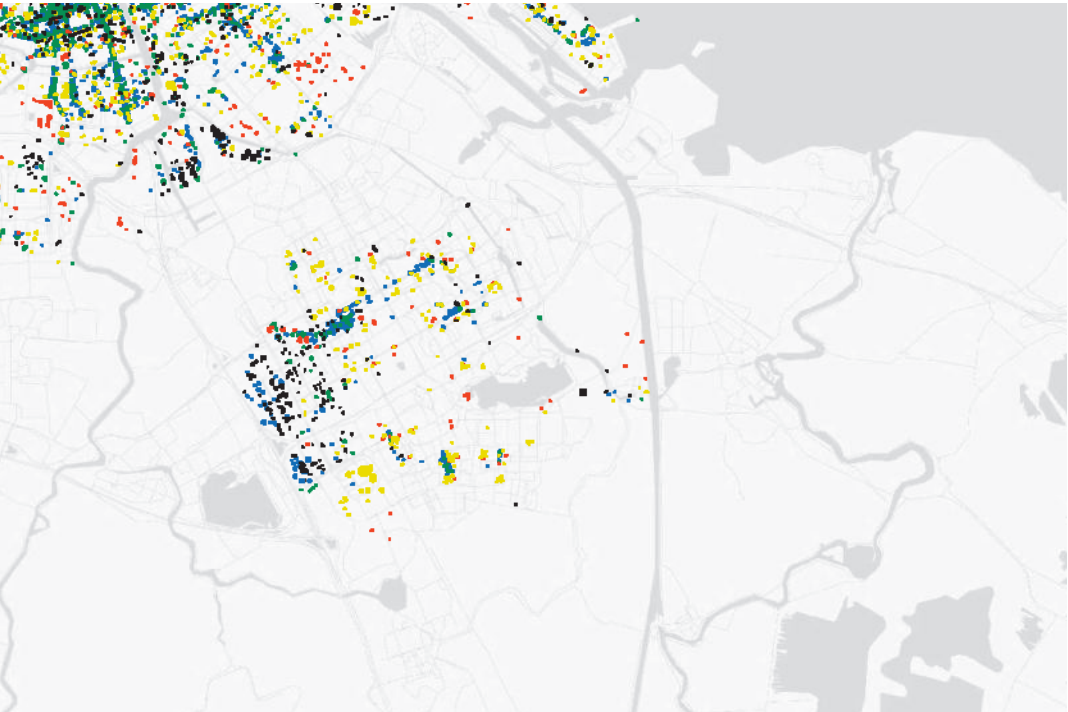
ONTWIKKELING STADSRAND

● Veiligheidsindex (gerelateerd aan gemiddelde van Amsterdam)
■ Tevredenheid buurt (rapportcijfer)
● Verloederingscore (op een schaal van 0-100)
◆ Sociale cohesiescore (rapportcijfer)



FUNCTIES

■ Detailhandel
■ Horeca en logies
■ Vrijtijdsbesteding
■ Buurtvoorzieningen
■ Bedrijvigheid





Strand Zuidoever Gaasperplas, Nellestein



Achterpad Wethouder Tabakstraat, Gein



Jan Schaeferpad, Gein



Achterpad Wethouder Wierdestraat, Gein

GEIN AAN HET GOOI

PLAN TEAM ZUIDOOST

- ANA architecten: Jannie Vinke (architect)
- Bureau B+B: Gert Jan Wisse (landschapsarchitect)
- De Natuurlijke Stad: Walter Dresscher (architect)
- DubbeLL buurtontwikkelaars: Lars Mosman (projectontwikkelaar)
- SVP: Esther Vlaswinkel (stedenbouwkundige)

VAN EINDPUNT VAN DE STAD NAAR KNOOPPUNT IN DE REGIO

In het uiterste puntje van Amsterdam-Zuidoost ligt de wijk Gein: van de vijf studielocaties de plek die het verst van het centrum af ligt. Het team stelt voor om Gein niet langer als eindpunt van de stad te zien, maar juist als knooppunt in de regio. Als stadsranddorp krijgt Gein een eigen identiteit, met een sterk dorpshart waar nieuwe woningen, functies en werkgelegenheid uitkomst bieden voor de bewoners. De nieuwe groene randen van de wijk zorgen voor een vanzelfsprekende overgang naar het landschap, dat zelf ook een ingrijpende transformatie staat te wachten. ‘Groene lopers’ tot aan de voordeuren van de bewoners maken van de introverte en eenzijdige buitenwijk een plek met een dorps én landschappelijk karakter.



Als stadsranddorp krijgt Gein een eigen identiteit, met een levendig dorpshart, landschappelijke randen en goede verbindingen naar de omliggende dorpen en het landschap.



Bekijk hier de toelichting van het team.

ANALYSE

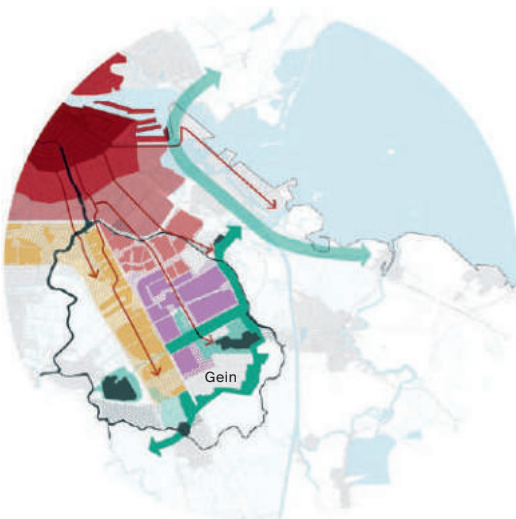
PROTOTYPISCHE SUBURB
Gein is een prototypische suburb: op afstand maar binnen bereik van de stad, nabijheid van groen, huizen met een tuin en een auto voor de deur. Tegelijkertijd stopt alles hier: de stad, de metro, de provincie en ook het ruimtelijk beleid van de gemeente Amsterdam. De wijk Gein blijkt hierin een continue blinde vlek te zijn. Ondanks de nabijheid van groen is de relatie tussen stad en landschap zwak. Door de stedenbouwkundige opzet onttrekken de woningen het groen uit het zicht en is het groengebied vanuit de wijk slecht toegankelijk.

REGIONALE LIGGING
Anders dan andere wijken in de stadsrand leunt Zuidoost minder op het stedelijke centrum. De autodreven, uitgestrekte parkeervelden en de opgetilde metrolijn zijn bepalend voor de structuur van dit gebied, dat qua mobiliteit wordt overheerst door de auto en het OV. Deze stedenbouwkundige opzet van Zuidoost laat zich typeren als een archipel van suburbane wijken met eigen identiteiten; een ‘meerkeuzestad’ aldus het team. Je vindt hier een caleidoscoop aan verschillende wijktypen, smaken en karakteristieken die naast elkaar bestaan en elkaar aanvullen. De stadsrand bestaat uit een serie van ‘schillen’ die sterk verschillen in de mate van permeabiliteit. Binnen deze meerkeuzestad is de homogeniteit van Gein karakteristiek, evenals het feit dat de wijk zo ver van het stadscentrum af ligt dat de relatie met de kleine kernen in het landschap sterker lijkt dan die met de binnenstad. Zo gezien heeft Gein een regionale ligging: dorpen als Abcoude en Weesp en de voorzieningen in het Gooi zijn binnen handbereik.

VEENWEIDEPROBLEMATIEK EN EENZIJDIG WONINGAANBOD
Door de ontwatering en het agrarisch gebruik van het landschap oxideert het veen in het omliggende veenweidelandschap. Dat betekent niet alleen dat het landschap verzakt, ook de wijk Gein zakt, zelfs behoorlijk in vergelijking met de rest van Zuidoost. Vernatting is nodig om verdere inklinking van de bodem te voorkomen. Daarnaast kampt de wijk met verouderde bebouwing, een eenzijdig woningaanbod en een laag voorzieningenniveau. Bijgevolg is er sprake van vergrijzing en beperkte sociale veiligheid. Ook het groen in de wijk voelt nu anoniem en onveilig aan. Bewoners zouden zich eenvoudig moeten kunnen verplaatsen door het groen van de wijk naar het landschap: van groen in de wijk naar buurtpark naar randpark, naar bos, naar de omliggende polders. Deze groene stapstenen missen nu in Zuidoost.



Gein ligt aan het uiterste randje van Amsterdam. Hier loopt het stedelijk systeem dood.



