

ROM

RUIMTELIJKE ONTWIKKELING, INFRASTRUCTUUR & MILIEU

22 *Spoorzone Zwolle*
Verbinding stadscentrum
met campus en IJsselvallei

50 *Brabantse Stedenrij*
Woningbouw om de stad
te hechten

54 *Verstedelijkingsalliantie*
Jagen op agglomeratievoordelen
Zuidelijke Randstad



14 NOVI-verstedelijkingsgebieden

*Brede overheidsaanpak bij
versnelling woningbouw*

ROm2

- 04 Vormgeven aan de gezonde stad, zo doe je dat
- 05 Brede coalitie presenteert Actieagenda Wonen
- 06 In de regio: Marker Wadden, Groningse woningbouw, grenzeloos schonere mobiliteit
- 08 Bereikbaarheidsbeleid is nog te eenzijdig

Nieuwe energie

- 09 Parkeernormreductie rondom IC-stations te zuinig!

Meer maatwerk in de parkeernota's is wenselijk met stationslocaties als extra categorie. En de beleidsmatige parkeernormreductie van twintig procent te conservatief, meent Nick Knoester.

Ruimtelijk bekeken

- 10 Integrale aanpak veertien grootschalige woningbouwgebieden

Met generiek en gebiedspecifiek beleid stuurt het Rijk inmiddels stevig op versnelling van de woningbouw. We kunnen gerust spreken van de opvolger van het Vinex-beleid, maar dan hoofdzakelijk binnenstedelijk.

Over steden

- 13 Koken is een kunst

Jop Fackeldey vergelijkt de veertien gebiedsontwikkelingen voor de grootschalige woningbouw met het serveren van uiteenlopende complexe diners. "Goed dat het Rijk helpt bij het samenstellen van het menu en bereid is een deel van de rekening te betalen."

Trend

- 14 In Nijmegen komen alle ruimtelijke opgaven samen

De plannen voor het Nijmeegse Stationsgebied en de Kanaalzone waren al vergevorderd en dus gaan deze gebiedsontwikkelingen een grote rol spelen bij de woningbouw voor de korte en middellange termijn.

- 22 Spoorzone Zwolle verbindt stadshart met campus en IJsselvallei

Met de ontwikkeling van de Spoorzone, rondom het treinstation, krijgt Zwolle tegelijkertijd een eigentijdse uitbreiding van het stadscentrum, een dynamisch woon-werkgebied met volop innovatie én een betere verbinding naar de Windesheimcampus en de IJssel.

Het zit anders

- 27 Intentie prima, uitwerking miserabel

Friso de Zeeuw juicht de poging toe om de samenhang van investeringen in verstedelijking en mobiliteit te versterken. Maar dat gaat wel weer met nieuwe regelingen en potjes.

Trend

- 28 Amsterdamse metropool groeit en verbindt

Een immens gebied en een geweldige woningopgave. Drie versnellingslocaties moeten hier het verschil maken én mee ontwikkelen in de druk op duurzaamheid, mobiliteit en werkgelegenheid.

- 36 Groningen groeit met twee gemengde stadswijken

De stad Groningen heeft twee grootschalige ontwikkelgebieden waar de komende decennia gemengde woon-werkwijken ontstaan: De Suikerzijde en de Eemskanaalzone. Mede dankzij eigen grondposities gaat de eerste nu het snelst.

Ruimtelijk bekeken

- 44 Strategie bij locatiekeuze stedelijke woonwerkmilieus

Een aantrekkelijk woon-werkmilieu ontwikkelen aan de hand van een klantreis met vier stappen. Bureau Stedelijke Planning laat zien hoe je dat doet.

Trend

- 47 Met Knoop XL wil Eindhoven economische krachtpatser blijven

De Internationale Knoop XL in Eindhoven moet hét visitekaartje van de stad en de Brainportregio worden. Met ruimte voor wonen, werken, recreatie, studeren, met veel groen en goede infrastructuur. Een flinke opgave dus, met een flink prijskaartje.

- 50 Stedelijke kwaliteit en innovatie langs het spoor

CrossMark Breda en Kennis zijn meer dan gebieds-





ontwikkelingen met woningbouw langs het spoor. Ze zorgen voor heling van het stedelijk weefsel waar industrie is weggetrokken of verdichting met nieuwe functies een brug kan slaan tussen het stadscentrum en andere stadsdelen.

54 Verzilvering van de agglomeratievoordelen in de Zuidelijke Randstad

De Oude Lijn, met meerdere ov-knooppunten aan de spoorlijn Leiden-Dordrecht, het Haagse Central Innovation District en de Binckhorst, Rotterdam-Oostflank; dat zijn de troeven van de Zuid-Hollandse Verstedelijkingsalliantie voor de woningbouw en economische innovatie.

Podium

63 Blokkades voor nature-based solutions in duurzame steden

Wat staat natuurinclusieve gebiedsontwikkeling in de weg? Een Europees vergelijkend onderzoek laat het zien, en óók mogelijke oplossingen.

Trend

67 Onzekerheid bij Utrechtse NOVI-locaties

Over de woningbouwaantallen en over de precieze locaties is nog veel onzekerheid. Maar de ambities zijn hoog in de Metropool-regio Utrecht.

Snippers

70 Aanbevolen lectuur

De derde fase

Na de groeikernen en de Vinex-gebieden gaan we met de veertien grootschalige woningbouwgebieden de derde fase van naoorlogse stedelijke uitbreidingen in. Een coproductie van de rijksoverheid, gemeenten en regio's. Samen goed voor zo'n 600.000 nieuwe woningen en daarmee een derde van alle woningen die tot 2040 in dit land gebouwd gaan worden.

Er zijn opmerkelijk verschillen met de voorgaande twee fasen van stedelijke uitbreiding. Ten eerste gaat het nu om vrijwel allemaal binnenstedelijke gebieden. Veelal voormalige bedrijvenlocaties aan het kanaal of het spoor, vaak dicht tegen het oude stadscentrum aan en daarom bijzonder aantrekkelijk voor nieuwe verstedelijking. Soms gaat het puur om verdichting rond ov-knooppunten. En dat is meteen een tweede verschil met de groeikernen en de Vinex-gebieden. De nieuwe gebieden liggen al aan of vlakbij trein- of metrostations. Met relatief kleine ingrepen is de capaciteit daarvan te vergroten. Op een aantal locaties zijn wel forsere ingrepen nodig in de infrastructuur om deze gebiedsontwikkelingen goed aan te sluiten op het ov-netwerk. Dat speelt vooral in de grote steden, zoals in Amsterdam bij MRA-West. Haven-Stad en MRA-Oost, bij Rotterdam-Oostflank, de Merwedekanaalzone en de A12-zone in Utrecht en in Eindhoven. Maar in tegenstelling tot de vorige twee fasen van stadsuitbreiding is het ov-netwerk nu écht leidend voor de verstedelijking.

Ten derde gaat deze fase van verstedelijking gepaard met eigentijdse opgaven als duurzame bouw, nadruk op wonen en fietsen, een gezonde en klimaatrobuuste leefomgeving, met veel groen dus. Het moeten bovendien écht gemengde woonwerkgebieden worden.

Het vierde verschil is de manier waarop deze grootschalige exercitie in het ruimtelijk beleid tot stand komt. Vrij geruisloos. Zonder veel tamtam met dikke rijksnota's en zonder een dominante positie van ontwikkelaars. In coproductie. De derde fase van verstedelijking is een nadrukkelijke samenwerking tussen de betreffende gemeenten, regio's en Rijk. Het Rijk is terug in het ruimtelijk beleid. Met het ministerie van BZK in de bijzondere rol van verknoper. ROM brengt u in deze extra editie exclusief het eerste overzicht van de gebieden die de komende decennia het nieuwe gezicht van onze steden gaan bepalen.

Marcel Bayer
hoofdreducteur





Vormgeven aan de gezonde stad, zo doe je dat

Hoe een gezonde stad eruitziet, wat dat vraagt van overheden, ontwikkelaars en corporaties; dat konden we begin februari zien en leren tijdens het webinar *Gezonde verstedelijking* op het congres Stedelijke Transformatie van Platform31. Nieuwbouwproject Cartesius in Utrecht stond als casus centraal.

De gezonde stad is een stad waar de druk op gezondheid laag is, een stad die juist uitnodigt tot gezond gedrag. Bovenal is het een stad waar het prettig is om te wonen, werken, creëren en ontmoeten. Een gezonde stad is bovenal een samenhang van meerdere factoren. Zo vat Hanneke Kruize samen wat het begrip inhoudt. Zij is onderzoeker bij het RIVM en kartrekker van de innovatielijn Gezonde Gebiedsontwikkeling van de Data- en Kennishub Gezond Stedelijk Leven. Eén succesformule is er niet. Sowieso is het volgens Kruize belangrijk vanaf het begin aandacht te hebben voor gezondheid in de plannen, door gezondheid centraal te stellen en deze te koppelen aan andere thema's. Belangrijk is om samen te werken over domeinen heen, met bewoners en andere stakeholders. "Heb daarbij ook oog voor kwetsbare groepen", zegt Kruize.

"Monitor en leer samen. Dat gebeurt nog te weinig. Als het gaat om de gezonde stad is niet alleen de inhoud, maar ook het proces interessant. De gezonde stad is nooit af."

Blue zones

Hoe die gezonde stad vorm kan krijgen, zien we in Utrecht in Cartesius aan de westkant van station Utrecht Centraal. In het gebied van 15 hectare tussen de spoorlijn naar Amsterdam en het rangeerterrein naast de spoorlijn naar Den Haag en Rotterdam, moet in 2028 een nieuwe gezonde, auto-luwe en ov- en fietsvriendelijke wijk gerealiseerd zijn. In 2018 werd de opdracht gegund aan het Consortium Cartesius, bestaande uit onder meer ontwikkelaars MRP Development en Ballast Nedam Development. Blue District, het plan waarmee het consortium de opdracht won, was geïnspireerd op het gedachtegoed van de 'blue

zones' die Dan Buettner in 2005 omschreef in het National Geographic-artikel *The Secrets of Long Life*. Blue zones zijn plekken op de wereld waar mensen langer leven dan gemiddeld. Buettner formuleerde gewoontes die tot zo'n langer leven zouden leiden, zoals een sociale omgeving en verbinding. "Negen elementen hebben we serieus opgepakt en proberen we te implementeren in het plan", zegt Marco Teuns, projectdirecteur Ballast Nedam Development. Ze zijn vertaald naar de ruimtelijke opgaven in Cartesius, met een onderscheid in 'hardware' en 'software'. Onder de hardware horen bijvoorbeeld de mobiliteit, het groen en de bodem. Onder de software vallen vier centrale thema's: zingeving en ontspanning, ontmoeten, gezonde voeding en beweging.

Proces

De 'softe elementen' zijn richtinggevend voor de hardware.

Impressie van de gezonde en vooral groene wijk Cartesius in Utrecht-West. Links de spoorlijn naar Amsterdam, rechts de spoorlijn naar Den Haag-Rotterdam. Op de achtergrond Utrecht Centraal. Beeld Mecanoo

“Bij de keuzes voor hardware kijken we telkens in hoe-verre deze bijdragen aan het ontmoeten, het bewegen, aan de zingeving”, vertelt Teuns. Zo zal de beoogde supermarkt gaan samenwerken met de nieuwe basisschool om de kinderen te leren wat gezonde voeding is. Alle woningen krijgen een zo goed mogelijke situering bij het Cartesius park of aan de collectieve binnentuinen. Belangrijk is volgens Teuns niet van tevoren alles te verzinnen, maar om ruimte te bieden aan bottom-up ontwikkelingen. “Je wilt plekken

zo aanbieden dat bewoners er zelf mee aan de haal gaan”, vult stedenbouwkundige Otto Diesfeldt van architectenbureau Mecano aan. “Je wilt faciliteren door bepaalde dingen juist niet vast te leggen. We definiëren gebieden in het park. We vullen ze niet in. Op het moment dat de bewoners van het gebied eenmaal in beeld zijn, kunnen zij die plekken zelf eigen maken.”

Integraal

De Gemeente Utrecht heeft een actieve rol bij het stimuleren van een gezonde leef-

omgeving, en heeft de visie hierop vastgelegd in meerdere beleidsdocumenten, laat adviseur gezonde leegomgeving Jeroen Koning weten. Hij noemt met nadruk de recente gepresenteerde *Ruimtelijke Strategie Utrecht*, waarin het principe van de tienminutenstad centraal staat. “Die visie zorgt ervoor dat gezondheid niet alleen iets is van de afdeling volksgezondheid, maar ook van mobiliteit of stedenbouw.”

«

Kelly Kuenen

Brede coalitie presenteert Actieagenda Wonen

Weinig nieuws onder de zon met de Actieagenda Wonen, die een coalitie van marktpartijen, maatschappelijke organisaties en overheden half februari presenteerde. Behalve dan de breedte van die coalitie: maar liefst 34 partijen steunen het pleidooi voor versnelling van de woningbouw.

Samen willen de partijen de schouders zetten onder het bouwen van een miljoen nieuwe woningen, met nieuwbouw en met transformatie, verspreid over de komende tien jaar. Jaarlijks 100.000 nieuwe, duurzame woningen, waarvan een derde in het sociale en een derde in het middensegment.

Er moeten meer locaties voor woningbouw beschikbaar komen, industriële prefab moet de bouw tijden verkorten, de verdeling van verantwoordelijkheden van overheden moet helderder, de besluitvorming en procedures sneller en voorspelbaarder, en gemeenten en ontwikkelaars moeten passende grondprijzen hanteren op basis van een residuele grondwaardeberekening.

Voor het halen van duurzame ambities moet er volgens de agenda een landelijk uitvoeringsprogramma woningverduurzaming komen, waarbij gemeenten de lokale regierol hebben en draagvlak onder inwoners onontbeerlijk is.

Voor het betaalbaar houden van de verschillende opgaven willen de partijen dat rijksbijdra-

gen structureel worden. Maak van de Woningbouwimpuls een meerjarig NOVI-impuls van twee miljard euro, en van het Volkshuisvestingsfonds een structurele regeling van 300 miljoen euro per jaar, stelt de Agenda. Verder moet afschaffing van de verhuurdersheffing de slagkracht van de corporatiesector vergroten. “We hebben deze programma’s langjarig nodig. We moeten bijbouwen, transformeren en herstructureren op complexe locaties. Dat kan alleen als we er samen, structureel en langdurig de schouders onder zetten”, zegt Peter Kerris, gedeputeerde wonen in Gelderland en vanuit het IPO betrokken bij de agenda. “De nood is hoog. Er moet wat gebeuren. Een meerjarige inzet van een brede groep partners is voorwaarde voor succes”, zegt Ed Anker, wethouder ruimtelijke ordening in Zwolle. Hij is blij dat Zwolle onlangs uit de tweede tranche van de Woningbouwimpuls een bijdrage kreeg toebedeeld. “Maar het kost veel energie en capaciteit om elke keer weer op een nieuwe regeling te moeten inspelen.”

«

Kasper Baggerman en Marcel Bayer

In de regio



Marker Wadden krijgt twee nieuwe eilanden

Het herstel van de natuur en de waterkwaliteit in het Markermeer krijgen een verdere impuls met het besluit nog twee natuureilanden van Marker Wadden aan te leggen. In de beschutting van de eerste vijf eilanden kan de natuurarchipel worden uitgebreid met ongeveer 300 hectare nieuwe natuur, onder en boven water. Dat past binnen het bestemmingsplan. De

financiering van deze verlenging van het project Marker Wadden is mogelijk met een bijdrage vanuit de ministeries Infrastructuur en Waterstaat en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Provincie Flevoland en Natuurmonumenten.

De aanleg kan al dit voorjaar starten omdat aannemer Boskalis nog aanwezig is in het gebied. Naar verwachting is dan eind 2023 in totaal

1300 hectare nieuwe natuur gerealiseerd. “Een mooie impuls voor het herstel van waterkwaliteit en natuur in Nationaal Park Nieuw Land”, noemt projectdirecteur Roel Posthoorn het. “De eerste eilanden bewezen al dat de natuureffecten positief zijn. Daarom grijpen Rijkswaterstaat en Natuurmonumenten deze kans voor uitbreiding met twee extra eilanden.”

Twee nieuwe eilanden komen tussen de al bestaande vijf Marker Wadden.

Beeld Natuurmonumenten

Provincie Groningen steunt versnelling woningbouw

Provincie Groningen stelt samen met het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties- (BZK) een subsidie beschikbaar van ruim acht ton voor versnelling van de voorfase bij de woningbouw en herstructurering. Het gaat nadrukkelijk om de planvorming en alles wat daarvoor nodig is, niet om de uitvoering van woningbouw en/of herstructurering zelf.

“Er is in de provincie Groningen sprake van krapte op de woningmarkt, zowel kwalitatief en kwantitatief. Voor veel mensen is het moeilijk om een goede, betaalbare woning te vinden. Het is dus belangrijk dat er zo snel mogelijk nieuwe woningen worden gebouwd”, aldus motiveert gedeputeerde Tjeerd van Dekken de keuze. “Met deze subsidie kunnen we aan de voorkant de woningbouw versnellen en ervoor zorgen dat het gemakkelijker wordt voor Groningers om een passende woning te vinden.”

Woningbouw- en herstructureringsprojecten worden steeds complexer, waardoor ook de planvorming steeds meer aandacht vraagt. Dit heeft onder andere te maken met de locaties waar wordt gebouwd. In het verleden was dat voornamelijk in weilanden, tegenwoordig meer en meer binnenstedelijk. Maar daar zijn eisen op het gebied van milieu, verkeer en geluid lastiger uit te voeren.

Complexe projecten vragen meer voorbereiding en bij die voorbereiding ondersteunen de provincie en het ministerie de Groninger gemeenten. Door het beschikbaar stellen van ruim acht ton kunnen gemeenten professionals inhuren die hen helpen de problemen waar zij tegenaan lopen op te lossen.

De subsidieregeling is bedoeld voor alle Groningse gemeenten en is sinds 11 februari 2021 beschikbaar.

Grenzeloos schonere mobiliteit in vijf provincies en Noordrijn-Westfalen

Vijf provincies hebben met Noordrijn-Westfalen afspraken gemaakt het transport de komende jaren schoner te organiseren. Noord-Brabant, Gelderland, Limburg, Overijssel, Zuid-Holland en de Duitse deelstaat willen hiermee tegemoetkomen aan de afspraak in Europa om in 2050 als continent klimaatneutraal te zijn. Een ander doel is dat de grens zo min mogelijk een belemmering is.

Alle partijen willen een snellere trein die vaker rijdt van en naar Duitsland via Utrecht en Arnhem. De trein moet een goed alternatief zijn voor vliegen. Duitsland werkt aan de uitbreiding van het derde spoor van de Betuweroute tussen Rotterdam en het Ruhrgebied. Over het spoor tussen Den Haag-Heerlen en Aken moet een intercitytrein gaan rijden en de huidige intercity naar Berlijn moet sneller kunnen rijden. Ook wordt gewerkt aan een directe lijn Zwolle-Twente-Münster. “Hier in Nederland staan de verkiezingen voor de deur en daarna de kabinetsformatie. Geen beter moment voor een stevige lobby voor een heel belangrijke investering in het Europese spoor”, onderstreept de Zuid-Hollandse commissaris van de Koning Jaap Smit.

Schone en smart mobility

Eerder zetten Noordrijn-Westfalen en Zuid-Holland het project Rhine Hydrogen Integration Network of Excellence (RH2INE) op. Voor het transport van goederen is een route gemaakt tussen Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië om onder andere binnenvaartschepen op waterstof te laten varen. Inmiddels hebben ook de provincies Gelderland en Limburg zich hierbij aangesloten.

De overheden werken aan smart mobility. Transporteurs via de weg en het water wisselen via boardcomputers informatie uit om slimmer hun goederen over te slaan. Zo communiceren vrachtwagens met verkeerslichten. Transporten kunnen beter gepland worden en niet iedereen hoeft tegelijk de drukke (vaar)wegen te gebruiken. Daardoor verbetert de doorstroming en luchtkwaliteit.

Ook de fietsverbindingen krijgen de nodige aandacht. In de regio Zwolle-Twente-Münster wordt gewerkt aan het doortrekken van de F35, de Twentse fietssnelweg naar Gronau en Ochtrup, en de RS4 tussen Aken, Herzogenrath en Heerlen/Aken wordt verbeterd. De partijen willen van elkaar leren met techniek, het beïnvloeden van het gedrag van fietsers en het vergroten van veiligheid. “Zo bieden we mensen in de grensregio’s betere mobiliteitsopties – voor zowel personen- als goederenvervoer. Uiteindelijk zullen beide landen hiervan profijt hebben”, stelt verkeersminister Hendrik Wüst van Noordrijn-Westfalen.

Bereikbaarheidsbeleid is nog te eenzijdig

Het landelijke bereikbaarheidsbeleid focust te eenzijdig op het aanleggen van nieuwe infrastructuur en het oplossen van knelpunten. Dat concludeert de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) in het advies *Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid*. Faciliteren van mobiliteit moet niet langer het dominante uitgangspunt zijn.



Ov-knoop Arnhem-Centraal. Beeld Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

↑ **H**et kabinet en de Kamer geven te weinig aandacht aan andere maatschappelijke of innovatieve oplossingen, aldus de Raad. Bij andere niet-infrastructurele oplossingen kun je denken aan slimmere verstedelijking, spreiding van verkeer over de dag of aan digitale mobiliteitsalternatieven. Zo kunnen logistieke knelpunten afnemen door fysieke verplaatsing te vervangen met digitale bereikbaarheid. Door de huidige crisis vinden veel ontmoetingen online plaats. Mensen stappen minder vaak in de auto en zien elkaar via videogesprekken of livestreams. De Rli vindt dat de overheid moet leren van de nieuwste ontwikkelingen en deze focus in de komende kabinetsperiode versneld een plek in het bereikbaarheidsbeleid moet geven.

Drie hoofdaanbevelingen

Het adviesrapport bevat drie hoofdaanbevelingen. Allereerst moet het faciliteren van mobiliteit niet langer het dominante uitgangspunt van het beleid zijn. In plaats daarvan moeten de effecten op brede welvaart het ijkpunt vormen in de gehele beleidscyclus, van visievorming tot implementatie. Naast het efficiënt organiseren van auto-, fiets- en ov-routes moet er aandacht zijn voor verstedelijking, veiligheid en klimaat. Maatschappelijk-

ke kosten-batenanalyses moeten daarbij eerder en consistent in het proces gebruikt worden. Daarnaast roept de raad de regering en het parlement op om alle beschikbare oplossingsrichtingen ten gunste van de bereikbaarheid te benaderen. Oplossingen als gedragsbeïnvloeding, spreiding van mobiliteit over de tijd, digitale bereikbaarheidsalternatieven en slim ruimtelijk ontwerp moeten nevensgeschikt worden meegenomen in het beleid. Als laatste benadrukt de Rli dat de drie betrokken departementen het bereikbaarheidsbeleid moeten beschouwen als een gezamenlijke opgave. Dat geldt voor de ministeries IenW (voor het thema mobiliteit), BZK (voor het thema verstedelijking en ruimtelijk ontwerp) en EZK (voor het thema digitale bereikbaarheid). Met verantwoordelijkheden en financiële middelen op basis van een gezamenlijke visie en agenda.