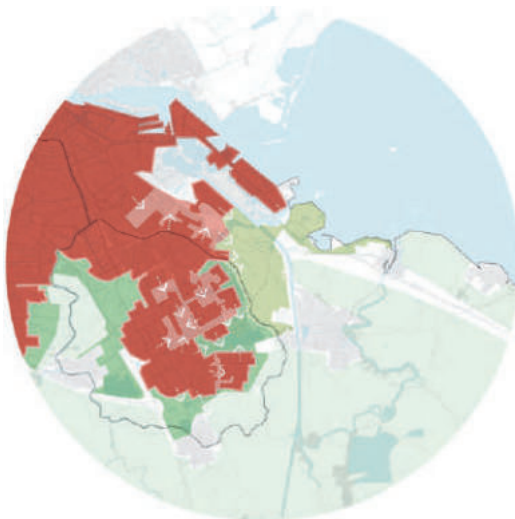
Gein is een blinde vlek in het ruimtelijk beleid van Zuidoost.



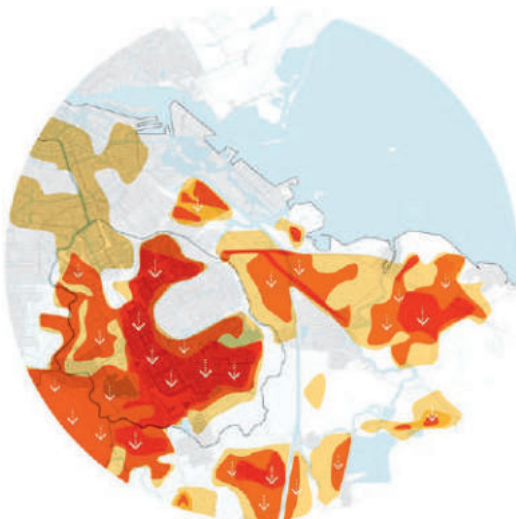
Zuidoost heeft een eigen logica die is gericht op autoverkeer en het OV.



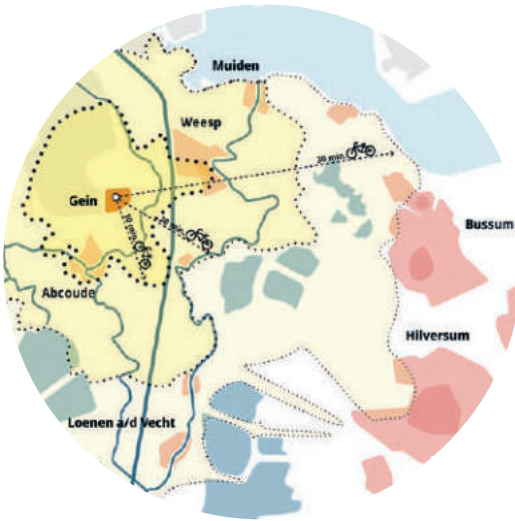
Zuidoost bestaat uit een caleidoscoop aan verschillende wijktypen, smaken en karakteristieken en is daarom te typeren als meerkeuzestad.



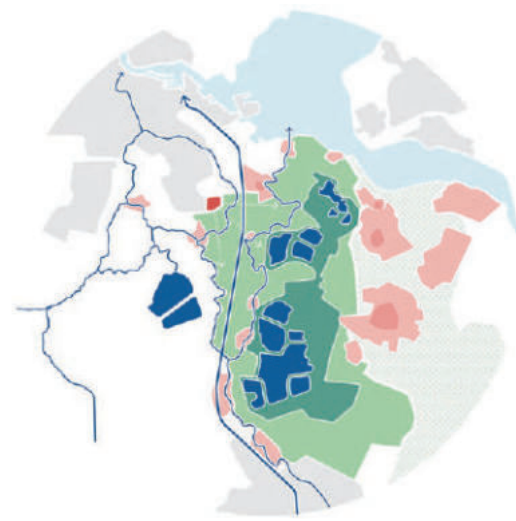
De zuidoostelijke stadsrand is opgebouwd uit een serie van schillen, waar het landschap steeds dichtbij is, maar vaak lastig te bereiken.



Zuidoost en het omliggende veenweidelandschap zijn onderhevig aan bodemdaling door veenoxidatie. Hoe roder de kaart, hoe sterker de bodemdaling.



Een nieuw (snel)fietsnetwerk maakt van Gein het centrum van de regio.



Het veenweidelandschap wordt getransformeerd en sluit aan op de landschapsbeleving van het Gooise landschap bij de Loosdrechtse en Ankeveense plassen.

VISIE

STADSRANDDORP IN DE MEERKEUZESTAD
De veelheid aan woonmilieus in de meerkeuzestad van Zuidoost is het aanknopingspunt voor de visie van het team. Als je Gein bekijkt als uniek onderdeel van die meerkeuzestad, is het logisch om hier een nieuw soort dorp van te maken met eigen kwaliteiten. Het team draait de kijkrichting om en profileert Gein als stadsranddorp aan het landschap van het Gooi in plaats van het eindpunt van Amsterdam. Deze nieuwe stedenbouwkundige typologie is aangesloten op het regionale netwerk en daarmee goed bereikbaar, heeft voldoende dagelijkse voorzieningen om als dorp op zichzelf te kunnen staan en versterkt de landschappelijke identiteit. Zo hangt de nieuwe identiteit van Gein echt samen met het landschap en de dorpen eromheen.

OMDENKEN
Loskomen van het ingebakken idee dat de stadsrand het einde van de stad is, geeft bevrijding. Als de stad niet als de enige bestaansreden wordt gezien, dan is de stadsrand niet het einde van het systeem. Gein kan onderdeel worden van een groter geheel, met een ontspannen en goede woonkwaliteit op kleine schaal. De uitwerking van Gein als stadsranddorp kan ook als voorbeeld dienen voor andere plekken langs de stadsrand die op eenzelfde manier identiteit en kwaliteit missen.

GROTE EN KLEINE VERBINDINGEN
Gein moet zich dus sterker oriënteren op de omliggende kernen. Dat kan op grote schaal met nieuwe infrastructurele verbindingen, door bijvoorbeeld het doortrekken van de metro naar Weesp, IJburg en terug naar Amsterdam CS en misschien ook naar Almere. Een regionaal fietsnetwerk zorgt voor verdere ontsluiting en verknoping, iets wat nu nog compleet mist. Op het laagste schaalniveau wordt het direct aangrenzende landschap toegankelijk gemaakt.



De gebouwen en de openbare ruimte in Gein zijn verouderd.



Het huidige voorzieningenniveau is laag.



Het landschap is in de wijk niet voelbaar.



Er zijn weinig verbindingen tussen de woonwijk en het landschap.



... wordt een stadsranddorp met het landschap als drager.

TRANSFORMATIE VAN HET LANDSCHAP

Gein komt pas echt aan het Gooi te liggen als er niet alleen wordt ingegrepen in de wijk en de infrastructuur, maar ook in het landschap zelf. Daarvoor is een transformatie nodig van het landschap in de Diemerscheg en het stroomgebied van de Gaasp, Gein en Vecht. Het inklinkende veenweidelandschap wordt vernat en stukken van de agrarische grond worden omgevormd naar veenmoerassen en moerasbossen. Zo laat het team de landschapsbeleving aansluiten op de beleving van het Gooise landschap bij de Loosdrechtse en Ankeveense plassen.

DE DIFFUSE STADSRAND EN HET INTRODUCEREN VAN CONTRASTEN

De visie van het team maakt de zuidoostelijke stadsrand meer diffuus, met nieuwe groene en blauwe landschappelijke gradiënten in de grenszone. Het resultaat is een veel geleidelijker overgang van stad naar landschap. Dit vraagt ook om een transformatie van Gein zelf. In het stadsranddorp moeten voldoende mensen wonen om de kwaliteit van het voorzieningenniveau te kunnen garanderen. Het versterkte dorpshart moet een herkenbare identiteit krijgen binnen de meerkeuzestad van Zuidoost, waardoor het zich onderscheidt van de andere centra in de omgeving. Aan de randen van Gein wordt een deel van de ruimte voor de auto omgezet naar landschap. Zo krijgt de nu introverte en eenzijdige buitenwijk straks een dorps en landschappelijk karakter.

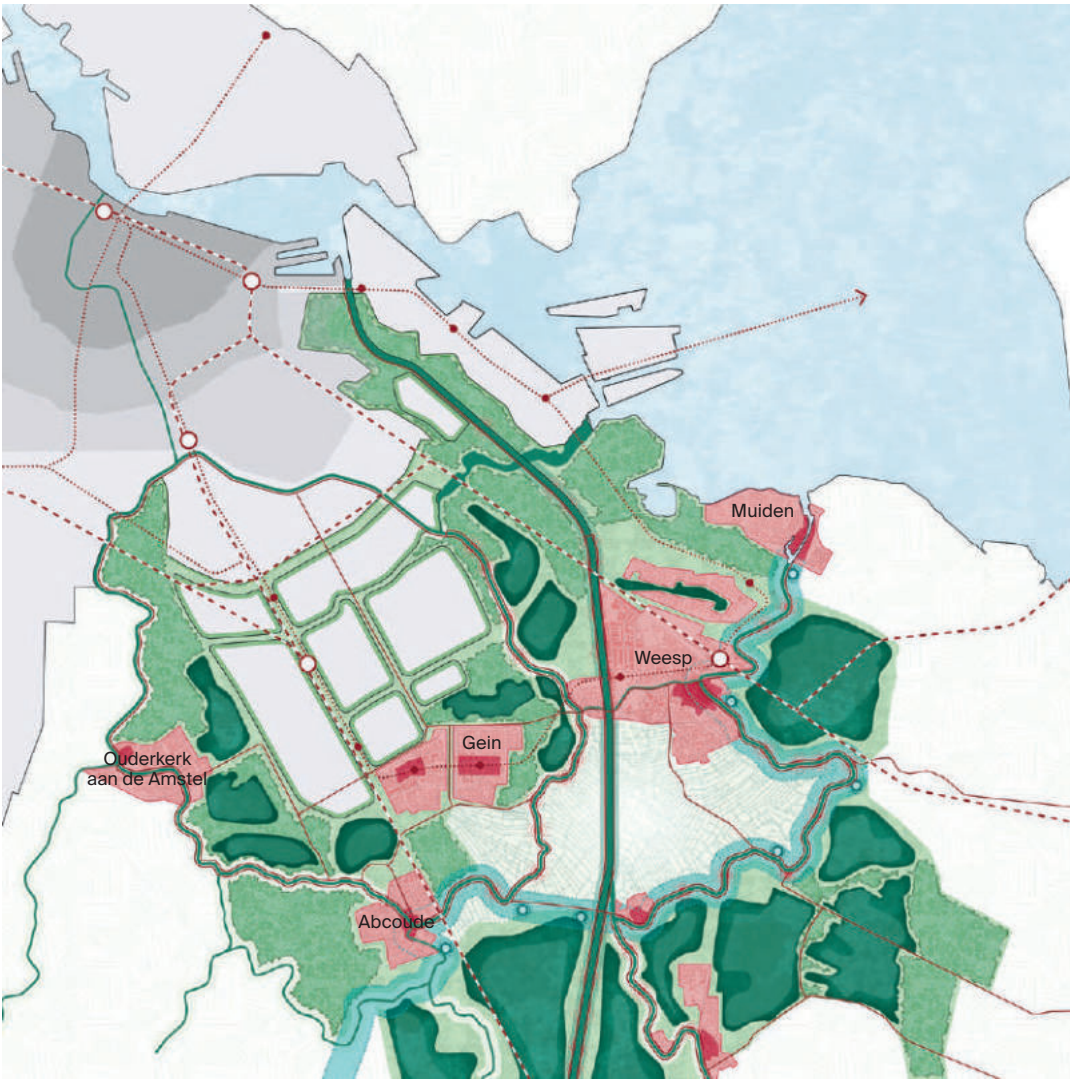
ONTWERP

EEN LEVENDIG HART MET LANDSCHAPPELIJKE RANDEN

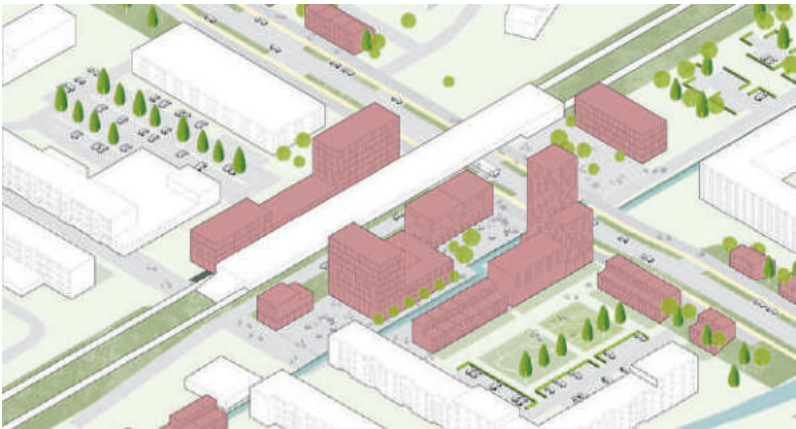
Gein aan het Gooi krijgt een veel sterkere eigen identiteit. Het hart van Gein rondom het metrostation wordt verdicht met een mix aan functies, ruimte voor werkgelegenheid en nieuwe typen woningen, die doorstromingsmogelijkheden bieden voor de huidige bewoners van Gein. De levendige stationsomgeving zorgt voor verbeterde sociale veiligheid en huisvest dagelijkse voorzieningen als horeca, winkels, cultuur en werkruimtes. Het team zet de overmaat van de huidige dreven in om ruimte te maken voor dijkwoningen, voetgangers en fietsers: de dreven zijn niet langer barrières tussen de afzonderlijke woonvelden. In de randen worden de grote parkeerterreinen omgezet naar nieuwe groene en blauwe ruimte. Deze nieuw aangelegde moerasnatuur sluit aan op het omliggende landschap en maakt in de wijk ruimte voor vernatting van de inklinkende bodem.

NIEUWE WOONVORMEN EN BEREIKBAARHEID

Zowel in het hart van Gein als in de randen moet de woningvoorraad worden gedifferentieerd. Het team voegt bijvoorbeeld kleinere en grotere woningen toe op de koppen van de rijbebouwing. Het realiseren van nieuwe type woningen zorgt voor doorstroming binnen de wijk. Zowel de oudere bewoners in de huidige laagbouw als de starters in de sociale huurappartementen krijgen de kans om



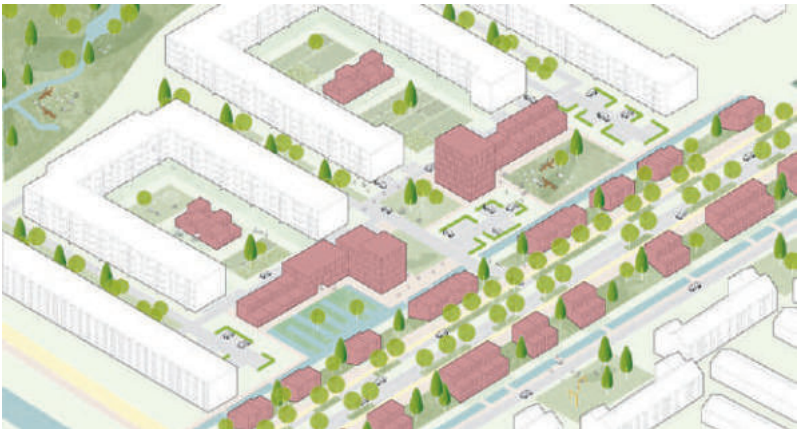
Gein aan het Gooi: van eindpunt van de stad naar knooppunt in de regio.



Het hart van het gebied rondom het metrostation wordt verdicht met een mix aan functies, ruimte voor werkgelegenheid en doorstromingsmogelijkheden voor de huidige bewoners van Gein.



De levendige stationsomgeving biedt dagelijkse voorzieningen als horeca, winkels, cultuur en werkruimtes en verbeterde sociale veiligheid.



De overmaat van de dreefprofielen wordt gebruikt om multifunctionele woondijken te maken.



De nieuwe woondijken op de voormalige dreven worden toegankelijk voor voetgangers en fietsers.



Aan de stadsrand wordt de overmaat aan parkeerplaatsen getransformeerd naar moerasbos binnen de wijk. Er wordt gedifferentieerd in de woningen door XS en XL-rijwoningen toe te voegen op de blinde koppen.



Vanuit de moerasbossen in de wijk is het landschap per kano of SUP bereikbaar.



Aan de getransformeerde parkeervlaktes komt een mix aan woonvormen. De openbare ruimte wordt groener en nat, met ruimte voor waterrecreatie en tuinieren.

door te stromen naar een passende woning. In het aangrenzende landschap is ruimte voor nieuwe woonvormen, zoals tiny houses en autarkisch wonen. In de visie transformeert het inklinkende veenweidelandschap in het buitengebied naar duurzame natte landbouw. Hier worden gewassen verbouwd die een hoger waterpeil nodig hebben. Deze natte teelt helpt de bodemdaling te reduceren. In dit gebied worden collectieve woonhoeven in extreem lage dichtheden gerealiseerd. Ze zijn toegankelijk via nieuwe paden en recreatieve verbindingen. Met nieuwe (snel)fietsverbindingen naar het omliggende landschap en OV-verbindingen naar omliggende dorpen wordt Gein zo het hart van de regio.