Rol Tweede Kamer

De Tweede Kamer vervult een belangrijke rol in het realiseren van integraal beleid en krijgt daarom twee aanbevelingen van de Raad. Allereerst moet de Kamer het kabinet scherper bevragen op het integrale karakter van uitgangspunten en voorstellen voor bereikbaarheidsbeleid, om vervolgens daarover het debat te voeren. Ten tweede krijgt de Kamer de aanbeveling om zich minder te focussen op de resultaten van afzonderlijke projecten, en meer aandacht te geven aan de effecten en doelrealisatie van het bereikbaarheidsbeleid. Daar hoort het beoordelen van kabinetsbeleid op de gemaakte verbindingen met andere domeinen bij, zoals verstedelijking en digitalisering. Niet-infrastructurele oplossingen werden wel al meegenomen in het beleid, maar bestonden vaak uit pilots en tijdelijke programma's. Ook liggen sommige oplossingen politiek of maatschappelijk gevoelig, waardoor ze al snel afvallen in de beleidsvorming. De Rli streeft ernaar om alle beleidsalternatieven volwaardig en nevensgeschikt mee te laten wegen. «

Nieuwe energie

Parkeernormreductie rondom IC-stations te zuinig!

Het afgelopen jaar zijn in meerdere grotere steden nieuwe parkeernota's vastgesteld. Tegenwoordig wordt hierin een paragraaf gewijd aan de 'parkeernormreductie' bij nieuwbouwprojecten door inzet van deelmobiliteit. Het vaststellen van een generiek kortingspercentage van maximaal twintig procent voor de hele gemeente is nu vrij gangbaar. Hierbij wordt meestal nog een conservatieve deelauto-ratio gehanteerd van een op vier; oftewel door één deelauto worden drie reguliere parkeerplaatsen opgeheven.

Op basis van het verkennende onderzoek 'Benchmark City Deal Deelmobiliteit in Gebiedsontwikkeling' is de conclusie dat deze norm in nieuwe beleidsnota's veel te generiek is geformuleerd. Hoewel de meeste projecten die onderzocht zijn nog in voorbereiding of in ontwikkeling zijn, kan op basis van een handjevol aan gerealiseerde projecten al een belangrijke conclusie worden getrokken: rondom IC-stations (intercitystations) is de twintig procent reductie veel te zuinig.

Inmiddels is bij projecten in Haarlem, Zwolle, Ede en Apeldoorn in het kader van een aantal pilots een hogere korting toegepast van 25 tot 50 procent. Deze projecten liggen in de buurt van IC-stations, zowel in de stad als nabij corridors. De realiteit leert ons dat de forse reducties rondom dergelijke stations niet hebben geleid tot meer parkeerdruk (waarbij wel of geen parkeerregime niet eens van invloed was). Sterker nog, soms staat een deel van de parkeergarage leeg. Twee belangrijkste conclusies die we hieruit kunnen trekken is dat er meer maatwerk in de parkeernota's wenselijk met stationslocaties als extra categorie. Daarnaast is de beleidsmatige parkeernormreductie van twintig procent te conservatief.

Beide principes gelden overigens ook voor de deelautoratio van een op vier. Bij de referentieprojecten waren ratio's uitvoerbaar van een op acht tot wel een op dertien. Dat resulteert in de vrijval van nog meer parkeerplekken, maar betekent ook dat de eenopvierratio kan leiden tot overbodige bufferdeelauto's. Het is zinvoller om als gemeente iets minder deelauto's te eisen in ruil voor de parkeernormkorting, maar ook te zorgen voor betere aanvullende faciliteiten zoals een deelbakfiets en ook een 'eigen' lease-e-bike met goede stallingsvoorzieningen. Dit biedt nieuwe bewoners veel meer garantie op kwalitatief goede mobiliteit dan die extra bufferdeelauto's.

Kortom, dat nieuwe parkeerbeleid van gemeenten met een paragraaf voor deelmobiliteit lijkt modern en innovatief, maar is eigenlijk al door de realiteit ingehaald.

Onder de titel *Nieuwe Energie* schrijven Jade Oudejans, Ferdinand Michiels en Nick Knoester, consultants bij Over Morgen, maandelijks in R0m een column over de uitdaging die de energietransitie stelt aan de inrichting van en het beleid voor de fysieke leefomgeving.

MEER MAATWERK IN DE
PARKEERNOTA'S WENSELIJK
MET STATIONSLOCATIES ALS
EXTRA CATEGORIE



« Nick Knoester

AUTEUR MARCEL BAYER

Follow-up Vinex krijgt vorm

Integrale aanpak veertien grootschalige woningbouwgebieden

Samen met betrokken steden en private partijen werken de ministeries van BZK en I&W sinds enige tijd aan de integrale ontwikkeling van veertien grootschalige woningbouwgebieden. De circa 600.000 huizen die in deze gebieden kunnen worden gebouwd, zijn hard nodig om in de regio's met overspannen woningmarkten het woningtekort weg te werken. Systematisch en koersvast hebben minister Kajsa Ollongren en de ambtelijke top van het ministerie van BZK de afgelopen jaren lijn gebracht in de sturing op de woningbouw. Die sturing spitst zich toe op 'generiek en gebiedspecifiek stimuleren, aanjagen van nieuwbouw van woningen'. We lezen het in de brief van de minister aan de Tweede Kamer op 8 december vorig jaar.

Langs de generieke lijn zijn inmiddels stimuleringsregelingen getroffen, gericht op versnelling van kleinere en middelgrote woningbouwprojecten door het hele land, waarvan er een stevig aantal ondersteuning krijgt vanuit het Woningbouwimpulsbudget van 1 miljard euro en een nieuwbouw-aftrek op de verhuurderheffing van 2.6 miljard euro. Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar nieuwe verstedelijkingsconcepten, naar verhuisbewegingen en naar de regelgeving met betrekking tot de bewoning van vakantieparken en flexwoningbouw. Langs de generieke lijn wordt ook ingezet de ontwikkeling van veertien grootschalige woningbouwgebieden.

Generiek: woningbouwimpuls en plancapaciteit

De eerste tranche van de Woningbouwimpuls, met een omvang van 336 miljoen euro, is afgelopen na-jaar door het Rijk toegekend. Hiermee kunnen 27 bouwprojecten met totaal 51.000 woningen van start. Twee derde van die woningen zitten in het betaalbare segment. De tweede tranche van 225 miljoen euro is onlangs toegewezen. Het loket voor de

derde tranche, met een omvang van ruim 300 miljoen euro, gaat binnenkort open.

Met de provincies werkt het Rijk langs de generieke lijn aan het opschroeven van de plancapaciteit en de snelheid van de vergunningverlening. In acht provincies ligt de woningbouwproductie op het benodigde niveau om in de behoefte te voorzien, schreef de minister in december aan de Kamer. In de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland blijft de productie vooralsnog structureel achter bij de vraag, aldus Ollongren. Met deze vier provincies heeft zij inmiddels harde afspraken gemaakt om de plancapaciteit op te schroeven tot 130 procent ten opzichte van de vraag in 2030. En met resultaat, laat de meest recente Inventarisatie plancapaciteit van ABF Research zien. Het afgelopen half jaar is er plancapaciteit toegevoegd voor 55.000 woningen tot 2030. Voor de periode tot 2030 betekent dit een totale plancapaciteit voor 892.000 woningen.

Samen met de provincies kijkt het Rijk bovendien hoe de lokale en regionale monitoring van plancapaciteit en realisatie is te verbeteren, zodat de overheid sneller kan reageren en sturen op marktontwikkelin-

Gebiedsspecifiek: 14 grootschalige woningbouwgebieden

In de NOVI-brief van september 2020 staat dat het gaat om de volgende veertien grootschalige woningbouwgebieden:

Regio	Gebied(en)
Metropoolregio Amsterdam*	Havenstad, MRA West, MRA Oost
Zuidelijke Randstad*	Rotterdam Oostflank, Den Haag CID, Oude Lijn Leiden-Dordrecht
Regio Utrecht*	Utrecht Zuidwest
Stedelijk Gebied Eindhoven*	Eindhoven Knoop XL
Brabantse Stedenrij	Spoorzones Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch
Gemeente Groningen*	Suikerunieterrein en Eemskanaalzone
Regio Arnhem/Nijmegen*	Nijmegen Kanaalzone en Stationsgebied
Zwolle	Spoorzone

* Tevens woondealregio's

gen. Het Dashboard Verstedelijking moet de integrale afweging bij regionale verstedelijkingsopgaven verbeteren. (lees ook: 'Betere besluiten dankzij Dashboard Verstedelijking' in *ROM 1-2*, januari-februari 2021).

Gebiedsspecifieke inzet

De veertien grote woningbouwgebieden – beter: verstedelijkingsgebieden want het moeten complete, gemengde stadswijken worden – zijn stuk voor stuk complexe, grootschalige gebiedsontwikkelingen, veelal binnenstedelijk en daarmee aansluitend bij de verstedelijkingsvisie van zowel de betreffende gemeenten en provincies als van het Rijk, zoals vastgelegd in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

Om deze integrale gebiedsontwikkelingen te realiseren is de gecombineerde inzet van de drie overheidslagen en een aanzienlijk aantal private partijen nodig. Zo is dat dan ook vastgelegd in de woondeals met zes van de regio's waar deze opgaven spelen. Twaalf van deze grootschalige verstedelijkingsgebieden kwamen naar boven in de gesprekken tussen Rijk, gemeenten, provincies en marktpartijen betrokken bij de woondeals. Twee, de Spoorzone in Zwolle en de Brabantse Stedenrij, zijn toegevoegd.

De complexiteit en omvang van deze verstedelijkingsgebieden, alsmede de bredere sociale en economische betekenis ervan voor de betreffende steden en regio's, vraagt om langjarige betrokkenheid van het Rijk en een integrale aanpak. Bij de betreffende gebiedsontwikkelingen zijn naast woningbouw en bereikbaarheid thema's als klimaatadaptatie, energietransitie, inclusiviteit en economische structuurversterking aan de orde. Zo zijn de investeringen in de verdubbeling van het spoor Leiden-Dordrecht niet alleen belangrijk voor de woningbouw bij de ov-knopen. Ze versterken de ruimtelijk-economische structuur van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

Mobiliteit en bereikbaarheid

Bij acht van de veertien locaties vormen zeer forse mobiliteitsinvesteringen een noodzakelijke voorwaarde. Veelal investeringen in spoor en lightrail, aansluitend bij het beleid om de binnenstedelijke woningbouw vooral te concentreren nabij knooppunten. Zo is voor de grootschalige woningbouwlocaties in Metropoolregio Amsterdam aan de zuidwestkant het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp een voorwaarde. Voor de transformatie van Haven-Stad is het sluiten van de ov-ring met een nieuwe metrolijn noodzakelijk, en aan de oostkant moet er een nieuwe IJmeerverbinding komen.

LANGJARIGE BETROKKENHEID VAN HET RIJK EN EEN INTEGRALE AANPAK NOODZAKELIJK

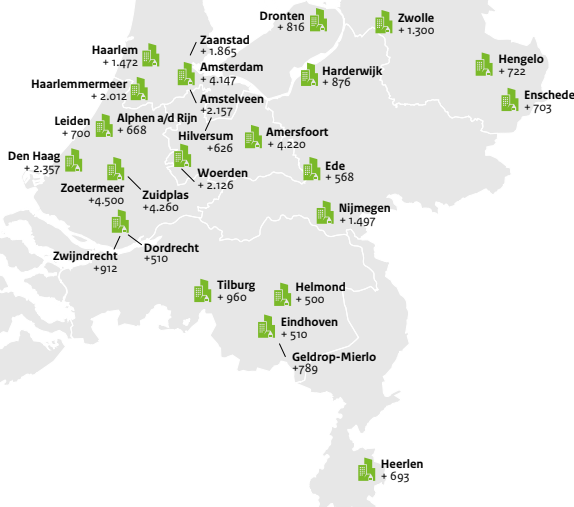
Voor de Oostflank in Rotterdam is een nieuwe brug over de Maas naar Feyenoord City noodzakelijk, en misschien op termijn wel een extra vaste oeververbinding. Utrecht heeft twee nieuwe lightrailverbindingen in de plannen staan om het plangebied Utrecht Zuidwest volledig te kunnen ontwikkelen. Eindhoven heeft de hightech-Brainportlijn nodig om het centrum van de stad – de Knoop XL – met veel extra woningbouw, te verbinden met de snelgroeiende woon-werkgebieden rondom de stad.

Businesscases

Voor elk van de veertien verstedelijkingsgebieden is een vijftal adviesbureaus bezig een integrale publiek-private businesscase te maken, inclusief raming »

2^e Tranche Woningbouwimpuls

Levert 44.666 woningen op



Dertig locaties woningbouwversnelling

Uit de tweede tranche van de Woningbouwimpuls krijgen 30 van de 53 aangedragen projecten groen licht. Zij kunnen met een gezamenlijke bijdrage van 263 miljoen euro versneld beginnen aan de realisatie van bijna 45 duizend woningen. Zeven van de veertien NOVI-gebieden, waar het demissionair kabinet meer regie op verstedelijking wil nemen, zijn vertegenwoordigd in de tweede tranche.

De tweede tranche spitst zich toe op verdichting en transformatie. Tussen de dertig projecten zitten zeven stationsomgevingen, drie stadscentra en twee woonwijken die worden verdicht. Een elftal projecten betreft de transformatie van bedrijventerreinen. Bij vier projecten gaat het om verouderde kantoorgebieden. Het is de bedoeling dat de bouw van de woningen uiterlijk in 2023 van start gaat.

van de onrendabele top. Hoe de dekking daarvan te regelen, is een volgende stap.

De vijf grote stedelijke regio's hebben een beroep gedaan op het Groeifonds voor de investeringen van de noodzakelijke infrastructuur. Ook is financiering mogelijk uit het Mobiliteitsfonds, de opvolger van het Infrastructuurfonds. Maar daar zit tot 2030 geen geld

meer in. Dat ligt dus op tafel bij de komende kabinetformatie. Verder liggen alle opties voor alternatieve financiering nog open. Mogelijk komt dan het razend interessante ambtelijke stuk over onorthodoxe bekostigingsmaatregelen weer uit de la. Met het opdrogen van de belastinginkomsten als gevolg van elektrisch rijden, lijken de geesten in politiek Den Haag rijp om beprijzing van automobiliteit serieus te overwegen. Een onmisbare schakel om nog meer mensen uit de auto en op de fiets en in het ov te krijgen. In dat laatste kun je dan structureel investeren. Een ander interessant onorthodox middel uit dit ambtelijke stuk is value capture, het afromen van winsten bij diegenen die profiteren van publieke investeringen maar daar niet of te weinig aan meebetalen. Dat kunnen freeriders zijn, maar net zo goed speculanten op de woningmarkt.

integraal verbinden

Voor de overheid op alle schaalniveaus is het een uitdaging om samenhang in het beleid te krijgen: financieel, qua regelgeving én inhoudelijk. Vooral voor het Rijk is gemeenschappelijkheid in het beleid cruciaal willen alle investeringen zoveel mogelijk effect hebben. Wethouders, corporatiedirecteuren, ontwikkelaars en beleggers geven de laatste tijd steeds nadrukkelijker aan dat het Rijk die slag moet maken.

Zo'n integrale aanpak is inmiddels uitgangspunt bij de drie gebiedsgerichte programma's, die de laatste jaren vanuit het ministerie van BZK vorm hebben gekregen. Naast de veertien grote verstedelijkingsgebieden zijn dat de zestien grote stedelijke vernieuwingsgebieden en de dertien grens- en krimpregio's. Bij de stedelijke vernieuwing gaat het niet alleen om de generieke herstructurering van de kwetsbaarste delen van de bestaande woningvoorraad in het hele land, waarvoor dit jaar 450 miljoen euro beschikbaar is. De subsidieregeling, die nu in publieke consultatie is, gaat in het voorjaar voor alle gemeenten open. Het gaat ook om de integrale, langjarige aanpak van de zestien stedelijke vernieuwingsgebieden waar de opgaven op het gebied van onderwijs, werk en armoede, wonen, veiligheid en gezondheid het meest opstapelen. Met het oog hierop werken de ministeries van BZK, VWS, OCW, SZW en J&V in het kader van het eind 2019 gestarte Interbestuurlijke Programma Leefbaarheid en Veiligheid, samen met betrokken steden en hun partners aan de integrale aanpak van die zestien stedelijke vernieuwingsgebieden (lees ook: *Stedelijke vernieuwing 3.0*, een themanummer van *ROM*, 11 november 2020).

Tenslotte werkt BZK met andere ministeries, waaronder LNV, EZK, SZW, OCW, VWS, J&V en de desbetreffende gemeenten en provincies, in het kader van de zogenoemde regiodeals, ook aan de integrale ontwikkeling van grens- en krimpregio's. Daarover meer in een volgend themanummer van *ROM*. «

Over steden

Koken is een kunst

Als Amerikanen met elkaar gaan eten, passen ze maar al te graag het principe van 'bring your own' toe. Je neemt mee wat je lekker vindt of wat je goed kunt koken, afgestemd op de hoeveelheid die je zelf eet. In theorie klinkt het leuk, in de praktijk is het vaak een onsamenhangend diner. Je krijgt eten binnen, maar daarmee is het wel gezegd. Ik eet liever van een goede kok: de ingrediënten samen geven een heel andere smaak dan de ingrediënten los. En sommige combinaties zijn gouden combinaties. Zo is het ook met verstedelijkingsvraagstukken.

Maaltijden kunnen simpel en complex zijn. Een goed resultaat hangt altijd van drie dingen af: de kwaliteit van de ingrediënten, het vakmanschap van de kok, en wat de klant ervoor wil betalen. Laten we zo eens kijken naar binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen. Het begint met eenvoudige gerechten. Een beperkt aantal ingrediënten, een eenvoudige receptuur: iedere kok kan het aan. Het is bijvoorbeeld enkelvoudige sloop-nieuwbouw, relatief snel klaar en met een voorspelbaar resultaat.

In het restaurant van de stedelijke transformatie zijn de gasten snel uitgekeken op die gerechten. Dan komen de complexe gerechten aan bod, waarbij je verder moet kijken dan het gebied zelf. Zo kan het omliggende wegnemen een probleem zijn, zoals bij de Merwedekanaalzone, of bemlemmeren routes gevaarlijke stoffen vanwege externe veiligheid de ontwikkeling, zoals bij de Spoorzone Dordrecht. Dit vraagt grootschalige ingrepen, die de schaal van een gemeente of een provincie regelmatig overstijgen. Het zijn ingewikkelde recepten, waarbij je goed moet nadenken over de te nemen stappen en over het eindresultaat.

De complexiteit binnen een gebied wordt steeds groter. De dichtheden bij dat type gebiedsontwikkeling zijn veelal groter dan van gebiedsontwikkelingen van meer recente datum. Dat vraagt meer van de openbare ruimte of ontsluiting. Maar ook de samenhang met de directe omgeving is complexer. Dat vraagt meer tijd en daarmee capaciteit van de koks, en hun kennis moet op niveau zijn. Ze hebben keuze uit verschillende ingrediënten om een maaltijd van te koken.

De opgave rondom de woningbouwopgave is groot en hangt nauw samen met andere opgaven. Alsof je een complex gerecht maakt voor een grote groep mensen, maar wel met eigen dieetwensen. Met name de relatie tussen mobiliteit en bereikbaarheid vraagt aandacht. Het gebruik en bezit van auto's zal voor bewoners van nieuwe gebieden lager moeten zijn om de bereikbaarheid van de steden te kunnen waarborgen en omdat parkeergelegenheid vaak duur is. Wil de klant dat menu? En tegen welke prijs?

Wat dat betreft is het een goed idee dat het Rijk nadenkt over de veertien verstedelijkingsgebieden. Dit zijn veertien verschillende complexe diners die we op verschillende plekken moeten koken. Het Rijk helpt bij het samenstellen van het menu en is ook bereid een deel van de rekening te betalen. Iedereen brengt zijn ingrediënten mee – woningbouw, bereikbaarheid, duurzaamheid ... – en gezamenlijk maken we daar een goed diner van. Bij dit gerecht denkt iedereen mee hoe zijn eigen ingrediënt goed tot zijn recht komt, maar natuurlijk ook hoe dit samen één geheel kan vormen: de maaltijd. Ik kijk uit naar het eindresultaat!

Jop Fackeldey is voorzitter van het programma Stedelijke Transformatie, een samenwerking tussen Rijk, provincies, gemeenten, ontwikkelaars, bouwers en investeerders. Hij schrijft in ROm een maandelijkse column over de urgentie, knelpunten en oplossingen.

Meer informatie:
www.stedelijketransformatie.nl/congres

GOED DAT HET RIJK
MEEDENKT OVER EN
MEEBETAALT AAN DE VEERTIEN
VERSTEDELIJKINGSGEBIEDEN



Jop Fackeldey



AUTEUR KASPER BAGGERMAN

In Nijmegen komen alle ruimtelijke opgaven samen

Facts & Figures

Arnhem & Nijmegen

Stationsgebied Nijmegen

Kanaalzone Nijmegen

Aantal woningen

8.500 waarvan 3.500 in het Stationsgebied en 5.000 in de Kanaalzone.

Na een woondeal en een actieplan vanuit de provincie, heeft de regio Arnhem-Nijmegen nu ook twee van de veertien grootschalige woningbouwlocaties: het Stationsgebied en de Kanaalzone, allebei in Nijmegen. Daar ligt een grote verstedelijkingsopgave, waarbij aandacht moet zijn voor wonen, werken, recreatie, klimaat, groen, infrastructuur en leefbaarheid. Tegelijkertijd is de regionale opgave breder. Nijmegen was gewoonweg het verst met de plannen. Arnhem volgt binnenkort.





De huidige situatie in het Stationsgebied. Bron: gemeente Nijmegen.



De regio Arnhem-Nijmegen is volop in ontwikkeling. Het gebied kent met 700 duizend inwoners een van de grootste bevolkingsconcentraties in Nederland. De bevolking groeide er de afgelopen jaren steevast harder dan het Nederlandse gemiddelde en het einde van die groei is voorlopig nog niet in zicht.