CONCLUSIE

KLEINE EN GROTE STAPPEN
De visie op het Gooi vraagt om kleine stappen op de korte termijn en grote stappen op de lange termijn. De overmaat in het stedenbouwkundig weefsel van Gein biedt kansen om de transformatie nu al in gang te zetten. Er is voldoende ruimte om nu al op een aantal plekken te verdichten en de parkeervelden te transformeren tot landschappelijke zones. Voor de grote stappen met systematische ingrepen, zoals het transformeren van het veenweidelandschap, zijn meer partijen nodig en nieuwe samenwerkingen tussen de gemeenten, de provincies, de waterschappen en private partijen.

VAN BUITENWIJK NAAR STADSRANDDORP
De ontwerpstudie *Gein aan het Gooi* laat zien dat de omgekeerde denkrichting kan helpen deze doorsnee suburb te transformeren naar een sterk stadsranddorp. Op die manier maakt Gein gebruik van de kracht van Amsterdam, maar profileert zich ook als kern in het regionale (Gooise) netwerk. De ontwerpvisie laat zien hoe de ontmoeting tussen stad en landschap hier kan worden vormgegeven. Ook de andere 'dorpen' in de zuidoostelijke stadsrand en het aangrenzende landschap kunnen zo aan kracht winnen: een serie van goed verbonden dorpskernen in de stad en in het veenlandschap.



In het buitengebied wordt ruimte gemaakt voor natte landbouw met collectieve woonhoeves in extreem lage dichtheid en nieuwe woonvormen. Het landschap is niet alleen doorgetrokken tot in de wijk, maar ook direct toegankelijk via nieuwe paden.



Nét buiten de wijk is ruimte voor nieuwe woonvormen, zoals *tiny houses* en autarkisch wonen.



Nieuwe recreatieve paden verbinden de wijk met het landschap.



- Nationale landschappen (NL)
- Natura 2000 (N2000)
- Natuurnetwerk Nederland (NNN)
- Stilgebieden (SG)
- NL + NNN
- NL + N2000
- NL + NNN + SG
- NL + NNN + N2000
- NL + NNN + N2000 + Nationale parken
- NL + NNN + N2000 + SG
- NL + NNN + N2000 + SG + Nationale parken

De Waterlandscheg wordt omgeven door waardevolle en beschermde natuurgebieden.

STUDENTENWERK

DE AMSTERDAMSE STADSRANDEN
VERGELIJKEN
Door Remco Reijke

Hbo-studenten leren veel door het aanpakken van aansprekende opgaven uit de beroepspraktijk. Idealiter komen praktijk en onderzoek daarbij samen om in een laboratoriumachtige omgeving met professionals op een onderwerp te studeren. Voor de studenten uit het derde jaar van de opleiding Built Environment van Hogeschool Utrecht was Het Stadsranden-lab daarom een buitenkans.

DE AMSTERDAMSE STADSRANDEN

Parallel aan de professionele ontwerpteams deden de studenten onderzoek naar de betekenis van de stadsranden. Zo deden zij historisch onderzoek naar de ontwikkeling van de stad.

Ook vergeleken zij de stadsranden met aansprekende voorbeelden in binnen- en buitenland, en analyseerden ze op gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde om een afweging te kunnen maken van de mogelijkheden per gebied. De invloed van de groeiende woningvraag in een stad (rode druk) en de beperkende maatregelen door omliggende beschermde natuurgebieden (groene druk) zijn hierbij meegenomen.

Uit de analyse van de Amsterdamse stadsranden blijkt dat de opgaves per rand van elkaar verschillen. Zo heeft de stadsrand West en het omliggende landschap veel verschillende invullingen en kwaliteiten maar mist het gebied één echte identiteit. De zuidelijke stadsrand langs de Amstelscheg heeft een hoge ruimtelijke kwaliteit, maar daar zorgt de enorme rode druk voor onzekerheid. In Amsterdam-Noord wordt Waterland door de A10 afgesneden van de rest van de stad. Hier liggen opgaves als het maken van verbindingen en het slechten van barrières.



De stadsranden van Amsterdam kennen een variatie aan voorzieningen die nu al vaak een recreatief karakter hebben.



Arnhem



Groningen

Om de werkelijke betekenis van de stadsranden voor steden in het algemeen en Amsterdam in het bijzonder te kunnen achterhalen, is gezocht naar vergelijkingsmateriaal: aansprekende voorbeelden in binnen- en buitenland. Amsterdamse kenmerken als hoge rode en groene druk, harde administratieve grenzen, hoge bevolkingsgroei en het vingerstad-model bepaalden uiteindelijk de keuze voor vijf vergelijkingssteden.

ARNHEM

De aansluiting op de beschermde groengebieden hebben een grote invloed op de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de Arnhemse stadsranden. Door de hoge groene druk is de ruimte om de stad uit te breiden beperkt. De stadsparken vangen veel recreatieve functies op, waardoor de rode druk, die ook in Arnhem hoog is, minder voelbaar is.

GRONINGEN

Door de nabijheid van de grens met Drenthe werd uitbreiding van de stad Groningen in zuidwaartse richting langere tijd tegengehouden. Nu wordt er juist goed samengewerkt tussen Groningen en Drenthe en is er een nieuwe wijk gebouwd op Drents grondgebied. Door de lage rode druk en de lage groene druk biedt deze nieuwe stadsrand ruimte om te experimenteren met extensieve functiecombinaties van natuur, land- en tuinbouw, energiewinning en klimaatopgaven.

UTRECHT

Utrecht is, net als Amsterdam, één van de hardst groeiende gemeenten in Nederland. Opvallend is dat de stadsranden van Utrecht de afgelopen jaren niet zoals in Amsterdam een geleidelijke verschuiving hebben door-gemaakt, maar een abrupte: nieuwe woonwijken hebben ervoor gezorgd dat de stadsrand ver opgeschoven is. Dit was mogelijk door de lage groene druk rondom de stad.

KOPENHAGEN

De historische kern van Kopenhagen vormt als het ware de palm van een hand waaraan langs de metro en het treinspoor stedelijke ‘vingers’ zijn gegroeid. Qua vorm is de stad vergelijkbaar met Amsterdam. Meer nog dan in Amsterdam worden wandelen, fietsen en openbaar vervoer gestimuleerd als ‘groene mobiliteit’ in de stadsranden. Om te zorgen voor betere verbindingen, is een stadspark over een drukke weg heen gemaakt.

ANTWERPEN

Antwerpen wordt gekarakteriseerd door vijf grootschalige groenstructuren die de wijken met elkaar te verbinden en bewoners op loopafstand toegang tot openbaar groen geven. De ringweg R10 vormt een barrière. Waar de Amsterdamse A10 in de Waterlandscheg als grens wordt gezien, is de ringweg in Antwerpen een singel met aan beide zijden bebouwing, zoals in Amsterdam langs delen van de A10-west is te zien. Antwerpen heeft, net als Kopenhagen, een vingerstadmodel.

AANBEVELINGEN VOOR



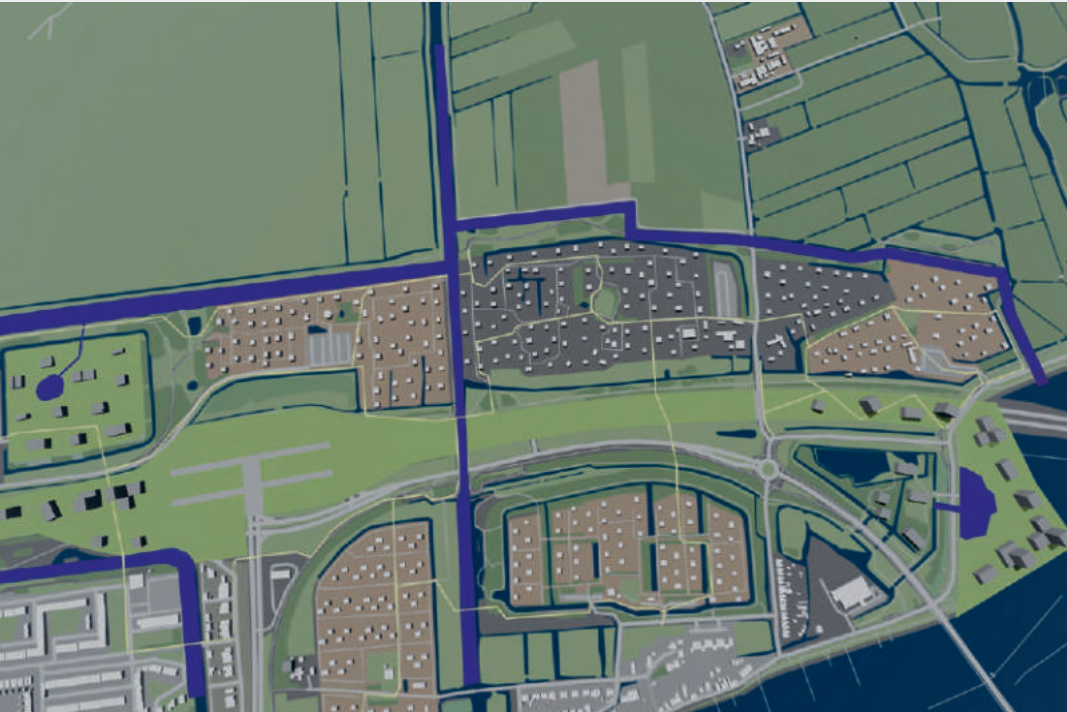
Utrecht



Kopenhagen



Antwerpen



Impressie in vogelvlucht van de door de studenten voorgestelde invulling van stadsrand Noord.

AMSTERDAM

Uit de analyses blijkt dat elke stad op haar eigen manier omgaat met de kwaliteiten van de stadsranden. Desondanks zijn er een aantal generieke lessen uit te trekken. Zo moeten ruimtelijke versnippering en verrommeling, vaak ontstaan door versnipperd eigenaarschap, tegen worden gegaan, anders maken ze gebieden ontoegankelijk. Ook de volkstuinten in de stadsrand zijn vaak besloten enclaves, die beter toegankelijk gemaakt zouden moeten worden voor recreatie. Een andere hindernis die geslecht moet worden, is infrastructuur. Door deze deels ondergronds te leggen, kan er een natuurlijke, minder harde overgang van stad naar land ontstaan. Daarnaast is het belangrijk om de bereikbaarheid van de stadsrand te verbeteren door het stimuleren van ‘groene mobiliteit’ zoals langzaam verkeer en OV.

VOORBEELDEN VOOR AMSTERDAM-NOORD EN DE WATERLANDSCHEG

De studenten concluderen dat er drie aspecten essentieel zijn voor de stadsranden, en werken deze uit voor Amsterdam-Noord en de Waterlandscheg:

1. Bereikbaarheid: Geïnspireerd op hun stedenonderzoek, bevelen de studenten het ondertunnelen van de ringweg A10 aan. Hierdoor kan er een substantiële hoeveelheid woningen worden toegevoegd. Het biedt tevens de mogelijkheid om boven de weg een stadspark te realiseren dat stad en landschap verbindt.
2. Toegankelijkheid: Door versnipperd groen en ook de nu nog ontoegankelijke volkstuinten met elkaar te verbinden ontstaat een groot recreatief park met wandel- en fietsroutes.
3. Identiteit: Vanuit de historische analyse houden de studenten een pleidooi voor behoud en bescherming van het historische veenweidelandschap. Dit fungeert in hun visie als onderlegger en drager voor groenstructuren en waterwegen.

Dit onderzoek werd uitgevoerd door Jelle Brem, Ward Edelenbosch, Matt Goedemans, Susan Mellendijk en Vera de Vries, allen student in de specialisatie Stadsontwikkeling binnen de opleiding Built Environment van Hogeschool Utrecht. Docenten Rien van Stigt en Remco Reijke begeleidden het onderzoek. Het hele onderzoek is te vinden op de website van BNA Onderzoek: <https://www.bna.nl/het-stadsranden-lab/de-resultaten/studentenwerk>

HOE VERDER?

Wat is de betekenis van de resultaten van Het Stadsranden-lab? Wat zijn eye-openers? We vroegen het aan vijf bij de ontwerpstudie betrokken personen. Zij reflecteren samen met ons op de uitkomsten, delen hun persoonlijke fascinatie voor de stadsrand en kijken met ons door naar de toekomst.

VIJF VRAGEN AAN INDIRA VAN 'T KLOOSTER

Directeur van ARCAM en mede-initiatiefnemer van Het Stadsranden-lab

1. Wat is het belang van een ontwerpstudie naar de stadsranden?
“Stadsranden zijn hyperdynamische zones waar veel ruimtelijke druk op staat, bijvoorbeeld om woningen of kantoren in te bouwen. Tegelijkertijd grenzen ze aan waardevolle groengebieden. Ze functioneren als ‘kreukelzones’: zorgvuldig ontworpen systemen, zoals auto’s

die hebben om inzittenden te beschermen tegen fysiek letsel bij impact. Zo doen stadsranden dat feitelijk ook. Hier hebben ontwerpers de kans om de ontmoeting (potentiële botsing) tussen rood en groen optimaal te begeleiden, door een (nieuw) onderliggend systeem te ontwerpen dat de dynamiek van het gebied optimaal gebruikt om gezonde, rode én groene, waardevolle leefruimte te realiseren.”

2. Wat is jouw mooiste ‘randervaring’?
“Vorig jaar heb ik wekenlang door Amerika gereisd. Amerika is één grote randervaring, maar de mooiste was in Las Vegas. De stad ligt midden in de woestijn. Irrigatie en bebouwing vindt alleen plaats als er economisch gewin te halen valt. Rijden over The Strip is een adembenemend spektakel van ‘neon signs’, ‘wedding chapels’ en fantasierijke hoogbouw, dat net zo abrupt als het begon weer ophoudt. Van het ene op het andere moment – en dat is echt een kwestie van enkele tientallen meters – gaat de hoogstedelijke buzz over in een compleet leeg, rotsachtig en onherbergzaam landschap.”



Het visuele en programmatische spektakel op The Strip in Las Vegas ...



...houdt net zo abrupt als het begon weer op.

3. Wat valt op als je naar de uitkomsten kijkt?
“De vijf stadsranden van Amsterdam lijken op het eerste gezicht vijf variaties op hetzelfde rood en hetzelfde groen, maar dit project heeft mij geleerd dat zowel de geschiedenis en context van de bebouwing als van de landschappelijke eigenschappen hypercontextueel zijn. Veenweide is geen landbouwgrond, is geen middeleeuwse polder. Een bloemkoolwijk is geen snelweglocatie, is geen naoorlogse tuinstad. Stadsranden vragen om maatwerk en zorgvuldig vooronderzoek.”
4. Hoe moeten we verder met de stadsranden?
“Het Stadsranden-lab is een vervolg op het Parlement van de Scheggen en de resultaten zijn tot februari 2021 te zien in de tentoonstelling EndLESS Amsterdam, die de Circulaire Agenda van Amsterdam in beeld brengt. Voor ARCAM zullen de stadranden op verschillende manieren in beeld blijven. De meest complexe opgave ligt denk ik in de kop-

pling van bottom-up beheermodellen van het groen (dus optimale participatie) aan groot-schalige, complexe vraagstukken zoals klimaat, energie en bodemdaling.”

5. Wat wil je meegeven aan professionals die samen verantwoordelijk zijn voor de toekomst van onze stadsranden?
“De stadsranden moeten weliswaar worden vormgegeven, maar de opgave is geen ontwerpogave alleen. Het vereist de inbreng van veel en uiteenlopende disciplines. De kunst is om niet-professionals daadwerkelijk een stem te geven, en die te koppelen aan de meta-opgaven op regionaal, landelijk en soms zelfs mondiaal niveau. De vraag hoe de stadsranden in te vullen met inspraak en betrokkenheid van alle stakeholders speelt momenteel in elke gemeente. *De Nationale Omgevingsvisie* biedt daar handvatten voor, maar is in de praktijk niet vanzelfsprekend. Het is spannend om te volgen hoe Amsterdam dat bijvoorbeeld doet met de *Omgevingsvisie Amsterdam 2050*.”

Manege aan de Sloteweg met op de achtergrond het kantoor van PWC aan de A4, gefotografeerd tijdens een fietstocht langs de stadsrand.



VIJF VRAGEN AAN JAN MAAS EN PHILOMENE VAN DER VLIET

BOOM landscape was betrokken bij zowel het Parlement van de Scheggen (2019) als Het Stadsranden-lab

1. Wat is het belang van een ontwerpstudie naar de stadsranden?
“Er wordt driftig antworpen aan de stad, invulling gegeven aan de woningbouwopgave en er is steeds meer aandacht voor bereikbare kwalitatieve landschappen dichtbij de stad. De zone daartussen, de stadsrand, is zelden een ontwerpogave. Het is waardevol en belangrijk dat met deze ontwerpstudie eindelijk eens de vraag wordt gesteld: wat is een goed ontworpen stadsrand? Op het moment liggen er in de stadsrand functies bij elkaar zonder dat erover nagedacht lijkt. De stadsranden kunnen efficiënter en productiever worden en zo veel meer betekenis krijgen.”