De bevolkingstoename concentreert zich vooral in de twee steden waar de regio haar naam aan ontleent. Het CBS verwacht tot 2035 ruim 13 procent groei in Nijmegen, en bijna 10 procent in Arnhem. Omliggende kleinere gemeenten zullen juist krimpen, wat wijst op een trek naar de regionale centrumsteden. Ook vanuit Amsterdam, Utrecht, Den Haag en Rotterdam

verhuizen steeds meer mensen naar de oostelijke steden. Peter Kerris, gedeputeerde ruimtelijke ordening van Provincie Gelderland: “De Randstad schuift op naar het oosten. Nieuwe inwoners en jongeren die eerder naar het westen trokken voor werk, komen weer naar Arnhem en Nijmegen.” Volgens de gedeputeerde versterkt de coronacrisis deze trend. Door het thuiswerken, naar verwachting een blijvertje, is nabijheid van werk in de Randstad minder urgent. Wonen in ‘de regio’ wordt aantrekkelijker als je niet dagelijks in de trein of auto hoeft te zitten voor werk in bijvoorbeeld Amsterdam. De sterke bevolkingsgroei maakt dat de woningbouwopgave in de regio Arnhem-Nijmegen en de nabijgelegen Foodvalley niet mis is. Tot 2040 is er behoefte aan 100 duizend nieuwe woningen, grotendeels geconcentreerd in Arnhem en Nijmegen. Liefst bouwen de betrokken overheden het gros van die woningen al voor 2030. De nood is dus hoog.

Bestuurlijke aandacht

Vorig jaar, in april 2020, presenteerden de provincie, de regio, woningcorporaties, bouwers, beleggers en ontwikkelaars samen het Actieplan Wonen. In dit plan stellen de partijen de regionale woningbouwopgave scherp: de woningbouw moet sneller, betaalbaarder en flexibeler. Door met veertien ‘acties’ te werken, zoals het versimpelen van procedures, het verharderen van plancapaciteit en het ondersteunen van herprogrammering en conceptbouw, willen de stakeholders binnen vijf jaar tijd 45 duizend woningen woonklaar hebben.

De woondeal, die de gezamenlijke regionale overheden met het ministerie van BZK een kleine maand eerder tekenden, zette de versnelling van de woningbouw al op de agenda.

Bovendien staat de regio Arnhem-Nijmegen nu met twee locaties op het lijstje van veertien grootschalige woningbouwgebieden. Beiden zijn binnenstedelijke locaties in Nijmegen, Stationsgebied en de Kanaalzone, met een functie die de gemeentegrenzen overstijgt. »

Impressie van de vernieuwde stationsomgeving, met ruimte voor voetgangers, fietsers en groen. Bron: gemeente Nijmegen

Stationsgebied

Goed bereikbaar, veel ruimteclaims

Naar verwachting is er in Nijmegen behoefte aan 15 duizend extra woningen tot 2040, en ruimte voor 10 duizend banen tot 2030. Het Stationsgebied speelt een cruciale rol bij het realiseren van deze opgaven. Het is een relatief klein stuk grond. In een straal van ongeveer één kilometer rondom Station Nijmegen moeten 2.000 nieuwe woningen komen. Daarnaast is behoefte aan 15 tot 20 duizend vierkante meter kantoren, winkels, hotels, maatschappelijke voorzieningen en een congrescentrum.

Station Nijmegen is het tiende drukste station van Nederland. Elke dag verwelkomt het meer dan 40 duizend treinreizigers en 30 duizend buspassagiers, die naar de stad komen om te werken of recreëren, of juist via het station naar het westen van het land forensen. Buiten de Randstad zijn alleen de stations van Den Bosch en Eindhoven drukker. Het spoor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen is bovendien een van de drukste treinverbindingen van Nederland. Het traject is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoor. Dat betekent dat er vanaf 2028 elke tien minuten een snelle trein richting het westen moet rijden. Dan is station Nijmegen Centraal de oostelijke toegangspoort tot het Stedelijk Netwerk Nederland. “Ontwikkeling van het station is niet alleen in het belang van Nijmegen zelf, maar van de hele regio en de provincie Gelderland”, stelt gedeputeerde Peter Kerris.

Innovatieve multimodale hub

Om de groeiende passagiersstromen te faciliteren, krijgt het station een nieuwe stationshal en een derde perron. De perrontunnel wordt aangepast, voor een betere verbinding met de westkant van de stad. Daarnaast zijn er plannen voor betere deelmobiliteit, met meer ruimte voor fietsen en betere busverbindingen. Het is in deze context dat Nijmegen werkt aan de ontwikkeling van het omliggende Stationsgebied. In de omgevingsvisie van de stad, genaamd Nijmegen in Beweging, en de eerder gesloten woondeal, is het gebied

aangewezen als belangrijke locatie voor woningbouw. Het Rijk, Provincie Gelderland, Gemeente Nijmegen en de NS willen flink investeren in het station en de stationsomgeving. Met de combinatie van tweeduizend woningen en ruimte voor werken, recreatie en maatschappelijke voorzieningen moet het Stationsgebied een ‘innovatieve multimodale hub van de toekomst worden’, aldus de gemeente.

‘Een nieuwe Vinex-locatie willen we absoluut niet’

Met die insteek is de ontwikkeling helemaal in lijn de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en de Ladder Duurzame Verstedelijking. Het is een goed bereikbare binnenstedelijke locatie, mede door de herontwikkeling van het station zelf. Staatssecretaris Stientje van Veldhoven van I&W noemde de ontwikkeling eerder een voorbeeld voor de rest van Nederland. In een bericht van de gemeente zelf zei zij: “Het stationsgebied van Nijmegen wordt een nieuwe entree van de stad waar reizigers zich welkom voelen en waar je niet alleen op doorreis bent, maar waar je ook wilt wonen of recreëren.”



Groen, autoluw en voor jongeren

De Nijmeegse wethouder Noël Vergunst (GroenLinks), met onder meer stedelijke ontwikkeling, ruimtelijke ordening en grondbeleid in zijn portefeuille: “We kiezen voor ontwikkeling in het Stationsgebied omdat er al een goede ov-aansluiting is. Bovendien is er nog ruimte voor extra woningbouw. Een nieuwe Vinex-locatie willen we absoluut niet.” Een bijkomstigheid van de goede ontsluiting is dat in het gebied met een lage parkeernorm kan gelden. De lage parkeernorm sluit aan bij de beoogde doelgroep van de gebiedsontwikkeling: starters en jongeren. Vergunst: “Starters hebben het heel moeilijk op de Nijmeegse woningmarkt. We drijven ze de stad uit. Eén zesde van de jongeren gaat na studie weer bij de ouders wonen.” Uit

woningbehoefteonderzoek door Companen, in 2019 uitgevoerd, ondersteunt de focus op jongere bewoners. Van het verdringen van ouderen is volgens de wethouder geen sprake.

In de omgevingsvisie voor het Stationsgebied speelt leefbaarheid een centrale rol. Op dit moment is het geen prettige omgeving. Het is er grauw en onoverzichtelijk, met veel asfalt. Kruisende verkeersstromen, hoogteverschillen, te lange afstanden en een kille en technische inrichting maken dat het stationsgebied momenteel gescheiden is van de omliggende binnenstad. Om die aanhechting te verbeteren, investeert de gemeente in nieuwe hoofdroutes, die vanuit de stad over het stationsplein naar de stationshal en de nieuwe perrontunnel lopen. Het zijn groene

▲ *Impressie van Nieuw Metterswane, één van de drie concrete woningbouwlocaties waar het Rijk aan bijdraagt. Bron: BARCODE Architects*



lopers, met paden geflankeerd door bomen. Dat groen moet de omgeving prettiger ma-

‘We hebben het voordeel dat onze plannen vergevorderd zijn’

ken, en moet bijdragen aan het mitigeren van hittestress en wateroverlast in het hoogstedelijke gebied.

De eerste concrete woningbouwplannen zijn inmiddels rond. Het voormalig UWV-gebouw aan de westzijde van het spoor wordt

getransformeerd tot hotel- en congrescentrum met plek voor woningen. Het verouderde kantoorgebouw Metterswane is gesloopt. Op de locatie komt een toren onder de naam ‘Nieuw Metterswane’, met plek voor wonen, werken en recreëren. Aan de noordkant van het gebied naast de spoorbrug Hezelpoort komt een woontoren. In totaal moeten de drie locaties ruimte bieden aan 670 nieuwe woningen, waarvan 419 in het betaalbare segment.

Onrendabele toppen dekken

Nieuw zijn de plannen voor de drie torens niet. Het duurder echter enkele jaren voordat de gemeente de financiering van de projecten rond had. Een bijdrage uit de eerste tranche van de Woningbouwimpuls bood uitkomst. Met een injectie van vijf miljoen euro vanuit het ministerie van BZK worden de onrendabele publieke toppen bij de



projecten voldoende gedekt. Onrendabele publieke toppen zijn eveneens een uitdaging bij de rest van de gebiedsontwikkeling. De combinatie van woningbouw, ruimte voor werken en recreatie en de herwaardering van de publieke ruimte en infrastructuur maakt de Stationsgebiedsontwikkeling tot integraal ontwikkelen pur sang, maar zorgt ook voor complexiteit.

Wethouder Vergunst legt uit dat de plannen zoals gepresenteerd in de omgevingsvisie helpen bij het enthousiasmeren van ontwikkelaars en investeerders, maar dat financiële bijdragen van hogere overheden nodig blijven. “We hebben het voordeel dat onze plannen vergevorderd zijn”, zegt hij. “Projectontwikkelaars willen zeker in het gebied ontwikkelen. Ze waren nauw betrokken waren bij het opstellen van de omgevingsvisie.” Maar hoe enthousiast een ontwikkelaar ook

is, er moet wel rendement worden gemaakt. Dekking van onrendabele publieke toppen is dus een vereiste voor een succesvolle gebiedsontwikkeling, aldus de wethouder. De totale benodigde investeringen voor het station en het omliggende gebied werden eind 2020 in het BO-MIRT geraamd op 116 miljoen euro. Dat bedrag wordt voor ongeveer de helft ingelegd door het Rijk. De provincie Gelderland en de regio investeren samen 55 miljoen euro. Voor renovatie van de stationshal investeert de NS 5 tot 10 miljoen.

Vergunst is blij met de extra aandacht die ‘zijn’ Stationsgebied van hogere overheden krijgt. “Sinds we de woondeal sloten is het contact met de ambtenaren van BZK veel beter. Ze helpen ons bij planologische procedures en denken mee over hoe we deze opgave door kunnen zetten.”

Kanaalzone

Wonen tussen de bedrijven

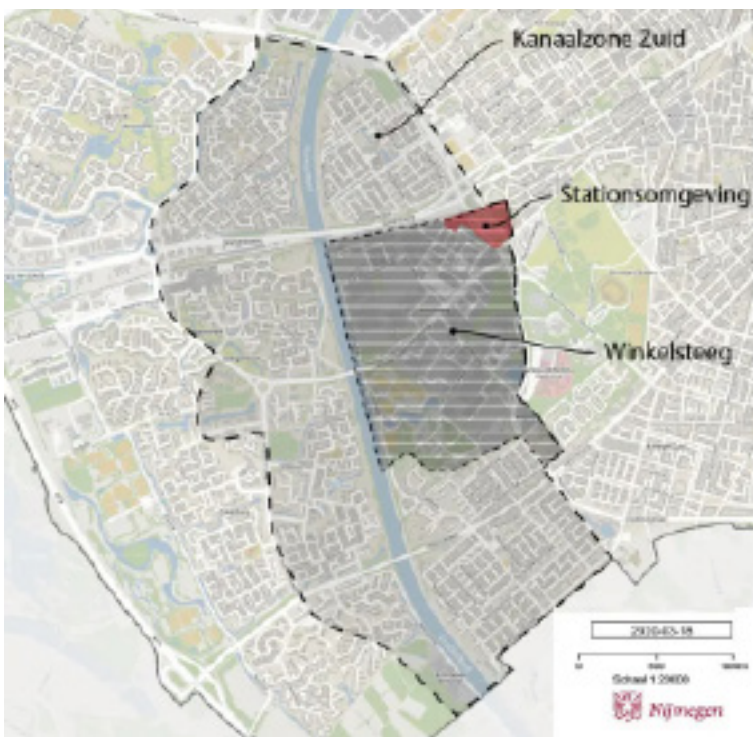
Het tweede gebied waar Nijmegen een flik aantal woningen wil bouwen is Kanaalzone. Net als het Stationsgebied heeft deze locatie een functie die de gemeentegrenzen overstijgt, maar wel op een andere manier. Waar het bij het Stationsgebied draait om een combinatie van openbaar vervoer en wonen, staat bij de Kanaalzone een combinatie van wonen en werken centraal.

De gebiedsontwikkeling speelt aan weerszijden van het Maas-Waalkanaal, in het westen van de stad. Het gebied is een stuk groter dan het Stationsgebied, met een lengte van ongeveer vijf kilometer en een breedte van ongeveer twee kilometer. Het oostelijke puntje van de Kanaalzone-Zuid raakt het Stationsgebied. Het gebied bestaat uit verschillende deelgebieden, waaronder bedrijventerrein Winkelsteeg en de stationslocaties Nijmegen-Dukenburg en Nijmegen-Goffert. Er ligt een breed pallet aan opgaven in de Kanaalzone: de transformatie van bedrijfsterrains, stedelijke verdichting rondom het sta-

tionsknooppunt, economische vernieuwing en sociaalmaatschappelijke uitdagingen. De wijken scoren ondermaats in de Leefbaarometer.

Het gebied biedt nu al plek aan innovatief werken, hoogwaardige werkgelegenheid en werkgelegenheid voor midden- en lager geschoolde vakmensen. De belangrijkste motoren daarbij zijn het chipbedrijf NXP en innovatiegebied Novio Tech Campus. Die werkgelegenheid moet verder uitgebreid, met een inzet op innovatie en stadsdistributie. “Dit maakt dat de bedrijvigheid in de Kanaalzone het belang van de stad Nijmegen overstijgt”, legt gedeputeerde Kerris uit. »

De Novio Tech Campus, die deels in de Kanaalzone ligt, is één van de drijvende economische krachten in het gebied.
Bron: Novio Tech Campus Nijmegen



Efficiënt ruimtegebruik

De definitieve concrete woningbouwaan-tallen voor de gehele Kanaalzone zijn nog niet bekend. Op dit moment legt de gemeente de laatste hand aan het ambitiedocument voor het gebied. Wel staat vast dat de gemeente extra haast wil maken rondom station Goffert en met het NWD21-terrein in deelgebied Winkelsteeg. Bij station Goffert gaat het om bijna 1.000 permanente woningen. Op het NWD21-terrein, dat eerst van computerfabrikant Compaq was, gaat het om 500 tijdelijke flexwoningen. Van die woningen zitten er 400 in het sociale segment, 100 in het middensegment. Ze worden gebouwd voor een periode van vijftien jaar en hebben verschillende doelgroepen, zoals starters, studenten en expats. Aanvullend moet het

Kaart van de Kanaalzone. Het is een groot gebied. Het oostelijke puntje raakt het Stationsgebied. Bron: gemeente Nijmegen

gebied Winkelsteeg plek bieden aan ongeveer permanentere 3.500 woningen. De huidige bedrijvenparkopzet biedt daar ruimte voor.

“De ruimte in Winkelsteeg wordt nu niet efficiënt gebruikt”, zegt wethouder Vergunst. “Zo is er nog erg veel parkeren op maaiveldniveau. Er liggen echt kansen voor slimmere functiemenging, waarbij wonen en werken in één gebied een plek vinden.” De aanwezige bedrijvigheid zorgt wel voor uitdagingen bij de uitvoer van de plannen. Chipfabrikant NXP vindt de woningbouwambities in het gebied ‘heel spannend’, aldus de wethouder. Bedrijven vrezen dat de functiemenging hun uitbreidingsmogelijkheden beperkt.

Andersom kan bedrijvigheid woningbouw beperken. Milieunormeringen verbieden het immers om woningen naast vervuilende bedrijvigheid te bouwen. Provincie Gelderland en de gemeente onderzoeken of hindercontouren door industrie kunnen worden teruggebracht. De gemeente wil graag op plotniveau stapsgewijs ontwikkelen. “Met heel kleine stapjes”, zegt de wethouder. “Zo zien we welke functies goed op een plot samen kunnen en houden we rekening met de wensen van de aanwezige bedrijven.” Die zorgvuldige stapsgewijze functiemenging moet ook de kwaliteit van de openbare ruimte ten goede komen. Tussen het wonen en werken moet voldoende plek blijven voor groen en waterberging.

Infrastructuur en openbare ruimte

Een grote uitdaging zit in het verbeteren van de infrastructuur in het gebied. De

De regio is meer dan Nijmegen

De casussen Stationsgebied en Kanaalzone leren dat ondersteuning van hogere overheden onmisbaar is bij complexe, ambitieuze binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen. Gedeputeerde Peter Kerris is tevreden met de toegenomen Rijksaandacht voor Arnhem-Nijmegen, in de vorm van een woondeal, impuls gelden en twee grootschalige woningbouwgebieden. “We hebben het Rijk de afgelopen jaren wel gemist. Gelderland was lange tijd een beetje een blinde vlek. Kijk, bouwen aan sich is niet zo moeilijk. Betaalbaar bouwen met oog voor groen, infrastructuur en leefbaarheid is dat wel. Het is dus zeer wenselijk dat we nu financiële en procesmatige ondersteuning krijgen.”

Tegelijkertijd is de woninguitdaging niet geslecht met de aandacht voor de twee gebieden in Nijmegen. In de Kanaalzone en het Stationsgebied is ruimte voor duizenden woningen, maar gezien de totale opgave van 100.000 in de gehele

regio is het slechts het topje van de ijsberg. Hoe kan het dus dat Nijmegen reeds geld uit de woningbouwimpuls ontving, en Arnhem, waar de woningbouwopgave minstens zo groot en complex is, niet?

Daar zit vooral een praktische reden achter, leert navraag bij Nijmegen en Arnhem. Arnhem werkt net zo hard aan de woningbouwopgave als Nijmegen, benadrukt Ronald Paping, wethouder wonen in Arnhem (GroenLinks). “Het is geen wedstrijd. De woningbouwplannen in Nijmegen zijn simpelweg verder gevorderd dan die in Arnhem.” Arnhem werkt zelf aan een aanvraag voor de woningbouwimpuls voor de wijk Kronenburg. Paping: “Een zeer ingewikkelde wijk, met veel stakeholders en een complexe eigendomssituatie.” Ook het stationsgebied Spoorzone-Oost in Arnhem behoeft volgens hem extra rijksaandacht. De situatie is er vergelijkbaar met in Nijmegen: een ambitieuze hoogstedelijke gebiedsontwikkeling, met

stedenbouwkundige opzet stamt uit de jaren '70 van de vorige eeuw, met bijbehorende vervoersprincipes. De auto is dominant. De gemeentepannen voor de Kanaalzone richten zich nu op betere verbindingen voor voetgangers en fietsers. Dat moet de leefbaarheidssituatie verbeteren. Ook rondom station Goffert wil de gemeente ingrijpen in de infrastructuur. Om ruimte te bieden aan de beoogde 1.000 woningen, moeten twee gesplitste wegen naast het station één worden.

De investeringen in de infra gaan samen met investeringen in betere en toegankelijke openbare ruimte. Nijmegen wil dat elke wijk een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte heeft, met groen, water, natuur, ecologie en groene verbindingen, die uitnodigen tot ontmoeting, spelen, bewegen en recreatie. Het bedrijventerrein Winkelsteeg is daarop geen uitzondering. “Er moet veel meer voetgangersperspectief komen”, aldus wethouder Vergunst. “Dat was altijd al het plan, en is door de coronacrisis alleen maar actueler geworden.” De verbeterde infrastructuur moet de verbinding tussen het westelijk gelegen Dukenburg en het centrum vergroten. Op dit moment is de Kanaalzone een barrière, in plaats van een goede weg naar de stad. Dat komt de leefbaarheid in bloemkoolwijk Dukenburg niet ten goede.

Grondpolitiek

Dat de gemeente het merendeel van de gronden in handen heeft, helpt bij de uitvoering van de plannen; vooral in Winkelsteeg. Dat biedt mogelijkheid tot extra sturen op maat-

schappelijke opgaven. Gesprekken over extra grondacquisitie lopen op dit moment. Daarbij maakt de gemeente gebruik van de Wet voorskrift gemeenten (WVG).

Vergunst: “Met de WVG gaan we prijsopdrivende grondspeculatie door partijen die lucht kregen van onze plannen tegen. Zo houden we de regie.”

De gronden worden vervolgens met de residuele grondwaardemethode uitgegeven aan ontwikkelende partijen. Dit maakt er in de grondexploitatieovereenkomst rekening wordt gehouden met de complexe opgave voor ontwikkelaars, die betaalbare woningen in een complex gebied moeten bouwen, legt de wethouder uit. De hogere stichtingskosten worden immers verrekend in de grondprijs.

Met de actieve grondpolitiek probeert de gemeente Nijmegen de touwtjes in handen te houden. Financieel kan dat volgens wethouder Vergunst prima uit, doordat grondverwerving met aantrekkelijke leningen wordt gedaan. Toch zijn er bij de ontwikkelingen in de Kanaalzone nog steeds aanzienlijke onrendabele publieke toppen. Hoe het Rijk precies ondersteuning biedt in de Kanaalzone, en in het specifiek in Winkelsteeg, is nog ambigu. Voor de ontwikkeling van de 500 flexwoningen in Winkelsteeg ontving Nijmegen een Rijksbijdrage van 2,5 miljoen euro uit de Woningbouwimpuls. Een aanvraag voor geld uit de tweede tranche voor de ontwikkeling rond station Goffert, waar het verleggen van de autowegen voor hoge publieke kosten zorgt, is ingediend maar nog niet toegezegd. «

noemenswaardige onrendabele publieke toppen.

Als één regio

Volgens gedeputeerde Kerris is het niet per sé onwenselijk dat de impulsgebrengen op gemeenteniveau worden geregeld. Wel pleit hij voor meer consistentie in het beleid. Zo is het op dit moment onzeker hoe een derde tranche van de impuls gelden precies georganiseerd wordt, en bestaat de mogelijkheid dat de voorwaarden anders zijn dan bij de eerste en tweede tranche. Dat wijst enerzijds op een ‘leren door te doen’-aanpak bij het Rijk, maar maakt het anderzijds wel lastig voor gemeenten om voor te sorteren op de regelingen. Ook

hekt hij hoe rijksbijdragen in verschillende potjes zijn opgedeeld. Hij doet daarmee op de woningbouwimpuls van 1 miljard en het volkshuisvestingsfonds van 450 miljoen. De eerste gelden zijn meer gericht op productie, de tweede op leefbaarheid. Het is voor gemeenten niet altijd duidelijk of een opgave beter binnen het ene of het andere potje past, en veel opgaven overlappen.

Ook Paping voelt geen behoefte om als regio op te trekken bij de aanvragen voor de Woningbouwimpuls. “De belangrijke locaties bespreken we regelmatig met elkaar. De aandachtgebieden zijn vastgelegd in de woondeal. Dat is voldoende. Met meerdere gemeenten over

één stationsgebied beslissen, daar heeft niemand behoefte aan.”

De achttien gemeenten in de regio Arnhem-Nijmegen staan in goed contact met elkaar. Sinds 2015 is er regelmatig bestuurlijk overleg tussen wethouders uit de steden en dorpen, vanuit de Regeling Gemeenschappelijk Orgaan Arnhem Nijmegen City Region. Bij die overleggen is het niet zo dat de steden Arnhem en Nijmegen per sé het hoogste woord voeren. Ook kleinere gemeenten, die elk hun eigen woningbouwopgaven hebben, worden gehoord. Paping: “De regionale samenwerking is de afgelopen jaren flink verbeterd. We kunnen als één geheel richting Den Haag optreden.”

AUTEUR MARCEL BAYER

Spoorzone Zwolle verbindt stadshart met campus en IJsselvallei

Met de ontwikkeling van de Spoorzone, rondom het treinstation, krijgt Zwolle tegelijkertijd een eigentijdse uitbreiding van het stadscentrum, een dynamisch woon-werkgebied met volop innovatie én een betere verbinding naar de Windesheimcampus en de IJssel. Het is een kansrijk gebied waar al het nodige gebeurt op het gebied van innovatie, onderwijs en cultuur. De gemeente is echter afhankelijk van andere partijen om de hoge ambities in het nieuwe centrumgebied te realiseren. Zwolle rekent daarbij onder meer op een langdurige betrokkenheid van Rijk en provincie.



Facts & Figures

Zwolle

Spoorzone

Aantal woningen

Van circa 800 nu naar circa 4.000

Oppervlakte

100 ha

De druk op de stad is groot, óók in Zwolle. In tal van opzichten is de Overijsselse hoofdstad de schakel tussen het westen en noorden van het land. Dat is te merken aan de vraag naar woningen en de drukte op het station als ov-knooppunt. Wie nu het gebied inloopt ‘achter’ station Zwolle komt echter in een sfeerloos kantorengedebied met een kale open ruimte direct achter het station. Veel van de voormalige opslag en werkplaatsen tegen het spoor aan, waaronder een vestiging van scheepsmotorenfabriek Wärtsilä, hebben hun beste tijd gehad. De looproutes door het gebied voeren langs onaantrekkelijke plinten. Toch laat Perron038 zien welke toekomst in het verschiet ligt. In de oude werkloodsen van de NS is een centrum voor technologie en innovatie gekomen en worden evenementen en bijeenkomsten georganiseerd. Op andere plekken krijgt de toekomst ook al vorm, door pionierende bewoners die tijdelijke woongemeenschappen hebben opgezet in getransformeerde kantoorgebouwen en containergebouwen

Hoofdpogave: nieuwe stedelijkheid

De plannen voor de Spoorzone zijn al een tijdje in ontwikkeling. Zo is in 2017 het Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle vastgesteld door de gemeenteraad, een jaar later gevolgd door de Strategische Agenda Spoorzone. Daarin is de ambitie voor transformatie van de Spoorzone uiteengezet en is op hoofdlijnen aangegeven wat dat betekent voor de toekomstige functies en economie van het gebied. Vorig jaar zomer is de verdere uitwerking daarvan gepresenteerd in het Ontwikkelkader Spoorzone Zwolle.

Meer programma en dus verdichting is de bottomline voor de gebiedsontwikkeling in de Spoorzone. Binnen hetzelfde gebied waar nu 325.000 vierkante meter vastgoed staat, is straks ruimte voor ruim 650.000 vierkante meter, waarbij een groot deel van het bestaande vastgoed blijft gehandhaafd. Het accent zal meer komen te liggen op de combinatie wonen-werken. Woningbouw dus, betaalbaar en gevarieerd, gecombineerd met wat het ontwikkelkader omschrijft als de economie van de toekomst. Dat betekent ruimte bieden aan innovatie, connectiviteit, technologie, starten en scale-ups. De vestiging van kennisinstellingen en cultuur moeten zorgen voor de nodige inspiratie en levendigheid.

Wethouder Ed Anker (ruimtelijke ordening en de Spoorzone) legt uit welke kansen de gemeente ziet. “De ontwikkeling van de Spoorzone is cruciaal voor de stad en de regio Zwolle. Als stad kunnen we hier woningbouw realiseren waar sterk behoefte aan is, de barrièrewerking van het spoor voor een belangrijk deel ongedaan maken en het stedelijk weefsel herstellen. Tegelijkertijd ligt er een geweldige kans om het gebied te transformeren in een bruisende plek voor kennisontwikkeling en innovatie. Met dat laatste voegen we iets toe waar de hele regio van kan profiteren met een type »

De Stationszone nu.

Beeld Gemeente Zwolle

werkgelegenheid en onderwijsvoorzieningen waar mensen anders voor naar een andere stad zouden gaan.”

Deelgebieden: variatie en reuring

(Beeld pag 52-53 uit het Ontwikkelkader)

Stedenbouwkundig moet de gebiedsontwikkeling ervoor zorgen dat het gesloten en gefragmenteerde karakter van het gebied wordt doorbroken. Er komt een sterkere menging van wonen, werken en voorzieningen. De dichtheid en de programmamix zal per deelgebied anders zijn, waardoor een gevarieerd stadsdeel moet ontstaan waar rust en reuring elkaar afwisselen. Op sommige plekken zal het accent meer op werken en leren liggen, op andere plekken meer op wonen. Zo krijgt District Z, het deelgebied direct bij de uitgang van station Zwolle, de allure van een entree, een aantrekkelijk verblijfsgebied met wonen, werken, cultuur, en horeca en winkelvoorzieningen in de plinten. De verhouding woon-werkruimte en voorzieningen is hier 40-40 procent

Het deelgebied Werkplaatsen staat voor een 'rauw' en 'cool' gemengde woon en werkgebied, met volop ruimte voor slimme maakindustrie en experimenteren in de oude werkplaatsen en loodsen van Wärtsilä, City-Post en Perron038. De verhouding woon-werkruimte is hier 10-75 procent.

Schets en
deelgebieden in
de Spoorzone,
met het
Engelenpad als
verbindende
corridor. Beeld
Ontwikkelkader
Spoorzone
Zwolle

Hanzekwartier vormt de schakel tussen het directe stationsgebied en de campus van Hogeschool Windesheim. Samen met de Werkplaatsen komt hier het zwaartepunt van de nieuwe bedrijvigheid, met ruimte voor startende en doorgroeiende ondernemers. Er zal volop ruimte zijn voor incubators en start-ups, voor studenten en betrokken investeerders. Boven de werkplaatsen komen appartementen. In totaal is de verhouding woon-werkruimte hier 30-50 procent. De openbare ruimte is

voorbehouden aan de voetganger en de fietser, meer zeer beperkte toegang voor de auto.

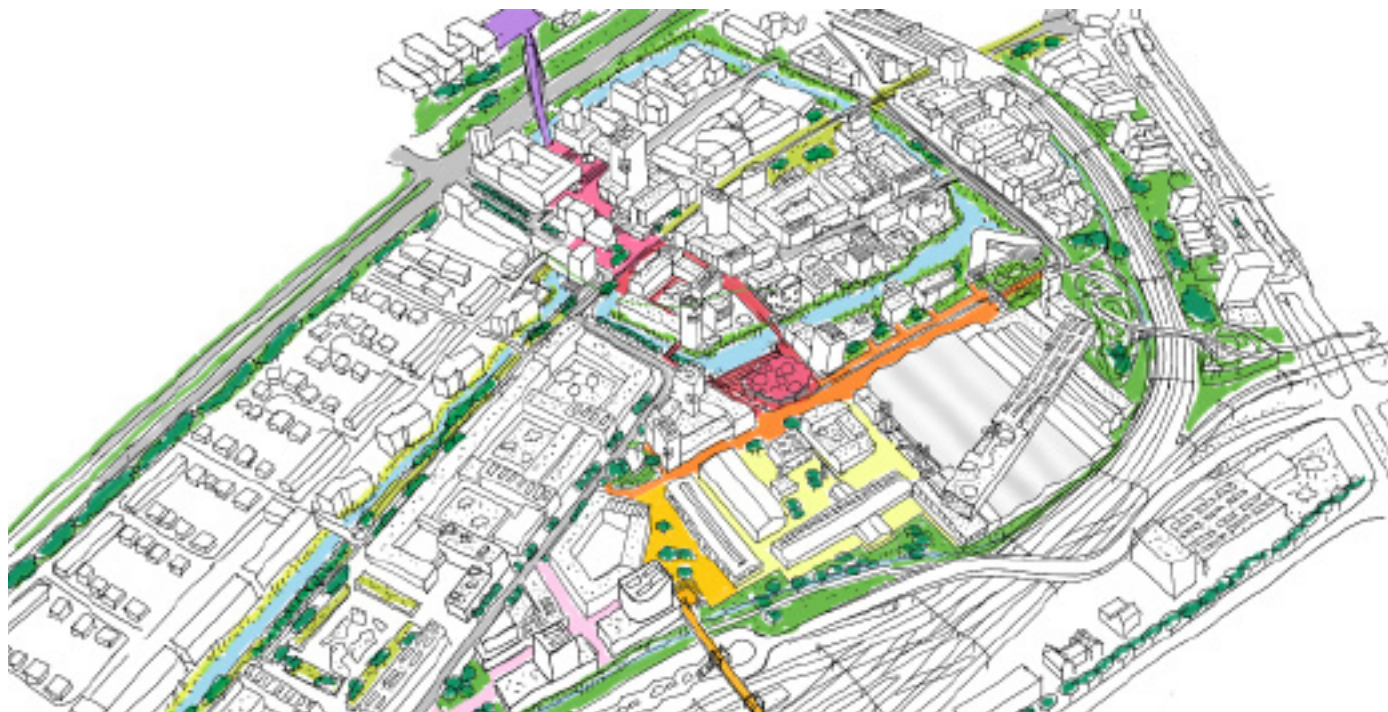
Lurelui is de plek voor het nieuwe stedelijk wonen, een prettig woongebied dat de overgang vormt van de hogere gebouwen in het hart van de Spoorzone naar de laagbouw van de Veerallee aan de Willemsvaart. Wonen in zowel grondgebonden als appartementen, en ruimte voor wooncollectieven ... Ook hier zijn op beperkte schaal werkplekken (80-10 procent).

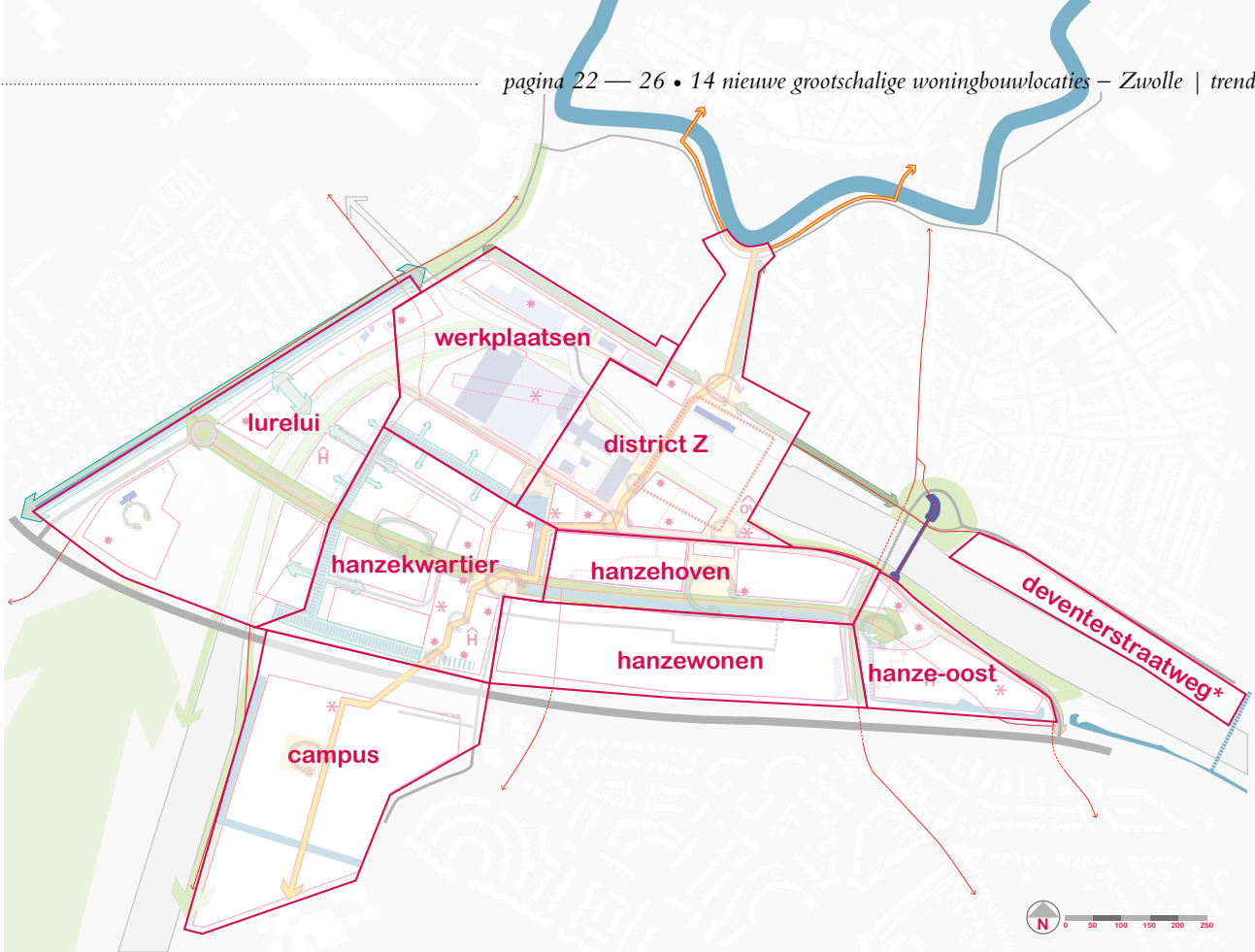
'DE ONTWIKKELING VAN DE SPOORZONE IS CRUCIAAL VOOR STAD EN REGIO'

Het Engelenpad, de loop- en fietsroute die het Stationsgebied verbindt met de binnenstad, zal ook de cruciale ader in de toekomstige stadswijk worden, die de onderscheiden delen met elkaar verbindt. (Beeld pag 50-51 en pag 99 uit het Ontwikkelkader)

Coalities en topspelers

Op een paar beperkte stukken grond en twee parkeergarages heeft de gemeente geen posities. Om de ambitieuze visie te realiseren, is de gemeente dus sterk afhankelijk van de gebiedspartners. "We moeten het van samenspel hebben", erkent de wethouder. Dat past volgens hem bij de Zwolse manier van werken. "Wij als overheid borgen met een duidelijk kader de kwaliteit die we hier willen hebben en geven richting aan het planproces. Het initiatief laten we zoveel mogelijk bij grond-





GROENE DRAGERS	STEDELIJKE DRAGERS	VERBINDINGEN	VERBLIJFSPLEKKEN	BEBOUWING	ONTWIKKELGEBIEDEN
<ul style="list-style-type: none"> Koggepark: hoofdgroenstructuur Laanprofiel (oosterlaan/westerlaan) Willemsvaart Spoorpark Groen-blauw carré Laanprofiel (stockholmstraat) Groene verbindingen 	<ul style="list-style-type: none"> Engelenpad Hallenplein Hanzelaan 	<ul style="list-style-type: none"> stationscarré voetgangers (engelenetwerk) voetgangers (plek ntb) voetgangers (in gebouw) fietroute hoofdwegen Auto te gast Verloop nader te bepalen 	<ul style="list-style-type: none"> verblijfsplek engelenpad stedelijke verblijfsplek /hof groene verblijfsplek / hof stadsplein 	<ul style="list-style-type: none"> Hoogte-accnt <45m Zwols prominent <70m Ontwikkelvlek monument positieve (monument)waarde attentionwaarde industriële restanten met beeldwaarde 	<ul style="list-style-type: none"> 1 Lurelui West (450 woningen) 2 Lurelui Oost (250 woningen) 3 Hanzeland Oost (200 woningen)

en vastgoedeigenaren, de ondernemers en hoofdgebruikers van het gebied. Die dagen we uit om met inspirerende initiatieven te komen. En dan is het: als je meedoet, dan doe je ook echt mee en neem je verantwoordelijkheid.”

Zo is er regelmatig overleg met eigenaren, ontwikkelaars, investeerders, ondernemers en bestuurders van kennis- en onderwijsinstellingen over het economisch profiel van de Spoorzone. De Vrienden van Hanzeland en coalities, een samenwerking van verschillende gebruikers en eigenaren in het gebied, zijn nauw bij de plannen betrokken en in ‘spoorcafés’ bespreken bewoners, ondernemers en belanghebbenden de toekomst van het gebied.

Programmamanager Spoorzone Pien van der Does noemt hbo- en mbo- onderwijsinstellingen als voorbeeld van een cruciale coalitiepartners. “We bespreken met hen en met mbo-instellingen waar ze in het gebied een rol kunnen spelen. Misschien nog niet eens om zich hier daadwerkelijk te vestigen, wel om er zichtbaar te zijn en samen te werken met andere partijen in het gebied.” Ze noemt de experimenteerruimte van Perron038 als voorbeeld van vruchtbare samenwerking tussen hoger onderwijs en de bedrijven in de Zwolse regio. “Inno-

vaties die ze daar beproeven en succesvol blijken, passen ze toe in hun productieprocessen elders.” Zo liggen er meer kansen, geeft wethouder Anker aan. “We zijn onder andere met Universiteit Twente in gesprek om zich ook meer te verbinden aan het gebied. Het zou voor ons fantastisch zijn als we ook een stuk universitair onderwijs zouden kunnen aanbieden in Zwolle. Daar kan Win-

‘ALS JE MEEDOET, DAN DOE JE OOK ECHT MEE EN NEEM JE VERANTWOORDELIJKHEID’

desheim dan mooi op aansluiten.” Volgens hem is het tijd dat Zwolle z’n bescheidenheid afschudt en laat zien wat er mogelijk is. “We hebben hier topspelers in hun bedrijfstakken. Wärtsilä heeft in Zwolle een grote productievestiging en het grootste Europese distributiecentrum. Wavin, een regionale onderneming, is Europees »

marktleider in kunststof leidingssystemen. Ze hebben al een vestiging aan ons toekomstige stationsplein.”

Flexibel meegroeien

Wat betreft wonen ligt de focus op zogenaamd ‘hoogstedelijk’, wat inhoudt dat in dit verstedelijkte gebied straks stadsappartementen komen voor zowel jongeren, starters als senioren. Voor mensen die bewust kiezen voor levendigheid en dynamiek in de woonomgeving en voor duurzaamheid en innovatieve mobiliteitsconcepten, aldus het Ontwikkelkader Spoorzone. Die doelgroep komt in Zwolle nog niet voldoende aan haar trekken meent het stadsbestuur. In het ontwikkelen van het woningbouwprogramma stimuleert de gemeente het experiment: woongroepen met gedeelde tuinen, studentenwoningen met gedeelde voorzieningen en innovatieve nieuwe woonconcepten voor jong en oud. Maar er is vooral behoefte aan betaalbare woningen, zowel in het sociale als het middeldure huur- en koopsegment. De verhouding zal in eerste instantie 30-40-30 zijn. Niets ligt verder vast. Het ontwikkelkader vormt een raamwerk dat met de tijd mee kan bewegen

‘ER WORDT VEEL GEÏNVESTEERD IN HET SPOOR ZELF, MAAR NIET IN DE GEBOUWEN. HET STATION MOET GEWOON AF’

en flexibel is. Van der Does: “We vragen per deelgebied aan de initiatiefnemers om eerst samen met een plan te komen, waarin zaken zijn geregeld als de kwaliteit van de openbare ruimte, gezamenlijk parkeren. Dan geven we pas groen licht aan een procedure voor de omgevingsvergunning.”

Verschillende marktpartijen hebben de handschoen inmiddels opgepakt en zijn bezig om met elkaar plannen uit te werken voor het woningbouwprogramma en parkeren. “Voor de eerste deelgebieden ligt er al bijna een concreet plan dat naar de gemeenteraad kan”, geeft de gemeentelijk programmamanager aan.

Wethouder Anker verwacht dat de geplande nieuwe 3000 tot 3500 woningen met gemak zijn te realiseren. En mogelijk nog wel wat meer. “Die getallen zijn op basis van de afspraken die we hebben met de provincie. Eigenlijk is dat veel te weinig gezien de vraag naar woningen in Zwolle en omgeving. We horen van de partijen die nu aan het rekenen en tekenen zijn, dat er met gemak nog meer woningen bij kunnen. Daarom is het goed dat we ons niet echt hebben vastgelegd op een getal. We hebben wel heel duidelijk voor ogen dat de Spoorzone geen versteend gebied met hoogbouw

moet worden. Dat zou een totale mismatch met de rest van de stad opleveren en daar zit ook niemand op te wachten.”

Verbindingen en klimaatadaptatie corebusiness

De grootste uitdaging voor de gemeente Zwolle ligt niet zozeer in het samenspel met de gebiedspartners, maar in de infrastructuur en de klimaatadaptatie. Vooral de aanhechting aan de binnenstad is een harde randvoorwaarden voor de realisatie van de Spoorzone. “Echt belangrijk is dat het station goed wordt afgebouwd”, geeft wethouder Anker aan. Dat is de spil in het gebied, als hart van het ov-knooppunt, waar ook het busstation mee is verbonden. “Er wordt veel geïnvesteerd in het spoor zelf, maar niet in de gebouwen. Het station moet gewoon af. Temeer daar we snel verder willen met het ontwerp van de fietsenstalling aan de zuidzijde en we nu zelf gaan beginnen met de passerelle over de perrons heen. Die gaat de twee werelden van de oude binnenstad met z’n cultuur en winkels verbinden met het nieuwe stadscentrum van de Spoorzone. Die passerelle heeft, denk ik, voor de stadsbewoners en initiatiefnemers in het gebied de sterkste symbolische betekenis, en is hét bewijs dat er iets gaat veranderen.”

Voor de doorwaadbaarheid van het gebied moet er bovendien in de bocht van het spoor nog een tweede fietsverbinding met de binnenstad komen. Anker: “Heel Zwolle-Zuid fietst nu via één fietsverbinding door één tunneltje.” Hij noemt verder de voetgangers- en fietsbrug over de IJsselallee naar de Windesheimcampus, onderdeel van het Engelenpad. “Voor ons zijn dat belangrijke investeringen om het gebied goed te laten functioneren.”

Ook de klimaatadaptatie is corebusiness voor de gemeente bij het creëren van de condities voor en het versnellen van de gebiedsontwikkeling. “De Spoorzone krijgt een ontwerp dat klimaatbestendig is, met het nodige groen voor verkoeling en met waterafvoer naar de IJssel”, legt Van der Does uit. “De verbinding met het rivierlandschap is minstens zo belangrijk voor een goed woon- en werkklimaat. Het maken van een ommetje, even kunnen uitwaaien en landschapsbeleving; ook daar moet de stad in voorzien. Je ziet tijdens de corona hoe mensen dat nodig hebben en waarderen.”