2. Wat is jullie mooiste ‘randervaring’?
“Al wandelend langs de randen van de Noorder IJ-plas, in het geruis van de A10 en de populieren langs het water, vertelden bewoners over illegale raves en motorcrosses, over de bijzondere natuur, ‘De Gestuurde Storm’, de argwaan naar de dump van slib in de plas en de komst van een windmolenpark. Anekdoten over de politieke flipperkast van plannen en het afhouden van verantwoordelijkheden. In een kokertje, vastgeplakt aan de voet van een hoogspanningsmast, vonden we een papieren rolletje met handgeschreven codes in verschillende handschriften. De stadsrand hier is zowel curieus als typerend.”

3. Wat valt jullie op aan de uitkomsten?
“Dankzij de inspirerende bijeenkomsten met het team van West zijn we genuanceerder geworden over de denkrichting dat de stadsrand ‘van iedereen is’. Doordat het team de problematiek vanuit sociale en demografische opbouw benadert, creëren ze de mogelijkheid om de stadsrand betekenis

te geven voor een regenboog aan verschillende typen mensen. In de stadsrand van West staat een rijtje garageboxen waar nu loempia’s worden gevouwen of waar nieuwe bedrijfjes wat dingen uitproberen die thuis niet kunnen. De garagebox werd in dit project een metafoor voor de stadsrand: een werkplaats of laboratorium, waar je dingen doet die niet kunnen in de stad of mogen in het landschap. In dezelfde analogie werd de volkstuin de garagebox van de buitenruimte; een tuin waar je mag aanklooiën. De stadsranden zijn van lokaal belang en divers. Wanneer ze van betekenis zijn voor wie er dichtbij woont, dan is de som der delen van vitaal belang voor de stad als geheel.”

4. Hoe moeten we verder met de stadsranden?
“We pleiten ervoor om concrete projecten in de stadsrand te formuleren en daar dan een ontwerp voor te maken. Dit is de enige manier om te komen tot betekenisvolle, productieve en toegankelijke stadsranden. Het

dwingt expliciet te zijn. Met name bij het groene programma valt er een wereld te winnen; op het moment worden bermen, speeltuintjes, ecologische structuren en volkstuinen vaak met hetzelfde groene kleurpotlood ingekleurd.”

5. Wat wil je meegeven aan de professionals die samen verantwoordelijk zijn voor de toekomst van onze stadsranden?

“De stadsranden zijn van belang voor vele groepen, maar bijna niemand daarvan heeft een (grond)positie of een plek aan de tekentafel. Wij willen professionals meegeven ruimte te maken voor spontane programmering en initiatieven. Dat vereist opdrachtgevers die vertrouwen hebben in de burger én de ontwerper.”

De noordelijke stadsrand van Rotterdam wordt momenteel verlegd door de aanleg van de verbinding A13/A16. De stad zal daardoor verder uitdijen en de groene ruimte in de polder tussen Rotterdam en Delft zal kleiner worden.



VIJF VRAGEN AAN FRANCESCO VEENSTRA

Voorzitter van de BNA

1. Wat is het belang van een ontwerpstudie naar de stadsranden?

“Er is een algemeen belang gemoeid met het uitvoeren van ontwerpend onderzoek. Door ontwerpers, stakeholders en gebruikers samen te brengen in een onderzoeksopgave zonder dat er direct kwesties op het spel staan, vergroot je de kans om nieuwe ideeën te toetsen en bijzondere uitkomsten te genereren. De zoektocht naar een gezonde balans tussen bebouwd en onbebouwd landschap kan het best worden gestart in de randen van het bestaande stedelijke gebied, waar veel van oorsprong onaantrekkelijke binnenstedelijke functies naartoe zijn verhuisd. Met de uitkomsten van dit onderzoek kan verder worden nagedacht over vormgeving en structurering van de stadsranden en de aansluiting op het omliggende landschap. De verschrompelde stu-

dies leveren inspiratie voor bestuurders, ontwikkelaars en ontwerpers om in de stadsranden kansen te ontdekken om de grote maatschappelijke opgaven van nu integraal op te lossen.”

2. Wat is jouw mooiste 'randervaring'?

“Ik vind randen van Hanzesteden zoals Deventer en Kampen bijzonder aantrekkelijk. Deze steden hebben van oorsprong een heldere overgang van landschap naar stad, maar ondertussen zijn ze zodanig uitgebreid dat grote delen van hun stadsranden niet meer de oorspronkelijke kwaliteit hebben. De buitenstedelijke uitbreidingen hebben in veel gevallen rafelranden gecreëerd die ik erg onaantrekkelijk vind. We hebben overigens de neiging om steden te benaderen vanuit de auto. Als je op de fiets of hardlopend een stad binnenkomt of verlaat, of over een stad vliegt, kan de beleving van de rand totaal anders zijn. Mijn stad Rotterdam is daar een goed voorbeeld van; voor je het weet sta je midden in de polder. Daar kan ik enorm van genieten.”

3. Wat valt op als je naar de uitkomsten kijkt?

“Wat opvalt is dat de stadsranden, rafelig en gekenmerkt door een diverse en haast anarchistische bebouwing, uitnodigen tot experiment waarbij de regels niet te strikt worden gemaakt. Blijkbaar is er een grote behoefte om dit als een belangrijke kwaliteit van de stadsrand te definiëren. Betekent dat dat deze kwaliteit elders in de stad is verdwenen? Ik zou willen stellen dat juist de stadsranden meer gedefinieerd moeten worden en dat er ook midden in bestaande stedelijke gebieden ruimte moet blijven voor experimentele stedenbouw en leefvormen. Bij het kijken naar de stadsranden van Amsterdam moeten we reflecteren op de behoeftes en kansen in de binnenstad; de stadsrand is niet de enige plek waar alle problemen voortkomend uit stedelijke groei kunnen worden opgelost.”

4. Hoe moeten we verder met de stadsranden?

“De BNA heeft met dit onderzoek een aanzet gegeven voor deze omvangrijke ont-

VIJF VRAGEN AAN PAUL VAN HOEK

Landschapsarchitect/hoofdontwerper bij de gemeente Amsterdam, projectpartner van Het Stadsranden-lab

1. Wat is het belang van een ontwerpstudie naar de stadsranden?

“Een goede samenhang en wisselwerking tussen stad en landschap kan zorgen voor een sterkere stad én een sterker landschap tegelijk. Die opgave wordt het meest expliciet en spannend in de stadsranden: ergens daar waar stad en landschap elkaar raken. Dit is dé plek om te onderzoeken welke kansen hiervoor zijn.”

2. Wat is jouw mooiste 'randervaring'?

“Dat zijn de onderdoorgangen van de A10 naar Waterland. Ik woon zelf in Monnickendam en fiets veel van en naar Amsterdam. Het moment dat je na een intensieve dag werken in de drukke stad onder een

van de ‘poorten’ onder de A10 door Waterland in fietst is iedere keer weer een spectaculair contrast. Ineens sta je in de weidheid en stilte (en donkerte!) van Waterland. En ja, andersom werkt het ook.”

3. Wat valt op als je naar de uitkomsten kijkt?

“Er liggen vijf echt heel verschillende onderzoeken met verrassende uitwerkingen op tafel. De vondst en inzet van team Zuidwest maakte mij nieuwsgierig. Ze stelden gedurende het proces voor om de stadsrand van oostelijk naar westelijk van het Amsterdamse Bos te verschuiven. Dit omdat hier nog de typische ‘ongeorganiseerde’ grens aanwezig is die volgens het team kenmerkend is voor een stadsrand; dit is belangrijke vrije ruimte voor experiment en innovatie. Waar ruimtelijk ordenaars vaak geneigd zijn het ongeordende te ordenen, omarmt dit team het juist als kwaliteit. Interessant is of, en zo ja waar, er in de agglomeratie Amsterdam nog meer van dit soort zones zijn en of de mogelijke betekenis daarvan voldoende in beeld is.”

4. Hoe moeten we vanaf hier verder met de stadsranden?

“Het fenomeen ‘stadsrand’ is behoorlijk fluïde, veelvormig en daardoor soms ongrijpbaar gebleken. Vraag de vijf teams nu de gehele stadrand van de agglomeratie Amsterdam te tekenen en te omschrijven en er komen vijf verschillende tekeningen en verhalen. Dat is helemaal niet erg, omdat het in mijn ogen het belangrijkste is dat er bewust wordt gekeken naar mogelijke kansen voor een samenhangende ontwikkeling van stad en landschap. Per definitie zijn dit samenwerkingsopgaven met veel partijen. De gemeente Amsterdam heeft hierin op zijn minst de rol om opgaves te formuleren en kaders te stellen.”

5. Wat wil je meegeven aan de professionals die samen verantwoordelijk zijn voor de toekomst van onze stadsranden?

“Denk niet alleen vanuit wat de stedeling behoeft van het landschap, maar ook wat het landschap behoeft van de stedeling.”



Onderdoorgang van de A10 naar Waterland

werpopgave. Ook Atelier Rijksbouwmeester heeft zich in 2020 beziggehouden met kijken in de stadsrand. Nu is het aan andere partijen dit op te pakken en actief de stadsranden in het hele land verder te verkennen.”

5. Wat wil je meegeven aan de professionals die samen verantwoordelijk zijn voor de toekomst van onze stadsranden?

“De stadsranden vragen om een integrale aanpak. Het is een opgave die succesvol wordt wanneer iedereen de krachten bundelt en deze gebieden omarmt als de meest kansrijke voor wonen, werken en recreëren en het realiseren van een hoogwaardige leefomgeving.”

COLOFON			
PROJECTTEAMS			
Team Noord			
XOOMlab: Harvey Otten, Joost Vorstenbosch			
BERGcs: André Langenberg			
Olivia media: Bas Kok			
Natuurlijke Zaken: Saline Verhoeven			
Team West			
26H: Wouter Pocornie			
Paola Salviano			
12N_Urban Matters: Fulco Treffers			
Inbo: Maria Piels			
Team Zuidwest			
UNStudio: Misja van Veen, Pedro Silva Costa, Dana Behrman, Olga Kotta en Cadgas Delen			
Rademacher / De Vries			
Architecten: Christopher de Vries			
Waternet: Maarten Ouboter			
LUDWIG: Peppie Wiersma			
Team Zuid			
Clubhaus Architecten: Marjan van Herpen en Claudia Temperilli			
M3H: Machiel Spaan			
ROC Amsterdam: Robert Koerts			
VE-R: Remco Rolvink en Berrie van Elderen			
Team Zuidoost			
ANA architecten: Jannie Vinke			
Bureau B+B: Gert Jan Wisse			
De Natuurlijke Stad: Walter Dresscher			
DubbelL			
buurtontwikkelaars: Lars Mosman			
SVP: Esther Vlaswinkel			
STUDENTEN			
Kim van Balken, Mike Blauw, Fieke de Groot, Josje Staal			
(Hogeschool van Amsterdam); Jelle Brem, Ward Edelenbosch, Matt Goedemans, Susan Mellendijk, Vera de Vries (Hogeschool Utrecht); Tale Bjelland, Anne-Marije van Duin, Jelle Engelchor, Danijela Kirin, Venetia Kolliä, Eek van der Krogt, Kasper Neeleman, Magali Sanz Casas, Lesley Thoen, Mark Vergeer (Academie van Bouwkunst Amsterdam)			
GASTBIJDLAGEN			
Theo Baart (fotograaf), Rosa Stapel (College van Rijks adviseurs), Like Bijlsma (PBL), Merten Nefs (Vereniging Deltametropool), Mike Blauw, Josje Staal, Kim van Balken, Fieke de Groot (studenten Hogeschool van Amsterdam), Remco Reijke (Hogeschool Utrecht), Jonas Papenborg (Academie van Bouwkunst Amsterdam)			
PROJECT- EN KENNISPARTNERS			
Paul van Hoek (gemeente Amsterdam), Irene Ponec (Ymere), Rien van Stigt en Remco Reijke (Hogeschool Utrecht), Erik Anton de Graaf (Hogeschool van Amsterdam), Hanneke Kijne en Jonas Papenborg (Academie van Bouwkunst Amsterdam)			
SPREKERS GRENS-VERKENNINGEN			
Greg Nottrot en Floor Leene (Nieuw Utrechts Toneel), Saskia Aukema (fotograaf), Renate Schepen (Doordacht), Like Bijlsma (PBL), Erik Anton de Graaf en Frank Suurenbroek (Hogeschool van Amsterdam), Maïke van Stiphout (DS landschaps-architecten), Edwin Gardner (Studio Monnik)			
KLANKBORDGROEP			
Aafke Post (gemeente Amsterdam), Jonas Papenborg (Flux Landscape architecture), Klaas Breunissen (Stichting Behoud Waterland), Jimmy Verheij (Ymere), Marrit van der Schaar (Ymere), Olga Appelman (gemeente Amsterdam), Robert Graat (Staasbosbeheer), Annet Zondervan (CBK Zuidoost), Rienk Postuma (De Key), Minze Walvius (Advier), Erwin van Schagen (gemeente Amsterdam), Ivan Nio (stedelijk onderzoek), Roy Berents (gemeente Amsterdam), Eva Hekkenberg (VORM), Irene Ponec (Ymere), David Kloeet (Karres en Brands), Kasper Spaan (Waternet), Hans Massop (Waterschap Amstel, Gooi en Vecht), Nelleke Penninx (gemeente Amsterdam), Hans Wilschut (Wonderwel), Gregor van Lit (gemeente Amsterdam), Jan Heeren (gemeente Amsterdam), Jouke van der Werf (gemeente Amsterdam), Guido Nas (gemeente Amsterdam), Jan Maas (BOOM Landscape), Pieter Boek-schooten (Van Eesteren Museum), Marjan Kootwijk (Ymere), Nabila Bouabbouz (gemeente Amsterdam), Erwin Spijker (Studio Y)			
MET DANK AAN			
Pepijn Bakker (Rochdale), Femke Gerritsma (ARCAM), Isabel van Lent (architectuurhistoricus), Erik Meijer (Synchroon), Adriaan Mout (LEVS), Don Murphy (supervisor architectuur en stedenbouw Schiphol), Francesco Veenstra (voorzitter BNA), Remi Versteeg (Space Encounters), Joost Vos (Bentham Crouwel Architects), Philomene van der Vliet (BOOM landscape), Anne Wijnen en team Pakhuis de Zwijger			
FINANCIËLE BIJDLAGEN			
ARCAM, BNA, gemeente Amsterdam, Ymere, EFL Stichting, ministerie van Economische Zaken en Klimaat uit de Toeslag voor Topconsortia voor Kennis en Innovatie (TKI's)			
PRODUCTIE			
Tekst en redactie: Lotte Dijkstra (studio PLACES), Jutta Hinterleitner (BNA Onderzoek, tevens project-leiding), Willemijn de Jonge (Mijnwerk, eindredactie), Indira van 't Klooster (ARCAM), Manon Mastik (BNA Onderzoek) Grafische vormgeving & infographics: Edwin van Gelder en Florian Schimanski (Mainstudio) Fotografie tenzij anders vermeld: Quirijn Kuchlein Drukker: robstolk Uitgever: BNA Onderzoek www.bna-onderzoek.nl			
BEELDVERANTWOORDING			
P7 Foto 'EndLESS Amsterdam bij ARCAM' door Sanne Couprie; overige foto's door projectdeelnemers			
P8-9 Kaart en animatie 'De stadsranden van Amsterdam' door Pepijn Borgwat (Synergieque), Bas van Vuurde, Niels Bik (The Bik Picture)			
P10 Foto's door Maarten Nauw			
P11 Kaart door NIHS - Joodse Gemeente Amsterdam; foto's door Saskia Aukema en Richard Bank			
P12 Foto's rabbijn Katz door			
Saskia Aukema en Richard Bank; foto's publiek door Maarten Nauw			
P13 Kaart stadsrandprofielen bewerkt door PBL, op basis van datasets van de provincies, CBS, CPB/PB; kaart grondprijzen door Erik Anton de Graaf op basis van interactieve kaarten van de Gemeente Amsterdam			
P14 Kaart economische waarden door Erik Anton de Graaf; afbeeldingen door Frank Suurenbroek; foto's uit Noord-Hollands Archief, archiefstukken 54-20395, 54-34576			
P15 Tekening rotsbiotoop en afbeelding biodiversiteit op alle schaalniveaus door DS landschapsarchitecten; foto Bioloop door Dinny Tubbing; foto poreuze bestrating door Bureau Hosper; foto dirt graffiti maker onbekend			
P16 Grafiek door Biomimicry 3; figuur 'Ego – Eco' maker onbekend; schema ecosys-teemdiensten door Lydia Fraaije			
P17 Toekomstbeelden Amsterdam door Studio Monnik, getekend door Jan Cleijne; afbeeldingen 'De donkere stad' door Like Bijlsma (SUBoffice)			
P18-19 Foto's door Theo Baart			
P20-21 Foto's en afbeeldingen door Panorama Lokaal			
P22 Afbeelding door Merten Nefs			
P23 Kaart door Planbureau voor de Leefomgeving			
P24 Kaart door Kadaster en CBS, bewerkt door Planbureau voor de Leefomgeving			
P38 Foto 'Kuifeenden 25-1-2004 (6318163492)' door Bas van Oorscot via Wikimedia Commons ; foto 'More than 100 Grutto's in a meadow near Zaanse Schans - panoramio.jpg' door Henk Monster via Wikimedia Commons			
P39-40 Foto 'Ecoduct Kikbeek over de E314 bij de afslag Maasmechelen' door Paul Hermans via Wikimedia Commons			
P40 Foto 'Tuindorp Oostzaan Amsterdam-Noord 6' door A. Bakker via Wikimedia Commons			
P41-42 Foto 'Luchtfoto Buikslotermeer' via Stadsarchief Amsterdam; overige foto's door Mike Blauw; plattegrond op basis van Google Earth (2020)			
P54 Plankaart 'Algemeen_uitbreidingsplan_amsterdam1935.jpg' via Wikimedia Commons; foto 'Luchtfoto Osdorp-Oost' via Stadsarchief Amsterdam; foto flat door Wouter Pocornie			
P55 Kaarten grijze grens en sepia grens op basis van Google Earth (2020); kaart groene grens op basis van de kaart 'Omgevingsvisie Groen' door Gemeente Amsterdam			
P59-60 Kaart op basis van Google Earth (2020); foto's door Fieke de Groot			
P77-78 Analyses en foto's straatbeeld op basis van Google Maps Streetview (2020)			
P95-96 Afbeelding 'Energie-stromen' door Anne-Marije van Duijn; afbeelding 'Watertuinen van West' door Kasper Neeleman; afbeelding 'Productiebos Gaasperplas' door Magali Sanz Casas			
P110-112 Afbeeldingen huidige situatie in zwart/wit op basis van Google Maps Streetview (2020)			
P113 Analyse Waterland-scheg op basis van Google			
Earth (2020); analyse functie Amsterdamse stadsranden op basis van Google Earth (2020)			
P114 Foto '20171124 07 Groningen – Hooge der A' door Sjaak Kempe via Flickr; foto 'IMG_4319' van polder bij Arnhem door HJZ2009 via Flickr; foto 'Utrecht' door Markus Tacker via Flickr; foto's Kopenhagen en Antwerpen door Remco Reijke			
P115 Impressies door Jelle Brem, Ward Edelenbosch, Matt Goedemans, Susan Mellendijk en Vera de Vries			
P116 Foto's door Indira van 't Klooster			
P117 Foto door Jan Maas			
P118 Foto door Francesco Veenstra			
P119 Foto door BNA			
Onderzoek			
© BNA Onderzoek en de afzonderlijke auteurs, ontwerpers en fotografen – januari 2021. Niet alle rechthebbenden van de gebruikte illustraties konden worden achterhaald. Belanghebbenden wordt verzocht contact op te nemen met BNA, Jollemanhof 14, 1019 GW Amsterdam, bna-onderzoek@bna.nl			
ISBN 978-90-830571-2-5			