De wethouder is blij dat Zwolle nu beter op de lijstjes voor rijksbijdragen staat, zoals voor de Woningbouwimpuls en de veertien grote stedelijke woonlocaties. “Goed is dat BZK integraal naar de businesscase van het hele gebied kijkt.” Hij hoopt vervolgens op een langjarige betrokkenheid van zowel de provincie als het Rijk om de Zwolse ambities te realiseren. “Dit is een manier van gebiedsontwikkeling waar wij zelf heel weinig positie in hebben en ons ook niet kunnen permitteren om zelf grond te verwerven. We draaien wel op voor wat er randvoorwaardelijk nodig is. Daar hebben we hulp bij nodig en commitment voor langere tijd.”

Het zit anders!

Intentie prima, uitwerking miserabel

Welkom in Byzantium. Dat zou je denken bij wéér een nieuw arrangement van het ministerie van BZK om de woningbouw te bevorderen. De aanwijzing van de veertien versnellingsgebieden is inderdaad een typisch product van de Haagse bureaucratie. Men beoogt met deze manoeuvre voornamelijk het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te binden, om infragelden naar de uitverkoren gebieden te geleiden. Op zich een loffelijk streven, want aan die samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit heeft het ontbroken. Een hardnekkig euvel in Nederland Planningsland.

Als we inzoomen op het lijstje, vallen een paar dingen op. De tien grootste steden worden keurig bediend, met hun favoriete binnenstedelijke plannen. Wel lullig voor Apeldoorn, nummer 11. Verder ontbreekt samenhang. Het gaat om zones, bijvoorbeeld:

- de Oude Lijn, verstedelijking aan het spoor tussen Leiden en Dordrecht;
- MRA-Oost, met onder meer Almere Pampus en de IJmeer-metrolijn van minimaal 3 miljard euro en verder richting Lelystad;
- MRA-West, de zone Amsterdam-Hoofddorp, met de verlenging van de Noord-Zuid metrolijn naar Schiphol (circa 3 miljard euro).

Daarnaast vinden we enkele 'gewone', wat grotere binnenstedelijke locaties, zoals het Suikerunieterrein en de Eemskanaalzone in Groningen. Stationsgebieden staan ook in het lijstje: in Zwolle, Nijmegen en Eindhoven. Sommige aanduidingen zijn supervaag, zoals Utrecht Zuidwest. Dat het hier haastwerk betreft, blijkt ook uit het feit dat voor de Brabantse Stedenrij – waarvoor natuurlijk ook een beleidskaarsje klaarstaat – zelfs een supervage aanduiding ontbreekt.

Bij het ministerie van BZK ziet men deze lijst als input van de 'NOVEX', de Nationale Omgevingsvisie Extra die er in de nieuwe kabinetsperiode waarschijnlijk gaat komen. Of in een apart Verstedelijkingsprogramma.

Dat valt te betwijfelen. In de eerste plaats zijn de projecten, gebieden en zones veel te ongelijksoortig qua aard, omvang, geleding en fasering om een-op-een in de NOVEX te schuiven. Bijvoorbeeld: de Groningse projecten kan de gemeente met gepaste financiële steun van de rijksoverheid prima helemaal zelf uitvoeren. Andere gebiedsontwikkelingen zijn afhankelijk van mega infra-investeringen die – als daartoe besloten gaat worden – pas over tien tot vijftien jaar hun opleveringsfeestje kunnen vieren. Weer andere projecten lenen zich wellicht voor aanwijzing als Sleutelproject-Nieuwe Stijl. Denk bijvoorbeeld aan de Eindhovense Knoop XL, de Zwolse Spoorzone en het Nijmeegse stationsgebied.

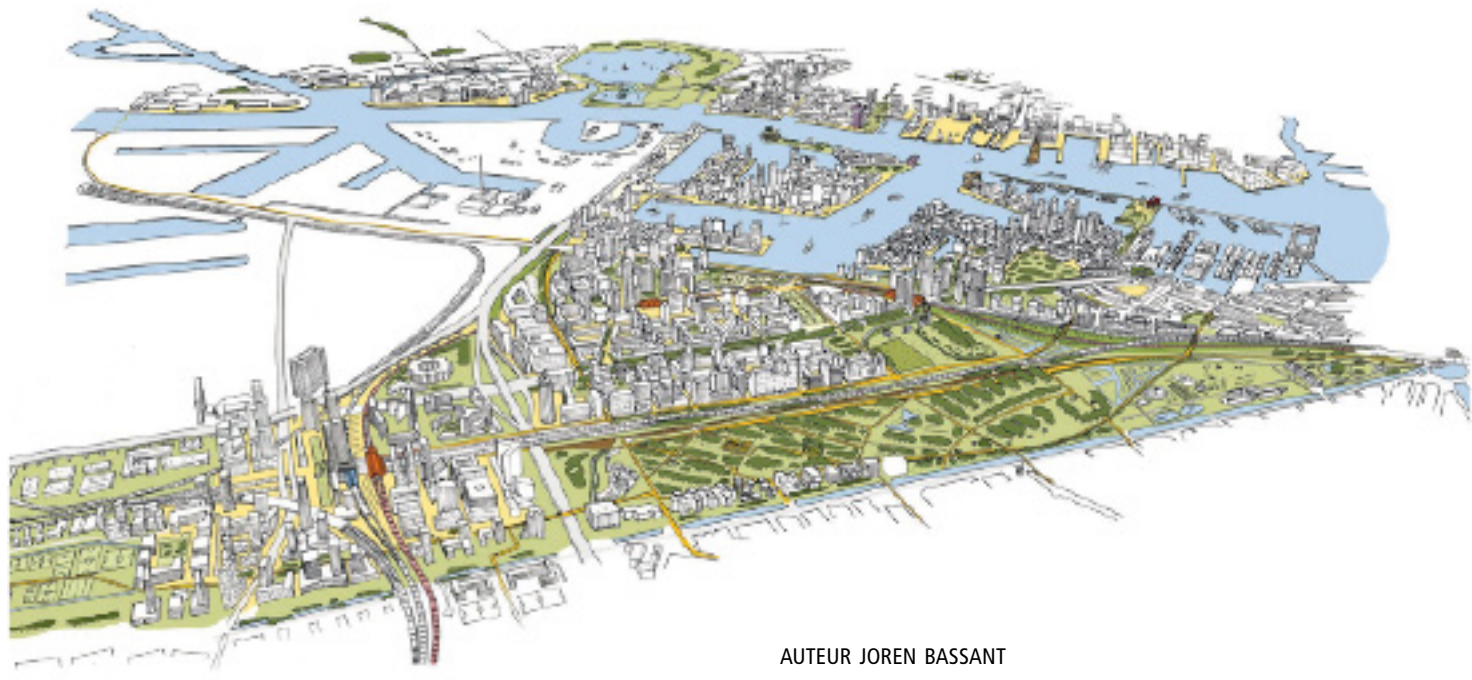
De tweede reden ligt in de komende parlementsverkiezingen en daarna volgende kabinetsformatie. Dan beleven de formerende politieke partijen altijd hun machtsmoment. Het lijkt erop dat het tandem VVD-CDA wederom de romps van het nieuwe kabinet gaat vormen. Deze partijen hebben voor een deel echt andere prioriteiten dan het lijstje van veertien. Ik noem ter illustratie nu alleen maar de naam Rijnenburg, de uitbreidingswijk bij Utrecht, waar zo'n 25.000 woningen zouden kunnen komen. Maar daar zal de reshuffling niet bij blijven.

Hopelijk wordt datzelfde politieke moment ook gebruikt om de spaghetti aan regelingen, deals, interbestuurlijke programma's, MIRT, en talloze andere arrangementen een kopje kleiner te maken. Deze veertien versnellingsgebieden passen perfect in dit Byzantijnse Rijk. Toch een positief slot: de poging om de samenhang van investeringen in verstedelijking en mobiliteit te versterken, valt te waarderen.

Het zit anders!, in deze rubriek volgt Friso de Zeeuw voor ROM het vakdebat op het gebied van de fysieke leefomgeving. Hij fileert wat er wordt gezegd en voorziet dit van kanttekeningen.




Friso de Zeeuw, emeritus hoogleraar gebiedsontwikkeling TU Delft



AUTEUR JOREN BASSANT

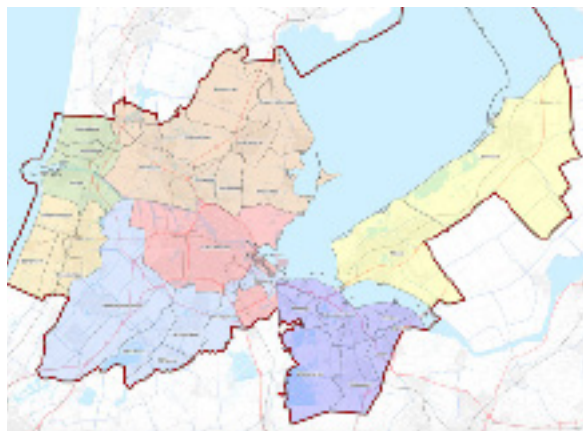
Amsterdams metropool groeit en verbindt

Toekomstbeeld Haven-Stad. 
Beeld Gemeente Amsterdam en bureau MUST

Facts & Figures

Metropoolregio Amsterdam:
Aantal woningen
Haven-Stad en MRA-West: 170.000
MRA-Oost: 100.000

De huidige woningbouw in en rondom onze hoofdstad voldoet niet aan de vraag. De metropool wil daarom 250.000 woningen bouwen voor 2040, waarvan de meeste al binnen vier jaar. Drie versnellingslocaties moeten hier het verschil maken én meeontwikkelen in de druk op duurzaamheid, mobiliteit en werkgelegenheid.



Begrenzing van de Metropoolregio Amsterdam

Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een van de grootste woonkernen van ons land. Met 32 gemeenten reikt het gebied van Volendam tot Hilversum, en van Zandvoort tot Lelystad. Amsterdam ligt daar als kloppend hart middenin en verbindt de omliggende plaatsen met elkaar. En deze hoofdstad groeit snel. Volgens de gemeente jaarlijks met gemiddeld 11.000 nieuwe Amsterdammers, en

naar schatting van het CBS kan de stad in 2035 zelfs de miljoen aantikken. De omliggende plaatsen bouwen mee aan deze groei. De regio ontwikkelt zich namelijk steeds meer tot één woon-, werk- en leefsysteem: een *daily urban system*, met een hoge mate van forensisme en een complexe woon- en infrastructuur.

Het spoor rond Amsterdam is zelfs zo druk dat het nodig is om landelijk en regio-

naal verkeer te scheiden. De Zuidas – waar de werkgelegenheid fors blijft groeien – vraagt zo om meer intercity's en sneltreinen om hiermee de aanhoudende files te kunnen verminderen. Deze infrastructuurele operaties vereisen een versterking van de interne samenwerking. In het recente MIRT-overleg (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) is afgesproken dat Rijk en Metropoolregio Amsterdam samen de infrastructuur gaan aanpakken op groei-locaties in Almere, Haven-Stad, Amsterdam-Oost en de Schipholregio.

Ondanks dat het volume in woningbouwaantallen al fors is opgehoogd, voldoen de bestaande versnellingslocaties

niet aan de vraag. Het doel van de metropoolregio is daarom om 250.000 woningen te bouwen voor 2040, waarvan een groot deel al binnen vier jaar. Ivo Hamelynck is strategisch adviseur gebiedsontwikkeling bij Dienst Grond en Ontwikkeling van Gemeente Amsterdam. Hij brengt samen met Programmadirecteur Rijk & regio Bart van der Heijden voor de drie MRA-versnellingslocaties in beeld wat er nodig is om de woningbouw daar vervroegd naar voren te halen.

“Van de veertien door het Rijk genoemde versnellingsgebieden liggen er drie binnen de MRA”, memoreert Hamelynck. “Om precies te zijn bestaan deze uit vijf sub-locaties die in het kader

van de veertien gebieden zijn aangewezen om versneld te gaan bouwen. Dit zijn:

1. MRA Oost met Almere-Pampus/Almere Centrum, (samen met IJburg en Sluisbuurt ook wel Amsterdam Bay Area genoemd);
2. Haven-Stad in Amsterdam;
3. Achtersluispolder in Zaanstad, grenzend aan Haven-Stad;
4. MRA West met een aantal locaties in Haarlemmermeer;
5. Amsterdam Zuidoost.

Voor deze vijf gebieden werkt men nu aan gestandaardiseerde businesscases. Formeel wordt in ieder geval gesproken over drie gebieden: MRA West, MRA Oost en Haven-Stad.” «

Haven-Stad

Toekomststad aan het IJ

De Amsterdamse zeehandel maakte de stad ooit tot een van de machtigste havensteden ter wereld. Tijden veranderen en ook de kostbare havengrond dient zich in te gaan zetten voor de moderne stadsontwikkeling.

Een grote kans voor Amsterdam bevindt zich vlak bij het centrum, voor het overgrote deel nog binnen de A10 Ring. Hier is een gebied aangewezen dat start bij de oostelijke ingang aan het Westerpark en doorloopt tot voorbij NS-station Sloterdijk. Op de noordelijke IJ-oever gaat het om het gebied vanaf de NDSM-werf tot en met de Noorder-IJplas. Onderbroken door het IJ liggen hier twaalf deelgebieden die nu nog voornamelijk in gebruik zijn als haven- en bedrijventerrein. Havenbedrijf Amsterdam gaat over de uitgaven van de grond, maar juridisch is het volledig onder eigendom van de Gemeente Amsterdam. Als een van de laatste grote gebieden binnen de A10 Ring is hier dan ook gestart met de bouw van een nieuw Amsterdams hoofdstuk: Haven-Stad. Een dichtbebouwd nieuw

stadsdeel met een flinke diversiteit aan inwoners en bedrijvigheid.

De ambitie van Haven-Stad riep zeker in het begin de nodige vraagtekens op: plannenmakers hebben meermalig de vraag gekregen waarom zij deze intensieve mate van herontwikkeling aangingen, want het vertrouwde Haven-Stad functioneert immers nog steeds goed als bedrijvengebied. Het antwoord verklaart zich makkelijk door het feit dat ontelbaar veel mensen, bedrijven en instellingen zich willen vestigen binnen de kostbare Ring van Amsterdam. Het verklaart de torenhoge prijzen van het vastgoed op deze locaties.

Door de ligging van Haven-Stad zal het gebied daarom meer dan alleen nieuwe wo- »

ningen krijgen. De metropool groeit en de werk-woondruk wordt alsmaar groter. Naast de mogelijkheid van 40- tot 70.000 nieuwe woningen biedt het project ruimte voor zo'n 58.000 nieuwe arbeidsplaatsen, zo wordt omschreven in de *Ontwikkelstrategie Haven-Stad* uit 2017. Een geheel nieuwe woon-werkstad binnen de A10 Ring, met de potentie om straks 140.000 nieuwe Amsterdammers te verwelkomen.

Alle vierkante meters benut

In Sloterdijk Centrum – rondom NS-station Sloterdijk en onderdeel van Amsterdam-West – is de bouw van woningen al aan de gang. Dit deelgebied loopt voor op de rest omdat het al transformatieplannen kende voordat het bij Haven-Stad werd gevoegd. Samen met aansluitend gebied Sloterdijk I komen hier zo'n 20.000 nieuwe woningen en tal van werkruimtes en voorzieningen. Terwijl er nu nog vooral een- of tweelaagse bedrijfspanden staan, verrijst er straks middelhoogbouw en ook de nodige hoogbouw. Hiermee wordt een hoogstedelijke dichtheid gerealiseerd die past bij een gebied binnen of vlak bij de Ring.

In Haven-Stad wordt een woon-en-werkverhouding aangehouden van ongeveer tachtig tegenover twintig procent. Hierbij staan duurzaamheid, bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer en het waarborgen van een gezonde leefomgeving hoog in het vaandel. Ook scholen, sport, kunst, recreatie en groen moeten een plek krijgen. Haven-Stad krijgt in alle opzichten een gemengde bevolking. De gemeente verwacht zowel studenten, expats en starters, als ook

gezinnen en senioren. Om iedereen een plek te geven zal flink worden gestapeld, met veelal bedrijvigheid op de begane grond. Hierbij ontstaan vestigingskansen voor zowel internationaal opererende bedrijven, als ook ambachtelijke bedrijven van regionale afkomst. Zo'n variatie aan bedrijvigheid is niet nieuw voor Haven-Stad. In de laatste jaren vestigden zich er al tal van creatieve en kennisbedrijven, op min of meer organische wijze. Zoals een modecluster in de Minervahaven. Het laat goed zien hoe graag veel bedrijven zich nabij de binnenstad willen vestigen. Ondernemers die zich bewust wurmen tussen de productieve bedrijven omdat ze dicht bij het centrumstedelijke interactiemilieu willen zitten, met de benodigde goed opgeleide werknemers veelal op fietsafstand.

Bedrijven komen en gaan

De Coen- en Vlothaven in Haven-Stad dekt ongeveer twee derde van het hele gebied. Dit zijn twee prominente havenlocaties, gelegen aan het IJ, en midden in Haven-Stad. Als gevolg van de geluidscontour rondom een aantal grote industriële bedrijven geldt op deze plekken een pas-op-de-plaatsafpraak, vastgelegd in het *Convenant Houthavens/NDSM-werf* in 2008. Met deze bedrijven is de afspraak gemaakt dat tot 2029 geen woningbouwplannen in procedure worden gebracht voor een gebied dat min of meer de geluidscontour omvat.

Niettemin is het denkbaar dat op termijn uitplaatsing van een aantal milieuhinderlijke bedrijven om overlast-redenen gewenst is. De vraag is dan uiteraard waarnaartoe? Sommige bedrijven kunnen niet naar de randen van het havengebied verhuizen, wegens overlast voor andere nabijgelegen wijken. Ook zijn veel bedrijven locatie-gebonden en zijn met name alternatieve locaties voor watergebonden bedrijven schaars. De huidige geluidszone beperkt dus voorlopig de woningbouwmogelijkheden van de Coen- en Vlothaven. De afgesproken contouren van de havens lopen zelfs door tot aan het noordelijke deel van Haven-Stad, de noordzijde aan het IJ. In 2025 besluit de gemeente over de uiteindelijke transformatie van het Coen- en Vlothavengebied.

Innovatief ontwerpen

Toch zijn er voor lichtere productiebedrijven nog kansen om te transformeren. Voor veel planologen in het gebied is het uitgangspunt namelijk nog steeds om zoveel mogelijk variatie in Haven-Stad terug te brengen. Achter het Shell Technology Centre, in het gebied Buiksloterham, liggen bedrijventerreinen waar al langere tijd testen lopen met transformatie en

Haven-Stad visiekaart.
Beeld Ontwikkelstrategie
Haven-Stad, Gemeente
Amsterdam



menging. Door innoverende en slimme technieken is er steeds meer mogelijk. Zo zorgen betere isolatietechnieken voor minder overlast, en wordt vracht en afval efficiënter en stiller afgevoerd door afdekking of aanpassing van inrijmogelijkheden.

Om overlast voor inwoners te voorkomen zijn al slimme bouwtechnieken mogelijk en verder in ontwikkeling. Denk aan een 'stille zijde' van de woning of dove gevels. Flexibiliteit blijft het motto bij het ontwerp van Haven-Stad. Woningbouw moet rekening houden met andere toekomstige functies.

Verbinding met de stad

De ontwerpers en planologen die momenteel bezig zijn met de plannen voor Haven-Stad hebben van het stadsbestuur uitgangspunten als een hoge dichtheid en duurzaamheid meegekregen. Voetgangers en fietsers zullen de hoofdgebruikers van de publieke ruimte zijn, niet meer de auto. Het plan is om slechts een op de vijf huishoudens een parkeerplaats aan te bieden. Zelfs de directie van menig bedrijf zal hier met de fiets van afspraak naar afspraak reizen. Autodelen en andere innovatieve mobiliteitsconcepten krijgen de ruimte, en er zal een stevige investering nodig zijn in het ov-netwerk.

Een zeer belangrijke mobiliteitsinvestering waarop wordt aangedrongen is de sluiting van de Amsterdamse metroring. De huidige ringlijn stopt bij station Isolatorweg. Als je het treinspoor volgt kom je enkele kilometers verderop uit op Amsterdam Centraal. Het spoor ligt er al, maar de metrolijn niet. Er wordt al langere tijd aangedrongen op het sluiten van deze ring. Ook omdat er dan ter hoogte van de kruising met de Transformatorweg een nieuw station kan ontstaan. Dit station biedt vervolgens veel mogelijkheden voor de beoogde woondichtheid.

Om deze metroverbouwing te ontwikkelen moet het Rijk helpen. MRA heeft een verzoek gedaan voor een bijdrage uit het Nationaal Groeifonds, die ze ook wil gebruiken voor het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol. Een rijksinvestering in het sluiten van de metrolijn is dan ook niet gek, aangezien deze infrastructuur tegelijkertijd ook een investering in de economische vooruitgang van het gebied is. In de Kamerbrief van 14 januari over de eerste investeringsvoorstellen voor het Nationaal Groeifonds lieten ministers Wiebes en Hoekstra weten dat de voorstellen waren getoetst en doorgeleid naar de adviescommissie van het fonds. «

Regio West

Van A'dam via Schiphol door naar Hoofddorp

Waar de Oost-regio van de MRA onderbroken wordt door het IJmeer, gebeurt dit in West door het vliegverkeer. Hier liggen grote stukken onbenut land met kansen voor woningbouw. Schiphol biedt zich hier aan als koppellocatie.

In MRA-West liggen steden als Hoofddorp, Haarlem en IJmuiden. Met Schiphol als belangrijke vervoershub, de haven in IJmuiden en de Tata Steel-fabriek als economische motoren, dragen deze steden bij aan de kracht van de Amsterdamse regio. De landschappelijke diversiteit

met de polders en de duinen, en het rijke cultuuraanbod vergroten de aantrekkelijkheid van het woonklimaat. Ook is MRA-West de verbinding met de Bollenstreek, Alphen aan den Rijn en Leiden. Binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid ontwikkelt de programmalijn

Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp de strategie om het gebied te transformeren tot dé internationale entree van Nederland.

Druk vanuit Amsterdam

Dichter bij de hoofdstad gelegen vindt een flinke groei plaats op de Zuidas. Dit is inmiddels een economisch »

→
Drukke wegen rondom
Schiphol. Beeld Gerhard G



kerngebied dat snel groeit. In vier jaar tijd is het aantal banen op Zuidas met maar liefst 75 procent toegenomen. Het aanbod van woonruimte groeit ook, maar blijft sterk achter. Wat tot verkeersdruk leidt.