4. EEN KANS VOOR NATUUR-INCLUSIVITEIT

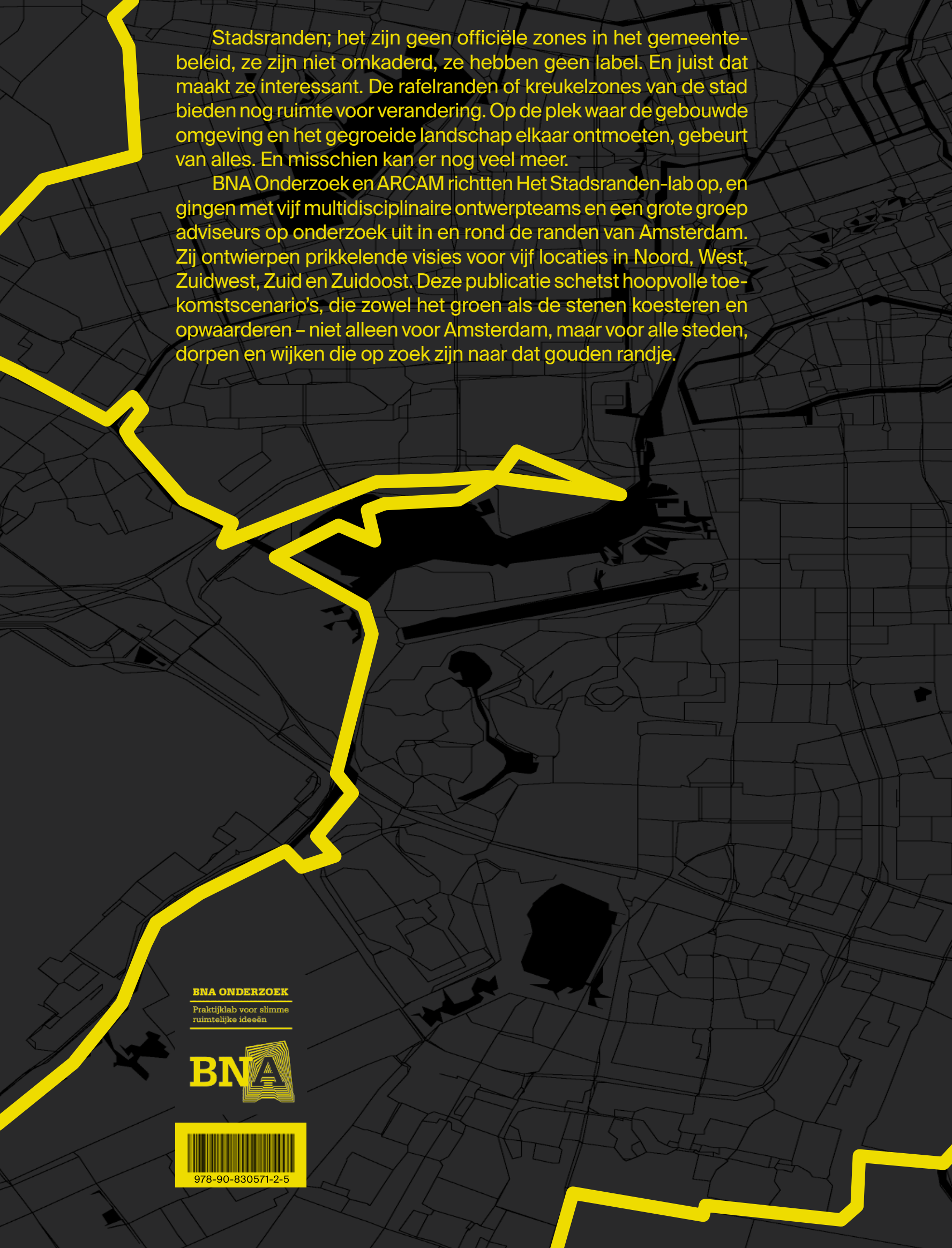
5. EEN MEMBRAAN

6. EEN AMBIGUE VRIJE RUIMTE

7. PIONIEREN OP HET RANDJE

8. EEN LAND-SCHAPSPARK

9. EEN MEER-KEUZE STAD



Stadsranden; het zijn geen officiële zones in het gemeentebeleid, ze zijn niet omkaderd, ze hebben geen label. En juist dat maakt ze interessant. De rafelranden of kreukelzones van de stad bieden nog ruimte voor verandering. Op de plek waar de gebouwde omgeving en het gegroeide landschap elkaar ontmoeten, gebeurt van alles. En misschien kan er nog veel meer.

BNA Onderzoek en ARCAM richtten Het Stadsranden-lab op, en gingen met vijf multidisciplinaire ontwerpteams en een grote groep adviseurs op onderzoek uit in en rond de randen van Amsterdam. Zij ontwierpen prikkelende visies voor vijf locaties in Noord, West, Zuidwest, Zuid en Zuidoost. Deze publicatie schetst hoopvolle toekomstscenario's, die zowel het groen als de stenen koesteren en opwaarderen – niet alleen voor Amsterdam, maar voor alle steden, dorpen en wijken die op zoek zijn naar dat gouden randje.

BNA ONDERZOEK

Praktijklab voor slimme
ruimtelijke ideeën



978-90-830571-2-5