In de directe omgeving wordt ruimte voor woningbouw gezocht. Zoals in het Schinkelkwartier. Deze kantoor- en bedrijfslocatie bestaat uit zes deelgebieden en bevindt zich op de grens van Nieuw-West en Zuid-Amsterdam, tussen het Amsterdamse Bos, de Zuidas en Schiphol. De komende 25 jaar verandert deze omgeving naar een versnellingslocatie met 11.000 nieuwe woningen. Ook in Amstelveen ontstaan nieuwe wijken om de groei van Amsterdam en de Zuidas te ondersteunen. Maar zolang de toenemende werkgelegenheid groeit moet de overheid verder blijven kijken, in het gebied tussen Uithoorn, Aalsmeer en Amstelveen. Zo wacht 300 hectare met verouderde kassen al jaren op herstructurering. Het lijkt een kwestie van tijd voordat er nog meer nieuwe potentiële woningbouwlocaties in beeld komen.

Omgeving Schiphol

Een zeer belangrijke factor in MRA-West is de luchthaven

Schiphol. Deze blijft namelijk doorgroeien en is economisch van groot belang, zowel voor de metropool als nationaal. In 2019 kwamen 71 miljoen passagiers en 1,57 miljoen ton aan vracht voorbij. Volgens cijfers uit datzelfde jaar van het ministerie van IenW komt de directe economische bijdrage van Schiphol overeen met circa 0,8 à 0,9 procent van het bruto binnenlands product en werkgelegenheid. Een niet te verwaarlozen factor in onze economie dus. In de *Ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050* zet de overheid in op een veilige en sterke internationale groei, met minder overlast voor mens en klimaat. De vraag, zeker na de coronacrisis, zal zijn of die visie geen bijstelling behoeft. Blijven we nog wel zoveel vliegen? En de techniek schrijdt voort. Zo kan de nieuwe generatie vliegtuigen steeds verder vliegen. Neem een Airbus A321 of een Boeing 737 met 150 tot 200 passagiers, die *point-to-point*-verbindingen onderhoudt zonder tussenlandingen. Daarmee kan de hub die Schiphol is makkelijker overgeslagen worden.

De negatieve ontwikkelingen van de luchthaven krijgen nadrukkelijk meer aandacht. Zo publiceerde EASA,

de Europese organisatie voor luchtvaartveiligheid, vorig jaar een onderzoek waaruit blijkt dat de omvang van de niet-CO₂-effecten door luchtvaart – stikstof en wolkenvorming – een disproportioneel grotere invloed hebben op de opwarming van de aarde dan gedacht. Ook kunnen kleinere vliegtuigen steeds langer vliegen. De luchthaven blijft onderwerp van kritiek door omwonenden. De effecten van de huidige coronacrisis zijn dan nog niet meegerekend.

Naast de kritiek van omwonenden wordt het vanuit de regelgeving steeds lastiger om te bouwen rondom Schiphol. Lawaai gaat in de nieuwe Omgevingswet namelijk zwaarder meetellen, waardoor gemeenten moeilijker kunnen aantonen dat plannen voldoen aan de leefbaarheidseisen. Vorige zomer gaf gedeputeerde Jeroen Olthof (PvdA) van Noord-Holland in een brief aan minister Ollongren nog aan dat ‘... hierdoor de hele regio rondom Schiphol de status van onleefbaar ging krijgen. Als de wet van kracht zou gaan zouden de gemeenten geen vergunningen meer kunnen afgeven voor nieuwe woningbouwplannen’. Ondertussen behoudt Schiphol – met zijn blauwe trots – de

status als groeifactor en blijft de grond rondom de haven in beweging.

Noord-Zuidlijn

Om de bouw van nieuwe woningen aan de westkant te realiseren is het van belang de infrastructuur uit te breiden. De verlenging van de Noord/Zuidlijn tot aan Hoofddorp en Schiphol geldt voor MRA als een basisvoorwaarde. Deze nieuwe metrolijn kan leiden tot veel vestigingsvoordelen. Zo zullen Schiphol en Hoofddorp beter bereikbaar zijn en ontstaan er nieuwe bouw- en vestigingskansen. MRA verwacht hierdoor 92.000 nieuwe woningen neer te zetten en bouwt hiermee door aan de geplande woon-werkas ZWASH (Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp). Ook zal de nieuwe verbinding de reizigersstromen anders verdelen over trein, bus en tram, waardoor meer ruimte ontstaat voor treinverkeer op het (inter)nationale netwerk.

De aanleg van de verlengde Noord/Zuidlijn zal in totaal vier tot vijf miljard euro kos-

ten. Nadat eind 2020 door een nationale alliantie het bedrag van één miljard is afgesproken, zal het Rijk met het Nationale Groeifonds moeten inspringen om de som aan te kunnen vullen. Zoals eerder genoemd is ook de verlenging van de Noord/Zuidlijn inmiddels positief doorgeleid naar de adviescommissie van het groeifonds.

Haarlemmermeer

De laatste halte in de ZWASH-verbinding is het in de Haarlemmermeer gelegen Hoofddorp. Deze gemeente-hoofdplaats naast Schiphol biedt ruimte voor veel nieuwe versnelde woonbouw. “In Haarlemmermeer is ruimte voor de bouw van enkele tienduizenden woningen”, benoemt strategisch adviseur Ivo Hamelynck over de nieuwbouw bij Hoofddorp. “Deels gelegen in de directe invloedssfeer van de Noord/Zuidlijnverbinding en deels in de overige delen van Haarlemmermeer.”

Over de ontwikkelingen bij Schiphol in het creëren van woonruimte is Hamelynck

niet zo pessimistisch. “Je ziet dat de aanwezigheid van Schiphol hier op twee manieren kan gaan schuren. De LIB-grenzen (Luchthavenindelingsbesluit Schiphol, red.) beperken de ontwikkelruimte voor woningbouw, en het grondgeluid van Schiphol vergt aanpassingen. Maar ook hier is onder de rook van Schiphol waarschijnlijk nog veel mogelijk.”

Terwijl Haven-Stad logischerwijs veel hoogbouwoningen krijgt, heeft Hoofddorp een overwegend laagbouwmilieu. Toch verwacht Hamelynck op een aantal locaties ruimte voor hoogbouw. “Om de woningaantallen mogelijk te maken die we nodig hebben, zal op sommige plekken een wat meer stedelijke bebouwing nodig zijn. Een mooie kans, mede mogelijk gemaakt door het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Maar voordat we die kans kunnen verzilveren moet ook in Haarlemmermeer nog wel behoorlijk in een andere infrastructuur worden geïnvesteerd.”

«

Regio Oost

Door natuur omringde nieuwe Bay Area

Regio MRA-Oost bevat twee deelgebieden van de Amsterdamse metropool: Gooi en Vechtstreek (waaronder Hilversum) en Almere Lelystad. Hierdoor vallen ook de dichtst bevolkte gebieden van Flevoland onder MRA en is daarmee de metropoolkaart rond.

Verbonden door twee snelwegen is de Flevopolder een kansrijk gebied voor MRA. Vooral hotspot Almere ontwik-

kelt snel door. In 2020 groeide de bevolking het snelst van alle gemeenten in Nederland en naar verwachting zal de stad uiteindelijk van »

plaats acht naar vijf stijgen in de rij van grootste steden in Nederland. Daarmee is Almere van groot belang voor MRA, vanwege de nabijheid tot de hoofdstad. Tienduizenden mensen wonen in Almere, maar reizen en werken in Amsterdam of Utrecht.

Toch draagt de oostflank ook in belangrijke mate bij aan de economische groei van MRA. Volgens het CBS groeide de economie van Flevoland met 3,1 procent na Utrecht het snelst in 2019. Handel, dienstverlening en toch ook industrie dragen daar aan bij. De komende jaren verwacht MRA hier nog zo'n 29.000 tot 65.000 extra banen, vooral in Almere. Dit terwijl in 2014 de Flevolandse werkloosheid met 9,3 procent nog het hoogste van alle provincies was. Een van de beleidsdoelen van MRA is om de werkgelegenheid aan de oostflank dan ook te stimuleren. Niet alleen om daarmee de druk op Amsterdam te verlichten, minstens zo belangrijk is het versterken van de economische positie van Flevoland. Bijna vier van elke tien woningen in MRA worden na 2030 aan de oostkant gebouwd.

Amsterdam Bay Area

Een hoofdrol in de ontwikkeling van de oostflank is weggelegd voor het gebied tussen Amsterdam en Almere: Amsterdam Bay Area. Van de Gooise en Amsterdamse kust, met de Waterlandse tot aan de Flevokust, is het water door land omringd. Het gebied laat zich inspireren door de kustgebieden rond San Francisco en het naastgelegen Oakland. Deze Bay Area kent een hoogstedelijk karakter waar water een belangrijke rol speelt. Zo ook het gebied rond het IJmeer, dat grenst aan diverse rijkswegen en via het spoor goed is verbonden met Amsterdam en andere landsdelen. Ook de snelfietsroute Almere-Weesp/Amsterdam draagt bij aan de kansrijke infrastructuur van de Bay Area.

De afgelopen jaren is in de Bay Area al woonbouw gerealiseerd, waardoor veel nieuwe gezinnen zich hier vestigden. Met de focus op natuur, cultuur en water pakken de overheden nu hun kans om deze grond in versnelling verder te ontwikkelen tot nieuwe duurzame woonlocaties. Rondom het IJmeer wordt tot 2025 gebouwd aan zo'n 100.000 nieuwe woningen, met een beoogde groei van 40.000 extra banen in het gebied. In het Onderzoek Amsterdam Bay Area wordt vervolgens onderzocht hoe het gebied kan groeien en toch duurzaam bereikbaar kan blijven. Het onderzoek is een samenwerking van het MIRT-onderzoek Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en Handelingsperspectief Oostflank MRA.

Westelijke eilanden

Nog dichterbij Amsterdam Centraal liggen Zeeburgereiland en IJburg I+II. Op dit eerste eiland ontstaat de Sluisbuurt: een wijk met circa 5500 woningen, bestaande uit woonblokken met daartussen hoge woontorens. Deze 60 tot 125 meter hoge gebouwen worden aangevuld met functionele gebouwen, zoals een hogeschool, groen en water(recreatie). Net als in Haven-Stad zorgen fietsbruggen in deze waterwijk voor een gemakkelijke route voor fietsers. Omdat dit moderne en hoge stukje Amsterdam breekt met het bekende laagbouw-karakter, leidde het project tot verzet. Ook zou het wijkontwerp in strijd zijn met milieubelangen, en zeiden bewoners dat het ten koste van hun uitzicht ging. Eind 2019 gaf de Raad van State de activisten en bewoners ongelijk en wees daarbij naar hun 'falende betoog'.

Naast nieuwbouw op de eilanden ontstaan aan de zuidzijde van Amsterdam Bay Area nieuwe woonlocaties. Zo werkt Muiden en Weesp aan de nieuwe wijk Weespersluis en ontstaat in het veenweidegebied rondom de Vecht veel nieuwe natuur en water.

Almere Pampus

Veel focus ligt op de potentie van de Almeerse kant, met Almere Poort, Almere Pampus, Almere Centrum-Weerwater met het Stationskwartier en de Floriade(wijk). Met zo'n 884 hectare ongebruikt land in de gemeente werd de beoogde ontwikkeling van MRA-Oost al behandeld in de Rijksstructuurvisie *Amsterdam Almere Markermeer* (2013). Almere moest vanaf 2010 als primair westelijk georiënteerde stad met 60.000 woningen groeien én een forse toename aan arbeidsplaatsen ontwikkelen. Om ook hier te kunnen versnellen moet de helft van die woningen in Almere Pampus komen. Een groot nieuw stadsdeel aan de IJmeer-kant van Almere. De naam komt van het nabijgelegen eiland Pampus in het IJmeer. Met zicht op het water, Amsterdam en de lange kustlijn zal het stadsdeel een metropolitaan karakter krijgen. Dit stedelijke karakter is nieuw voor Almere en zal de verbinding vormen tussen de groeistad en Amsterdam.

De grond van het beoogde nieuwe stadsdeel is in handen van het Rijksvastgoedbedrijf. Reden temeer om daar versneld te gaan bouwen. Dat is de kern van het plan van D66-fractievoorzitter Rob Jetten. Uit de opbrengst van de grond en een nog op te richten investeringsfonds van het kabinet kan het Rijk helpen om hier zo snel mogelijk betaalbare huur- en koopwoningen te realiseren voor mensen met middeninkomens.

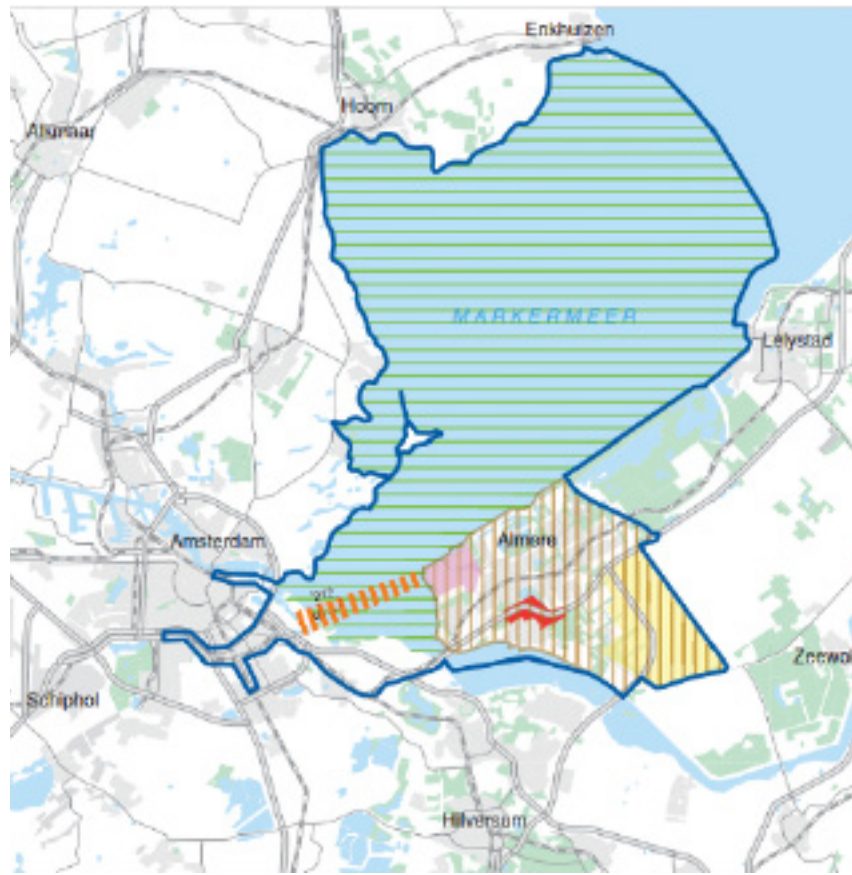
Strategisch adviseur gebiedsontwikkeling Hamelynck denkt daar anders over.

“Voordat Almere Pampus kan worden ontwikkeld voor de beoogde 30.000 woningen is eerst de aanpak van Almere Centrum noodzakelijk. Daar moet zo snel mogelijk verdicht en economisch versterkt worden, zodat dit een stevige basis geeft voor de verdere ontwikkeling van Almere.” De plannen daarvoor zijn er al. Vooral verdichting rond station Almere Centrum kunnen voorzien in 9500 tot 15.000 nieuwe woningen en daarmee in de nodige versterking van het stadshart.

Door de focus op duurzaamheid en de omliggende water- en natuurgebieden is er veel aandacht voor groenvoorzieningen in de Bay Area. Vanaf het hart van Pampus zullen inwoners rust en recreatie op kunnen zoeken in stadsparken, wijkparken, stadsbossen, om uiteindelijk uit te komen op het IJmeer. Uit het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area blijkt dat maatregelen noodzakelijk zijn om het ecologische systeem van het IJmeer/Markermeer te herstellen en bij te dragen aan de totstandkoming van een Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem. “Het verbeteren van de waterkwaliteit is hard nodig voor de ecologische balans van de natuur hier”, maakt Harold Lek duidelijk. Hij is directeur bij VINU projectmanagers, werkt aan Amsterdam Bay Area en benadrukt de focus vanuit het MIRT-onderzoek. “De ecologische kwaliteit moet op orde zijn, naast dat er focus op woningbouw en bereikbaarheid nodig is.”

De IJmeerverbinding

Om de versnellingslocaties in Amsterdam Bay Area te laten slagen, moet de infrastructuur meegroeien en dus is de IJmeerverbinding cruciaal. Veel Almeerders werken in de hoofdstad. Daarom ontwikkelen overheden en partijen al lange tijd aan een directe ov-verbinding tussen Amsterdam en Almere. Die plannen waren onderdeel van het RRAAM: Rijk- en regioprogramma Amsterdam Almere Markermeer, het integrale programma om Amsterdam en Almere tot één metropoolregio te smeden. Na de financiële crisis is in 2012 uiteindelijk besloten om deze plannen uit te stellen. Nu de IJmeerverbinding weer op de agenda staat, roeren ook de IJsselmeervereniging en de actiegroep De Kwade Zwaan zich weer. Onder het motto ‘Houd het IJmeer Open, bouwen tot de dijk en niet verder’ hameren zij erop om niet buitendijks – zoals gepland – maar binnendijks te bouwen én om een tunnel in plaats van een brug te ontwerpen. De brug kan onder andere nadelig zijn voor recreatie en scheepvaart. De



belangenvereniging en de actiegroep bepleiten behoud van het open karakter van het Markermeer en IJmeer en het vrije zicht op de aanwezige forten. Zij zullen zich gesterkt voelen als de Nieuwe Hollandse Waterlinie dit jaar op de UNESCO Werelderfgoedlijst belandt.

▲ Plangebied RRAAM. De IJmeerverbinding in oranje en Almere Pampus in roze. Beeld Ondergrond Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012

Het is dus onzeker hoe die verbinding er komt. Ook financieel is het project nog niet rond. In de veertien voorstellen die door de eerste ronde van het Nationaal Groeifonds heen kwamen, is de IJmeerverbinding niet genoemd. Net zomin als de Lelylijn overigens. Deze snelle treinverbinding tussen Lelystad en Groningen moet het noorden van het land makkelijker met de Randstad gaan verbinden, door de reistijd met een uur te verminderen. Omdat het IJmeer en het Markermeer beiden als Natura-2000-gebieden onder de Europese Vogelrichtlijn vallen, is besloten om eerst het ecosysteem van het Markermeer-IJmeer voldoende te herstellen, voordat de uitbreiding over water en op land mogelijk is. Ook zal een vervolgonderzoek naar de infrastructuurmaatregelen voor de ontsluiting van Almere Pampus pas starten als er in Almere ten opzichte van 2010 circa 25.000 woningen zijn bijgebouwd en er zicht is op afronding van de tweede fase van IJburg. Voorlopig krijgt capaciteitsvergroting van de bestaande rijkswegen en spoorlijnen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad voorrang.

AUTEUR MARCEL BAYER

Groningen groeit met twee gemengde stadswijken

Facts & Figures

Groningen

De Suikerzijde
Eemskanaalzone

Aantal woningen

- 5.000 (Suikerzijde)
- 2.400 (Stadshavens)

Oppervlakte

- 165 ha (Suikerzijde)
- 34 ha (Stadshavens)

De stad Groningen heeft twee grootschalige ontwikkelgebieden waar de komende decennia gemengde woon-werkwijken ontstaan. Aan de zuidwestkant van de stad het oude Suikerfabriekterrein, dat nu De Suikerzijde heet. Aan de oostkant de Eemskanaalzone, de verbinding tussen de oude stad en Meerstad. Twee gebieden met eigen karakteristieken, ontwikkelmogelijkheden en complexiteit. De planvorming voor De Suikerzijde gaat momenteel het snelst, mede omdat de gemeente daar alle grond in handen heeft. Toch stuurt de overheid ook nadrukkelijk de ontwikkelingen in de Eemskanaalzone, zoals blijkt uit de eerste fase die nu van start gaat: Stadshavens.



Groningen groeit. We lezen het in de gemeentelijke visies en plannen. Leidend voor de stedelijke ontwikkeling is de omgevingsvisie *The Next City* uit 2018. Groningen groeit door naar zo'n 250.000 inwoners en doet dat met vol vertrouwen want de stad is de grote trekker in Noord-Nederland, populair bij jong en oud. Ook hier is de druk op de woningmarkt hoog, vooral voor starters en doorstromers. Het stadsbestuur heeft de ambitie om 20.000 nieuwe woningen te realiseren tot 2030, in een stedelijke omgeving dicht bij de oude stad zodat die te voet, met de fiets en met openbaar vervoer goed te bereiken is. Beide gebieden bieden die mogelijkheid. Daarvoor moet de ontsluiting in beide gevallen wel een stuk beter.

Wethouder Roeland van de Schaaf: "Zowel De Suikerzijde als de Eemskanaalzone zijn de twee meest geschikte locaties om tempo te maken en te voldoen aan de urgente vraag naar zowel woningen als naar werklocaties dicht bij huis. We hebben meerdere locaties waar we willen ontwikkelen, maar deze zijn het meest kansrijk vanuit verschillende perspectieven. Dat ze zo dicht tegen de bestaande stad aanliggen, is een van de grootste voordelen. Het is zonder meer een groot voordeel dat we voor De Suikerzijde alle grond in handen hebben. We kunnen zelf de regie voeren."

Met eigen grond en uitsluitend tijdelijke functies is onderhandelen over het programma van De Suikerzijde met ontwikkelaars, corporaties en beleggers een stuk simpeler dan bij de Eemskanaalzone. Daar zitten nog veel bedrijven, die voor een deel blijven zitten. Bovendien hebben ontwikkelaars en investeerders daar al eerder belangrijke stukken van de grond verworven. "We hebben daar voor het eerste plan veel tijd moeten steken in het zoeken naar de juiste samenwerkingsvorm", vertelt de wethouder. Dat is afgelopen zomer gelukt. Met een Akkoord op Hoofdpijnen tussen de gemeente, drie ontwikkelaars en twee corporaties voor de bouw van Stadshavens, dat daarmee de eerste fase is in de herontwikkeling van de Eemskanaalzone. Er wordt nu gewerkt aan een samenwerkingsovereenkomst tussen de partijen in Stadshavens.

De Suikerzijde

Een stoere en gemengde stadswijk

De Eemskanaalzone. De dubbelpositie 'tussen binnenstad en groot water' geeft Stadshavens een bijzondere ligging waar stedelijkheid, weidsheid, water en groen zich verenigen in één gebied.

Op de plek waar eens de zoete walm van de Suikerunie-fabriek hing, een enorm gebied van 165 hectare dat voor de meeste Groningers een no-goarea's was, hebben sinds de financiële crisis cultuur, creativiteit en de natuur de boel overgenomen. Op het voormalige voorterrein heeft zich door tijdelijk gebruik inmiddels een gebied ontwikkeld dat voor de stedelingen een welkom 'ventiel' is voor de oude, dichtbebouwde stad; een plek waar je lekker kunt uitwaaien, evenementen kunt bijwonen en je ding kunt doen. Aansluitend daarop wordt nu ook de permanente ontwikkeling ter hand genomen.

In de gemeentelijke plannen voor De Suikerzijde gaat het noordelijk deelgebied, qua oppervlak ongeveer een derde van het geheel, het eerst op de schop. Direct aansluitend op de oude stad aan de overkant van het Hoendiep en nu nog uitsluitende bereikbaar via de spreekwoordelijke Bietenbrug. Eindelijk kan de gemeente hier aan de slag. Er waren al eerder plannen. Zeker toen de toenmalige eigenaar Cosun, de voormalige Suiker Unie, in 2008 besloot de activiteiten met onmiddellijke ingang te stoppen als gevolg van aangepast EU-beleid voor de suikerbietenproductie. Midden in de banken- en kredietcrisis van die jaren was het niet mogelijk om de herontwikkeling ter hand te nemen. Daardoor zat de gemeente met een forse lap grond en bijbehorende financiële last. Toch kon ze de grond in handen houden.

In de tussentijd werd het gebied deels aan de stad teruggegeven. Een groot deel van de fabriek werd gesloopt, op de oude schoorsteen en het zeefgebouw na. Daar konden vervolgens de afgelopen jaren tijdelijke bedrijvigheid en vooral culturele activiteiten plaatsvinden. Van der Schaaf: "De afgelopen jaren hebben veel Groningers kennis kunnen maken met het gebied dat daarvoor gold als een verboden stad." Op het uitgestrekte terrein met onder meer de vloeivelden, waarvan een gedeelte in bruikleen werd gegeven aan het mbo-onderwijs, kreeg de natuur vrij spel.

Flexibele aanpak

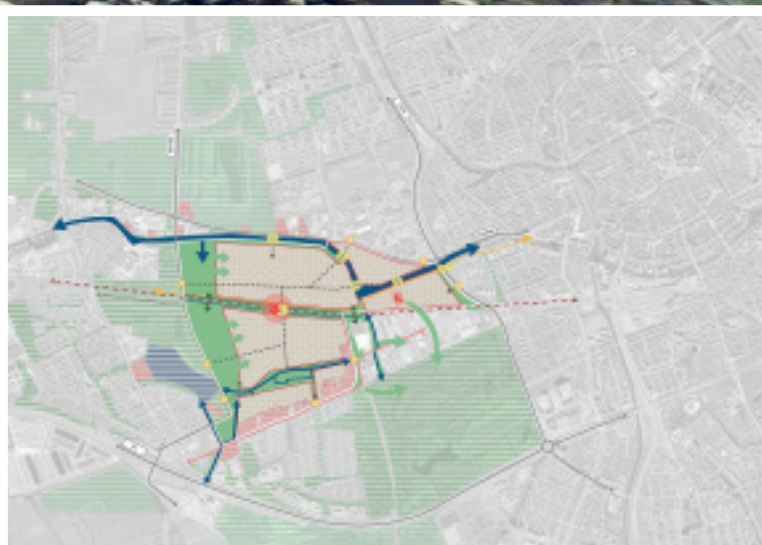
Groningen kiest voor verdere verdichting

van de bestaande stad en met De Suikerzijde kan dat de komende jaren gaan gebeuren. Er komen vijfduizend woningen, zowel stads-huizen, vrijstaande woningen, collectieve blokken en hoogbouw. De herontwikkeling houdt rekening met de bijzondere kwaliteiten van het gebied zoals de behouden industriële gebouwen en kades, het landschap van de voormalige vloeivelden, veel groen en water.

De gebouwde omgeving zal duurzaam zijn: de woningen zijn energieneutraal en klimaatbestendig. Goede leefkwaliteit voor mens en dier is het leidende principe. En daaronder valt natuurlijk klimaatadaptatie: verkoeling bij hitte en de opvang van overvloedig regenwater. Ook sociale duurzaamheid verhoogt de leefkwaliteit: wandelen, fietsen, spelen, actief ontspannen, ontmoeten en groenbeleving staan centraal. "De auto mag geen dominante plek krijgen, ook om verkeersoverlast voor de omgeving te voorkomen", aldus de wethouder. Er komt een maximale parkeernorm en parkeren gebeurt in principe niet op straat en alleen in collectieve voorzieningen.

Vanwege de lange looptijd heeft de structuurvisie een globaal en indicatief karakter. Het plan is geen blauwdruk, maar bevat de hoofdprincipes voor de inrichting en ontwikkeling van dit nieuwe stadsdeel. Met deze flexibele aanpak hoopt de gemeente te kunnen inspelen op de markttrends, nieuwe inzichten en maatschappelijke prioriteiten.

In de structuurvisie wordt De Suikerzijde beschreven als een stedelijk gebied, met een



herkenbare structuur en eenzelfde diversiteit als in de binnenstad en de Hortusbuurt. Dat was het eerste Groningse uitbreidingsgebied in de zeventiende eeuw. De heldere lijnen en bouwvlakken die in de loop der tijd verschillend zijn ingevuld, hebben gezorgd voor een heel aantrekkelijke, gevarieerde en groene wijk met veel hofjes, gasthuizen en later nieuwbouw van de universiteit. Zo verkleurt De Suikerzijde ook van compact, stenig en robuust inclusief industrieel erfgoed op het oostelijke voorterrein, naar meer landschapelijk met groen en water in het westelijke gebied. In de visie wordt gesproken van een groen-stedelijk woonmilieu, in aansluiting op omliggende wijken zoals De Buitenhof. “In de oorspronkelijke plannen was de intentie dit gebied als eerste te ontwikkelen. De vraag naar stedelijk wonen is echter dermate groot, dat we er in 2018 voor hebben gekozen te starten met de noordkant van De Suikerzijde”, legt de wethouder uit. Daarom is de structuurvisie hier al verder uitgewerkt en geconcretiseerd in een stedenbouwkundig plan.

Het ontwerpbestemmingsplan voor de noordkant en de ontwerp-Structuurvisie voor het hele gebied hebben tot eind januari ter visie gelegen. De definitieve vaststelling zou voor de zomer moeten plaatsvinden. Wethouder Van der Schaaf verwacht geen onoverkomelijke bezwaren. Bewoners in de omgeving hebben eerder aangegeven zich vooral zorgen te maken over de toenemende verkeersdruk en het verlies aan groen. “Daar gaan we heel zorgvuldig mee om. We doen er alles aan om

goede alternatieven voor de auto te bieden, we passen waardevol groen maximaal in en ook al gaat het om stedelijk wonen, de openbare ruimte wordt groener en ruimer dan je misschien in een stad zou verwachten.”

Bereikbaarheid en ecologie

Voor de verbinding met de oude stad zijn een tweetal bruggen en drie tunnels nodig, zoals onder de ringweg om de stad en de spoorlijn naar Leeuwarden en het Eemsgebied. Volgens planning moet in 2023 de nieuwe westelijke fietsroute vanuit de binnenstad langs het Hoendiep naar het nieuwe woon-werkgebied gereed zijn.

Centraal in het gebied komt een tunnel voor wandelaars, fietsers, auto’s en bus naar de binnenstad en de wijken Vinkhuizen, De Buitenhof en Hoogkerk. Van der Schaaf: “We willen die tunnel combineren met een station. Met de komst van een voorstadstation ontstaat een knooppunt in het regionale openbaar vervoersnetwerk, die de bereikbaarheid versterkt van de gehele westflank van de stad, inclusief de Zernike-campus van de Universiteit Groningen. We denken daar stedelijke groeisectoren zoals onderwijs, consumentendiensten, financiële en zakelijke dienstverlening een flinke impuls mee te geven.” De grootste zorg die de wethouder wat betreft de ontsluiting van De Suikerzijde

▲ De Suikerzijde, het voormalige Suikerfabrieksterrein aan de rand van de stad Groningen. En de plankaart met het gebied boven het spoor waar de ontwikkeling gaat beginnen. Beeld
» Gemeente Groningen



nog heeft, is de aansluiting op de A7. Dat is nu al een heel druk kruispunt en zal met het nieuwe woon-werkgebied alleen maar drukker worden. “Dat vraagt nog studie en investeringen, en benadrukt nog eens hoe belangrijk het is dat we de nieuwe bewoners kunnen verleiden om meer van de fiets en het openbaar vervoer gebruik te maken.”

der Schaaf: “Dat is natuurlijk heel bizar, want pakweg honderd jaar was dit een industriegebied en eigenlijk door de financiële crisis hebben we het moeten laten verwilderen zodat het nu bijzondere ecologische waarden herbergt. Maar goed, daar heb je rekening mee te houden.” De werkzaamheden zouden dit voorjaar afgerond moeten zijn, voordat het broedseizoen begint.

‘Het aandeel sociale huur is laag, zeker voor Groningen, maar we mikken op de starters’

Met de ontwikkeling van De Suikerzijde wordt de Stedelijk Ecologische Structuur (SES) gerealiseerd, die aansluit op Natuur Netwerk Nederland. Het plan voorziet in een verbinding tussen het Stadspark en Westpark. Ook de oever van het Hoendiep wordt volledig openbaar gebied met natuurvriendelijke oevers en een groene uitstraling. Bovendien is het ontwerp van deelgebied Noord zeer robuust en klimaatadaptief met grote groen-blauwe structuren die piekbuien kunnen opvangen.

Begin oktober vorig jaar is aan de zuidkant begonnen met de voorbereidende werkzaamheden voor de aanleg van een natuurcompensatiegebied. Uit ecologisch onderzoek kwam naar voren bleek dat voor de geoorde fuut, de meervleermuis en watervleermuis nieuwe gebieden moeten komen, die het verlies van broed – en foerageergebied compenseren. Van

Fasering en segmenten

Volgens planning zou komend najaar begonnen worden met het grondwerk en het bouwrijp maken, en over twee jaar de eerste woningen. Er is veel belangstelling vanuit de markt om mee te doen aan de ontwikkeling van De Suikerzijde. “Er zijn genoeg partijen die zeggen dat ze willen bouwen. Ze lopen de deur plat”, zegt de wethouder. “Een aantal corporaties zijn al bezig met planstudies voor de noordkant. Daar willen we samen kijken, ook met een aantal ontwikkelaars, of we in één keer veel woningen kunnen neerzetten. We zien in De Suikerzijde kans om de bouw van sociale huurwoningen en betaalbare middenhuur en koop naar voren te halen. De inzet is minimaal vijftien procent sociale huur. De komende decennia volgen dan de overige deelgebieden met de segmenten waar dan het meest behoefte aan is.”

Op de vraag of het aandeel van vijftien procent sociale huur niet wat mager is als de nood voor dat segment zo hoog is, antwoordt Van der Schaaf: “Dat is laag, zeker voor een stad waarin het aandeel sociale huurwoningen veertig procent bedraagt. Dat we dan zo’n mooie nieuwe wijk krijgen, die maar beperkt toegankelijk is voor weinig mensen met een laag inkomen, voelt niet goed. Toch willen we in de eerste fase van De Suikerzijde wat meer nadruk leggen op middeninkomens en ook het hogere segment. Juist de noordkant

Impressie van de Suikerzijde, dat een gemengde wijk moet worden met veel ruimte voor voetgangers en fietsers. Beeld Gemeente Groningen

van het gebied ligt tegen buurten aan waar al veel sociale huur is. We denken dat het daarom niet verkeerd is om nu vooral starters te helpen. Die groep willen we in de stad houden. Bovendien hebben we flink geïnvesteerd in dit gebied en moeten we eerst wat terugverdienen.”

De Groningse wethouder verwacht dat het percentage voor de hele Suikerzijde omhooggaat naar 20 tot 25 procent. “Daar hebben we onder andere de bijdragen van het Rijk en de provincie voor nodig, zoals twee jaar geleden afgesproken in de Woondeal Groningen.”

«

De Eemskanaalzone

Stad aan het water

Vorig jaar september sloten Gemeente Groningen, drie projectontwikkelaars en twee corporaties een akkoord voor de bouw van een nieuw stadsdeel aan het water: Stadshavens. Het ontwikkelgebied grenst met de Oosterhaven direct aan de binnenstad en loopt aan weerszijden van het Eemskanaal tot aan de plek waar het kruist met het Van Starckenborghkanaal. Er zullen hier de komende jaren 2400 woningen verrijzen, met op termijn nog eens 900 woningen langs het kanaal. Naast woningbouw is er ruimte voor in totaal 30.000 vierkante meter aan maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Stadshavens is de eerste fase in de herontwikkeling van de Eemskanaalzone, die de oude stad met Meerstad verbindt.

In het havengebied waar nog een aantal historische gebouwen verwijzen naar de industriële ontwikkeling, zoals de EMG-silo, de zakkenloods en de Co-va-schoorsteen, gaat een ‘levendige, hoogstedelijke wijk aan het water’ ontstaan, lezen we in de gemeentelijke documenten. Voor alle typen inwoners en alle beurzen komen er woningen, zowel koop als huur, ook in het sociale en middensegment. De gezamenlijke partijen willen een duurzame en aardgasvrije woonwijk bouwen. Ze investeren gezamenlijk in de publieke ruimtes: wegen, fiets- en wandelpaden, kades en extra pleinen als ontmoetingsruimte. “Stadshavens wordt een groene, autoluwe wijk, gericht op verblijven, ontmoeten en bewegen”, zegt wethouder Van der Schaaf.

Auto’s worden niet in de openbare ruimte geparkeerd. “We geven het Damsterdiep een groene uitstraling. Er ontstaan betere verbindingen met de Oosterparkwijk aan de noordkant en het Sontweggebied aan de zuidkant. Bij de bouw van voorzieningen zorgen we ervoor dat we voorzieningen in de omgeving verstevigen en nieuw

aanbod toevoegen. Ook leggen we een nieuw stadspark aan op het terrein van de zandoverslag bij de Sontbrug. Daar kijkt Stadshavens uit op een enorme wateroppervlakte en overheersen het weidse uitzicht en gevoel van ruimte.”

De plannen voor Stadshavens komen voort uit de omge- »



Impressie van gebiedsontwikkeling aan het Eemskanaal. Beeld Gemeente Groningen



vingsvisie *Next City* en de ontwikkelstrategie *Eemskanaalzone, Stad aan het water* uit 2018. Dat was een actualisering van de *Visie Eemskanaalzone* uit 2006. Vanwege de economische crisis sinds 2008 is daar niet veel van terechtgekomen. Maar de markt ziet er inmiddels heel anders uit. De sterke toename van de vraag naar woningen en nieuwe opgaven zoals klimaatadaptatie, duurzaamheid en aardbevingsbestendig bouwen, waren aanleiding de visie voor het gebied te herschrijven. Die visie is door zowel de gemeenteraad als belanghebbende partijen en omwonenden in grote lijnen breed gesteund.

Raamwerk

Samenwerking tussen de ontwikkelende partijen met de gemeente in de regierol is het uitgangspunt voor Stadshavens. De gemeente bezit iets meer dan een derde van de grond in het gebied.

Drie ontwikkelaars – VanWonen, VolkerWessels Vastgoed en BPD – en de corporaties Lefier en Nijstee hebben al eerder grondposities verworven aan de noordkant van het Eemskanaal. Deze eigendomssituatie maakt afzonderlijk ontwikkelen van grondeigendommen voor de gemeente nagenoeg onmogelijk en onwenselijk. Zo wil de gemeente dat de grootschalige infrastructuur in het plangebied, langs het Damsterdiep en de kades van het Eemskanaal, integraal meegaat in de ontwerpen en de planning om het gebied beter leefbaar en bereikbaar te maken. In de visie van de gemeente is een zorgvuldige ‘aanhechting op de omgeving’ een voorwaarde. Klimaatadaptatieve maatregelen zoals waterbuffers, gasloos en klimaatbestendig bouwen vragen eveneens om een integraal ontwerp. En Stadshavens moet ‘voor en van iedereen’ zijn. Het maken

van een inclusief gebied voor wonen en werken in een goed bereikbare omgeving, kan alleen door samenwerking. Aldus schreef het Groningse college van B en W eind augustus vorig jaar in een brief aan de gemeenteraad over de voortgang.

Wethouder Van der Schaaf over het soort bedrijven dat de gemeente daar graag ziet: “In Stadshavens mikken we op bedrijvigheid die echt bij de stad hoort. Wij zoeken bedrijven die zorgen voor levendigheid, vooral overdag, en die zich goed verhouden tot de woonomgeving. We creëren ruimte voor nieuwe concepten – denk aan combinaties van werkplekken met meer thuiswerken. Op een natuurlijke manier zouden wonen en werken, en andere functies door elkaar moeten bewegen; dat is de moderne manier om naar stadsontwikkeling te kijken.”

Met de ontwikkelaars en corporaties zijn dan al intentieovereenkomsten en een hoofdlijnenakkoord gesloten. Als eerste uitwerking van de afspraken is een zogenaamd groen, blauw en grijs raamwerk afgesproken over de infrastructuur en de inrichting van de publieke ruimte. Zo zorgt de herinrichting van het Damsterdiep, de noordelijke toegangsweg, voor een hechtere relatie met de Ooster-

Impressie van wonen en werken aan de Kanaalzone, en de deelgebieden. De ontwikkeling begint in deelgebied 1. Beeld Gemeente Groningen.

parkwijk. Aan de zuidkant, langs de brandweerkazerne en het politiebureau, gaat een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding zorgen voor een betere aansluiting tussen het noorden en zuiden van dit deel van de stad, en tussen de binnenstad en Meerstad. Op de punt bij de Hunzehaven, nu een terrein voor onder meer zandoverslag en bouwmaterialen, komt een nieuw park. De invulling van de verschillende bouwvelden die door het raamwerk ontstaan, krijgt de komende tijd gestalte. Daarvoor zijn een aantal regels afgesproken, die bijvoorbeeld gaan over de bouwhoogte, het parkeren en de doorwaarderbaarheid via straatjes, hoven en pleinen. Die regels krijgen hun vertaling in het bestemmingsplan dat momenteel wordt gemaakt.

Inclusiviteit en financiering

Een belangrijke vraag bij de samenwerking was hoe te zorgen voor de gewenste inclusiviteit en tegelijkertijd financiële haalbaarheid. Alle belanghebbende partijen hebben zich gecommitteerd aan de afspraak om woningen in alle segmenten planologisch mogelijk te maken. Corporaties Nijestee en Lefier bouwen een kwart van de 2400 woningen. Daarvan is 15 procent sociale huur en 10 procent gereguleerde middenhuur. De overige 75 procent wordt verdeeld over verschillende segmenten. Daarbij is de nodig flexibiliteit ingebouwd om in te spelen op veranderende marktomstandigheden. “Bij de uitwerking van ieder deelplan maken we de balans op en onderzoeken we wat op dat moment op stadsniveau nodig is, zodat we steeds de juiste segmenten aanbieden”, legt wethouder Van der Schaaf uit. Op basis van de huidige markt verwacht het college dat zo

gauw de bouw van start gaat, gepland in 2023 maar mogelijk eerder, jaarlijks gemiddeld 150 woningen zullen worden verkocht. Dat betekent dan een looptijd van 15 jaar. Dat is een voorzichtige aanname. Op termijn volgen er ook bouwplannen voor de locaties van politie en brandweer aan de Sontweg, ten zuiden van het Eemskanaal, die ook onder het plangebied Stadshavens vallen.

Vanwege het hoge financiële risico bij een transformatieopgave als Stadshavens en eerdere ervaringen zoals bij Meerstad, komt er voor dit gebied geen gemeenschappelijke grondexploitatie maatschappij. Elk afzonderlijke partij kan binnen de afspraken in het raamwerk blijven beschikken over de eigen grond en is verantwoordelijk voor de planontwikkeling en exploitatie. Wel kan een partij andere toestaan om op zijn grond te bouwen om zo de totale ontwikkeling met elkaar te realiseren. Boekwaardes en saneringskosten worden buiten beschouwing gelaten. Iedereen moet deze kosten met de ontwikkeling van woningen goedmaken. Het aantal vierkante meters grondeigendom is bepalend voor de bouwrechten en plichten van elke partij. Zo is voor iedere partij de bijdrage aan de bouw van de verschillende marktsegmenten en de publieke ruimte afgesproken. De totale investering in het openbaar gebied voor alle partijen bedraagt volgens de meest recente berekening 110 miljoen euro. Per woning dragen de partijen in het akkoord gemiddeld zo'n 30.000 euro bij aan de bovenwijkse en binnenwijkse investeringen. Het college noemt het een mooi onderhandelingsakkoord.

De uitvoering van de werkzaamheden brengen de partij-

en onder in een gezamenlijke werkmaatschappij, met als werknaam Stadshavens BV. Het gaat dan over de uitwerking van de plannen, uitvoering van de openbare ruimte en het bouw- en woonrijp

‘Op een natuurlijke manier zouden wonen en werken, en andere functies door elkaar moeten bewegen’

maken van de woon/werkvelden. Gemeente Groningen is de enige aandeelhouder, maar de overige partijen krijgen wel een rol in het planproces. De uitdaging is om het raamwerk vast te houden dat we samen hebben ontwikkeld als we het gebied per deelgebied oppakken, vertelt Van der Schaaf. “Knelpunt op dit moment is vooral financieel. We hebben als gemeente een dubbele rol: we zijn grondbezitter én hebben de publieke rol om voor de aansluiting en kwaliteit van het hele gebied te zorgen. We komen geld tekort om de hoge ambities en het programma te kunnen realiseren. Als we willen voorkomen dat er alleen woningen komen in de duurdere prijssegmenten, hebben we ondersteuning nodig.” In 2019 is met het ministerie een Woondeal gesloten, waarin Stadshavens expliciet staat genoemd als gebied om woningbouw te versnellen. De gemeente heeft bij het ministerie van BZK een aanvraag gedaan voor een bijdrage uit de Regeling Woningbouwimpuls. «

Strijd om de ruimte tussen wonen en werken

Strategie bij locatiekeuze stedelijke woonwerkmilieus

Een aantrekkelijk woonwerkmilieu ontwikkelen: waar begin je? Om het proces te vereenvoudigen heeft Bureau Stedelijke Planning de talloze nemen te stappen teruggebracht tot een klantreis met vier belangrijke onderdelen: 1. Stedelijke strategie en locatiekeuze 2. Visie op programma en ruimte 3. Financiële strategie en businesscase 4. Instrumentarium. De eerste stap is het onderwerp van dit artikel in *ROm* en gaat om het maken van heldere keuzes op het niveau van de regio of de stad. Over de drie andere stappen publiceren we de komende weken op *Stadszaken.nl* en in de volgende editie van *ROm*.

Joris Quaedflieg is managing consultant Economie bij Bureau Stedelijke Planning.

De verstedelijkingsdruk op de stad neemt sterk toe. Enerzijds is er een grote woningbouwopgave en toename van de vraag naar stedelijk wonen met gedeelde voorzieningen. Aan de andere kant is de nieuwe economie innovatiegedreven, schoner en circulair. De behoefte aan interactie, ketensamenwerking en een aantrekkelijke werkplek in de *battle for talent* vraagt om aantrekkelijke gemengde woonwerklocaties in de stad. Daarbovenop zijn door de coronapandemie een aantal trends in een versnelling gekomen: deglobalisering, werken in of nabij huis, en een verschuiving in sectoren.

Door de grote druk op de stad transformeren veel verouderde bedrijventerreinen naar woningbouw. Recent is de focus meer komen te liggen bij het behoud van werkfuncties in de stad. Het opwaarderen van deze verouderde terreinen komt echter maar moeilijk op gang. Wij zijn van mening dat door slim verdichten en vermengen zowel de woningbouwopgave als de economische versterking van de stad met elkaar verbonden kunnen worden.

Maak heldere keuzes op stedelijk niveau

Het is belangrijk om op het niveau van de stad of de regio te onderzoeken en vast te

leggen welke plekken kansrijk zijn om te verdichten en te vermengen en welke plekken juist gezoned moeten worden. In de praktijk loopt de ontwikkeling van woonwerkmilieus vaak vast omdat er geen heldere strategie is voor de stad als geheel.

Een dergelijke strategie zou antwoord moeten geven op de volgende vragen:

- Hoeveel programma's wonen en werken willen wij als stad faciliteren voor de komende periode?
- Om wat voor type woondoelgroepen en bedrijvigheid gaat het?
- Op welke locaties kan dit programma worden gerealiseerd?
- Wat zijn de mogelijkheden van verdichting en vermenging?
- In hoeverre willen we bestaande bedrijven herhuisvesten en waar kan dat?

Het helpt enorm versnellend wanneer dit soort keuzes voor de stad als geheel zijn gemaakt. Binnen de kaders van één gebiedsontwikkeling kunnen veel vraagstukken over mengen van wonen en werken vaak niet worden opgelost. Bijvoorbeeld het al dan niet verplaatsen van zittende ondernemers. Die puzzel moet je leggen op stedelijk niveau, afgestemd tussen alle betrokken beleidsafde-



lingen en vervolgens als kader voor de diverse ontwikkellocaties in de stad.

Efficiënt ruimtegebruik door mengen van wonen en werken

Een dergelijke stedelijke (of regionale) strategie kan efficiënt gebruik van de schaarse ruimte stimuleren door:

- het aanwijzen van een palet aan stedelijke milieus voor werken, mengen en wonen; in verschillende gradaties;
- het faciliteren van de juiste functie op de juiste plek (beter benutten).

Door gebieden aan te wijzen waar ruimte is voor zwaardere bedrijven en hier te werken aan verdichting en/of meerlaags bouwen ontstaat elders ruimte voor extra woningen in combinatie met lichtere vormen van werken. Grote ruimtewinst is te creëren door de doelgroepen wonen en werken beter op elkaar af te stemmen. Veel bedrijfsfuncties zijn goed te mengen met woningen, maar zitten nu nog op monofunctionele bedrijventerreinen. Door dit bedrijf te verplaatsen naar bijvoorbeeld leegstaande winkelruimte in de binnenstad ontstaat plek voor een zwaarder bedrijf op de oude locatie.

▲ De Glasfabriek in de ontwikkeling Nieuw-Mathenesse in Schiedam transformeert naar een gemengd woonwerkgebied. Beeld Bureau Stedelijke Planning
»

De ontwikkeling van woonwerkmilieus loopt vaak vast omdat er geen heldere strategie is

Voorbeeld van doelgroepen in gemengde woonwerkmilieus. Beeld Bureau Stedelijke Planning

	Intensief en puur werken	Gemengd werkmilieu	Innovatiedistrict	Wonen naast werken	Mengen op blokniveau	Wonen en werken aan huis
Ruimtelijke inpassing						
Doelgroepen werken	<ul style="list-style-type: none"> HMC (consultants economie) Logistieke Hub 	<ul style="list-style-type: none"> Logistiek Media/creatie Kantoren Fit Leisure 	<ul style="list-style-type: none"> IT & Software HTSM Hybride werklocatoren Onroerend 	<ul style="list-style-type: none"> Maximalisatie Sustainable Kantoren 	<ul style="list-style-type: none"> Light industrial Amsterdam Kantoren Creative werken 	<ul style="list-style-type: none"> IT/med Garage Kantoren
Doelgroepen wonen	<ul style="list-style-type: none"> Aspirerende, in de buurt 	<ul style="list-style-type: none"> Gedurende en diverse Nieuwe woonvormen voor dit type wonen 	<ul style="list-style-type: none"> Stedelijke en stedelijke Nieuwe woonvormen voor empty nesten en ouderen 	<ul style="list-style-type: none"> Stedelijke profiervorm Stedelijke gebieden en ouderen 	Alle doelgroepen	Alle doelgroepen, met name ouderen

Het luistert nauw om tot de juiste mix te komen van bedrijvigheid samen met een uitgekiend woningprogramma en voorzieningen. Ook spelen bijvoorbeeld verkeersgeneratie en logistieke stromen een belangrijke rol. Elke stad vraagt om een andere aanpak.

Het luistert nauw om tot de juiste mix te komen van bedrijvigheid, een uitgekiend woningprogramma en voorzieningen

Integrale visies op wonen en werken

Vrijwel alle gemeenten werken met sectorale woon- en economische visies. Wonen en economie zijn de grootste ruimtegebruikers in de stad en zouden dan ook nauw op elkaar afgestemd moeten zijn. Provincie Zuid-Holland heeft hiervoor de woonwerkakkoorden en compensatieplannen ingesteld. Hierdoor is het vereist om bij transformaties goed te onderbouwen dat voor zowel wonen als werken voldoende ruimte is gereserveerd, en hoe het mengen van wonen en werken goed is geregeld.

Voor de gemeente Schiedam werkten wij in dit kader met de Strategie Werklocaties de schuifpuzzel voor de stad als geheel uit. Binnen de stad zijn meerdere typen werk- en transformatielocaties aangewezen, inclusief de passende doelgroepen. Waar in de ontwikkeling Nieuw-Mathenesse een verouderd bedrijventerrein transformeert naar een gemengd woon-werkgebied, zijn elders plekken geïdentificeerd met verdichtingskansen voor bedrijven.

Een integrale visie op wonen en werken geeft ook de benodigde planologische zekerheid

die investeerders in stedelijke transformaties nodig hebben. Dit bleek uit de marktconsultatie die wij onlangs voor Haven-Stad in Amsterdam uitvoerden. Haven-Stad is een van de grootste transformatieprojecten in Europa: hier komt een hoogstedelijk gemengd woon-werkgebied met 40.000 tot 70.000 woningen en 45.000 tot 58.000 arbeidsplaatsen. Om (grote) marktpartijen bereid te krijgen in Haven-Stad te investeren, is meer zekerheid nodig. Bijvoorbeeld dat hier voldoende omvangrijke concentraties van woningen kunnen worden gerealiseerd, en dat de bijbehorende voorzieningen er komen. Een planologisch fundament draagt bij aan de zekerheid van het transformatieproces en aan het ontstaan van nieuwe stedelijke gebieden. Als basis voor de ontwikkelstrategie voor Haven-Stad is een overtuigende integrale visie nodig op stedelijke kwaliteit en een haalbaar programma voor wonen, werken en voorzieningen. Van belang is om hier ook de gevestigde bedrijvigheid en de (milieutechnische) belemmeringen in het gebied goed in beeld te hebben.

Ook de omgevingsvisie is een geschikt instrument, vanwege het integrale karakter. Veel gemeenten zitten nog midden in het vaststellingsproces. Naast een ruimtelijke visie zou een goede programmatische onderbouwing van de vraag naar woonwerkmilieus onderdeel moeten zijn. Op basis daarvan kunnen de kansrijke locaties en milieutypes – puur werken, wonen en mengen – worden aangewezen. Dat kan gaan om transformaties van winkels in centrumgebieden of om verouderde werklocaties die voor (gedeeltelijke) transformatie in aanmerking komen. Enerzijds wordt de beschikbare ruimte in de stad hierdoor veel efficiënter benut – de juiste functie op de juiste plek – en anderzijds ontstaat door de variatie in stedelijke milieus een robuuster geheel met aantrekkingskracht op verschillende doelgroepen.

AUTEUR KASPER BAGGERMAN

Met Knoop XL wil Eindhoven economische krachtpatser blijven

Facts & Figures

Eindhoven

Knoop XL

Aantal woningen

• 6.500

Oppervlakte

• 55 ha

De Internationale Knoop XL in Eindhoven moet hét visitekaartje van de stad en de Brainportregio worden. Met ruimte voor wonen, werken, recreatie, studeren, met veel groen en goede infrastructuur. Een flinke opgave dus, met een flink prijskaartje. “Investeren in Eindhoven is van nationaal belang.”

←.....
Kroonjuweel van het gebied moet District E worden, vlak naast het station. Drie ranke torens, van 158, 110 en 76 meter hoog. Bron: POWERHOUSE Company

Het gaat goed met Eindhoven. De vijfde stad van Nederland vertoont jaar op jaar sterke groeicijfers, zowel in inwoneraantallen als economisch. In de Brainportregio ontstond de afgelopen jaren een sterk ecosysteem rond technologie, design en kennis. Wie het over grote steden in Nederland heeft, kan niet meer om de stad heen. De G4 werd de G5.

Om het vestigingsklimaat in de stad op stad en regio op peil te houden en ruimte te bieden aan een groeiend inwoneraantal, werken Gemeente Eindhoven, Provincie Noord-Brabant en het Rijk samen aan de gebiedsontwikkeling van de spoorzone, onder de noemer Internationale Knoop XL. Het middelpunt van de Brainport is Eindhoven, en het middelpunt van Eindhoven is de spoorzone. Dat gebied moet het visitekaartje worden van de Brainport Eindhoven, en daarmee van Noord-Brabant. Een plek waar wonen, werken, recreëren en studeren samenkomen. Met veel groen en ruimte voor wandelen en fietsen, en goed bereikbaar per openbaar vervoer.

Verdichting en versnelling

Het gebied rondom Eindhoven Centraal, officieel de wijk Fellenoord, heeft een oppervlakte van ongeveer 55 hectare. Het strekt zich uit van het Philips Stadion in het westen tot aan de Dommel in het oosten. Op dit moment wonen er amper mensen in de spoorzone, maar als alles volgens plan verloopt, verandert dat de komende 15 tot 20 jaar. Het inwoneraantal vervijftwintvoudigt, van 600 naar

15.000 met 5.000 tot 6.000 nieuwe woningen. De opschaling is nodig om te voorzien in de groeiende woningvraag en de groeiambities in Eindhoven. De stad wil in 2040 haar 300.000ste inwoner verwelkomen. Daar zijn 40.000 nieuwe woningen voor nodig, vooral voor de middeninkomens. De woondeal die de Gemeente Eindhoven, Provincie Noord-Brabant en het Rijk in 2019 sloten, koerst op versnelling van de woningbouwproductie en het wegnemen van belemmeringen.

Betere infrastructuur, beter groen

De moderne binnenstedelijke en integrale gebiedsontwikkeling van Knoop XL is balanceren tussen de vele verschillende opgaven. Dat kan alleen met een sterke RO-opvatting, benadrukt Yasin Torunoglu, wethouder wonen, wijken, werk en ruimtelijke ontwikkeling (PvdA). “In samenspraak met vastgoedpartijen, beleggers, het Trefpunt Groen, cultuurhistorische organisaties en bewoners ontwikkelden we een kwalitatieve benadering voor het gebied.”

Die benadering uit zich in een sterke nadruk op groen en de openbare ruimte. Ecologisch en recreatief groen vormen de onderleggers voor de rest van de gebiedsontwikkeling. “Met alleen woningen en werkplekken heb je nog geen goed gebied”, zegt Torunoglu. “We moeten investeren in publieke ruimte. In betere infrastructuur, in beter groen. Vanuit die basis kijken we hoe we functies slim kunnen combineren en formuleren we onze stedenbouwkundige aanpak.”

.....
Impressie van het gebied in vogelvlucht. Hoge torens, veel groen. Bron: Gemeente Eindhoven



De functiemenging en vergroening worden vervolgens op plotniveau concreet uitgewerkt. Het gebied is onderverdeeld in elf clusters. Per clusters komen er spelregels voor de ruimtelijke inrichting en het programma, met oog voor de samenhang in de hele Knoop. De spelregels gaan in op inrichtingsprincipes, ecologie en waterinfiltratie.

Doelgroepen in balans

Voor de woningen in het gebied zet de gemeente in op een mix van sociale huur, middenhuur en koopwoningen. De economische ontwikkeling van de regio trekt zowel hoogopgeleiden en hogere inkomens als lager opgeleiden en lagere inkomens aan. De gemeente, de provincie en het Rijk zijn het erover eens dat er voor al deze groepen betaalbare woningen moeten zijn. Het aandeel sociale huur moet in ieder geval dertig procent zijn, percentages voor andere woontypes staan nog niet vast. De gemeente wil dat de balans tussen sociaal, middenhuur en koop in elke cluster op orde is. Wel met enige speling. Torunoglu: “Als in de ene cluster minder sociale huur komt, doen we wat minder in een andere cluster. We hebben een vereffeningsfonds om dat te regelen.” De wethouder benadrukt echter dat dat vereffenen alleen bij hoge uitzondering mag, als een ontwikkelaar er echt niet uitkomt op ‘zijn’ plot.

Om de benodigde massa te creëren, zal er in het gebied veel hoogbouw komen. De groene inzet moet ervoor zorgen dat woontorens niet ten koste gaan van de leefbaarheid. Plannen voor hoogbouw in het nabijgelegen stadscentrum stuitten eerder op weerstand vanuit bewoners en erfgoedorganisaties. Bij de spoorzone is van dergelijke weerstand geen sprake, verzekert Torunoglu. “Het is heel goed dat inwoners en erfgoedorganisaties kritisch zijn op de kwaliteit van de stad. Dat is de gemeente ook.” Volgens de wethouder staan de neuzen bij de spoorzone dezelfde kant op: “Organisaties die kritisch waren op hoogbouw in de binnenstad, moedigen hoogbouw bij de spoorzone juist aan. Zij zien ook in dat we met de plannen aan de toekomst van Eindhoven bouwen.” Kroonjuweel van het gebied moet District E worden, vlak naast het station. Drie ranke torens, van 158, 110 en 76 meter hoog, gaan plek bieden aan een breed scala aan woningtypes, kantoren en publieke ruimtes. ‘Met District E krijgt Eindhoven een stadsentree voor iedereen, met de allure die de stad verdient. Op de begane grond en direct daarboven een bruisend, Eindhovens programma dat levendigheid, cultuur en ondernemerschap aan de stad toevoegt. Door inrichting met veel groen en water is het

verblijfklimaat er heel aangenaam’, lezen we in de Verrijking Gebiedsvisie Brainport City.

Wortel en stok

De gemeente heeft grond in bezit in het gebied, maar dit betreft vooral verblijfs- en verkeersgebieden. De plots waar woningen en kantoren gebouwd moeten komen, zijn in handen van private partijen. De gemeente maakt dus gebruik van de gangbare publiekrechtelijke instrumenten om marktpartijen te motiveren tot investeren in werkplekken en goedkopere woningen. De gemeente vaart een harde koers bij partijen die aan grondspeculatie doen. Volgens Torunoglu moeten ontwikkelaars bereid zijn om een maatschappelijke bijdrage te leveren aan het gebied. “In Eindhoven valt voor ontwikkelaars een hoop te verdienen. Maar geld moet niet de enige motivatie zijn. Ook het maatschappelijk belang is belangrijk. We willen geen partijen die alleen maar nemen. We willen partijen die ook wat geven en er voor de lange termijn in willen stappen.”

‘Met alleen woningen en werkplekken heb je nog geen goed gebied’

Goed overleg en helderheid moeten helpen met het vinden van die partijen. Jos Roijmans, programma- en gebiedsmanager Knoop XL: “Het scheelt dat de visie voor het gebied is vastgelegd in een breedgedragen convenant. Daardoor weten private partijen goed wat er van ze verwacht wordt en is er voor iedereen een level playing field.” De opwaardering van de openbare ruimte moet marktpartijen motiveren om te investeren in het gebied. De publieke investeringen in groen en bereikbaarheid zorgen voor stijgende vastgoedwaardes.

Een half miljard

De totale benodigde randvoorwaardelijke investeringen voor de gebiedsontwikkeling zijn geraamd op vierhonderd tot vijfhonderd miljoen euro. Een flink tekort dus. De gemeente wil de financiering onder meer halen uit de uitgifte van de beperkte grondposities die het zelf heeft. Van onevenredige inkomsten uit »



→
 Het gebied is opgedeeld
 in elf clusters. Het station
 ligt in cluster zeven. Bron
 Gemeente Eindhoven



grond is volgens Roijmans geen sprake. “Dat geld verdwijnt niet in bestedingen aan cultuur of zorg, of iets dergelijks. Het blijft binnen het gebied.” Ontwikkelaars betalen een eerlijke prijs omdat de gemeente rekent met de residuele grondwaarde. “En natuurlijk is daar altijd een gezonde discussie bij, over wat de gemeente wil en wat de marktpartijen nodig hebben.”

In de eerste tranche van de Woningbouwimpuls kreeg Eindhoven een bijdrage voor

twee andere locaties, waaronder Westveld Emmasingelkwadrant op het voormalige Philips-terrein. Een aanvraag voor de derde tranche, specifiek voor de publieke onrendabele top bij de Knoop XL, is in de maak. Verder is elf miljoen euro beschikbaar vanuit het BO-MIRT. Roijmans: “Het Rijk ziet dat investeringen in de Knoop in het belang zijn van de hele Brainport.” Torunoglu: “Investeren in Eindhoven is van nationaal belang.” «

AUTEUR MARCEL BAYER

Woningbouw als hechtmiddel in de Brabantse Stedenrij

Stedelijke kwaliteit en innovatie langs het spoor

CrossMark Breda en Kennisas zijn meer dan gebiedsontwikkelingen met woningbouw langs het spoor. Het zijn centraal gelegen plekken waar de stad kan groeien en opnieuw kan bloeien. Ze zorgen voor heling van het stedelijk weefsel waar industrie is weggetrokken of verdichting met nieuwe functies een brug kan slaan tussen het stadscentrum en andere stadsdelen. Hetzelfde geldt voor de Hub Den Bosch. De visies en plannen voor alle drie de gebiedsontwikkelingen worden nu uitgewerkt. De betrokkenheid van het Rijk zorgt voor de nodige versnelling.



Facts & Figures

Breda, Tilburg, Den Bosch

Aantal woningen

3.200 (CrossMark Breda)

5.500 (Kennisas Tilburg)

Oppervlakte

50 ha (CrossMark Breda)

Eind januari kwam de koop rond van het voormalige CSM-terrein in Breda. Gemeente Breda en Provincie Noord-Brabant betalen er 21,9 miljoen euro voor, na zes jaar onderhandelen. Maar dan heb je ook wat als stad. Het terrein van de oude suikerfabriek is een prominente en omvangrijke braakliggende locatie van 26 hectare, praktisch tegen het centrum van Breda aan en op loopafstand van HSL-station Breda. De gemeente kan de locatie in samenhang met het Havenkwartier, de Zoete Delta en het Stationskwartier gaan aanpakken. Die gebieden maken deel uit van CrossMark Breda, de transformatie van de spoorzone in het centrum tot een tweede stadshart met internationale allure in een uniek groen spoorpark aan het water.

Kwalitatief hoogstedelijk

“Met de herontwikkeling

willen we een aantal ‘ontbrekende schakels’ in ons stedelijk weefsel invullen”, legt wethouder Paul de Beer uit. De D66’er heeft stedelijke ontwikkeling, vastgoed, klimaat en regionale samenwerking in zijn portefeuille. Hij noemt de verbinding met de noordelijke wijken Haagse Beemden en Hoge Vucht, de ecologische verbinding tussen Noord- en Zuid-Breda, de aansluiting met de binnenstad en het station als voornaamste elementen. Maar zeker ook de urgente woningbouw. “De herontwikkeling levert een substantiële bijdrage aan onze ambitie en die van provincie en Rijk om woningen toe te voegen in Breda”, aldus de wethouder.

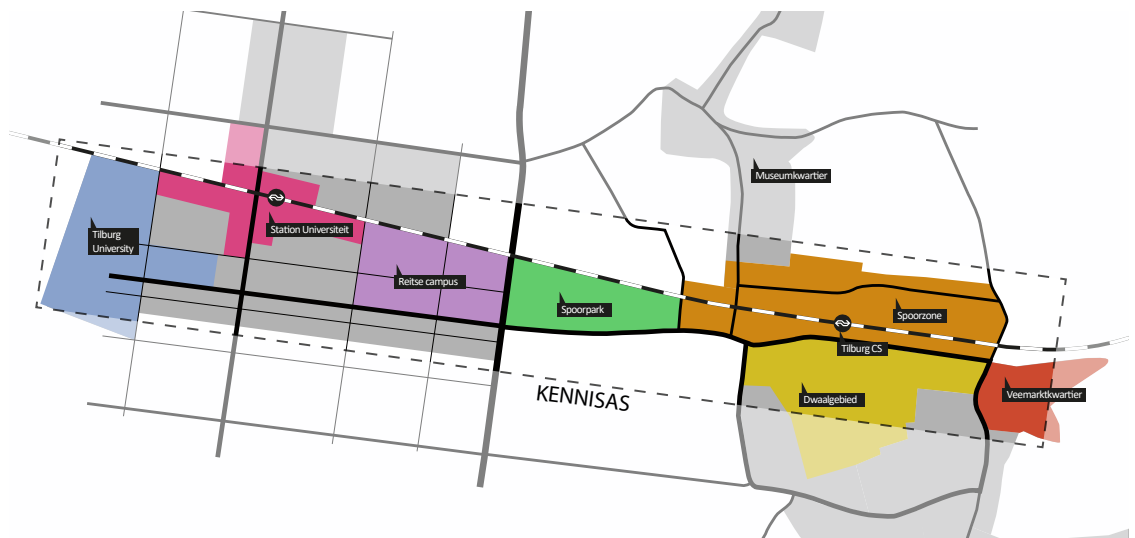
Toch is wonen slechts een van de nieuwe functies in het gebied, vertelt Bas van Rijsbergen, directeur stedelijke ontwikkeling van

de gemeente. “Het CSM-gebied en trouwens de hele gebiedsontwikkeling CrossMark wordt een combinatie van werken en wonen. We hebben nog geen feitelijke mix voor wooncategorieën vastgesteld. In het collegeprogramma staat dat de helft van de te bouwen woningen betaalbaar moet zijn. De precieze verhouding zal van deelgebied tot deelgebied verschillen. We werken de plannen per deelgebied uit. Heel CrossMark beslaat 160 hectare, net zo groot als de bestaande binnenstad dus. Dat hoeft en kan niet allemaal in één keer.”

Op sommige locaties in het gebied is de woningbouw gestart, zoals in de wijk Driehoefijzers. Ook start binnenkort de ontwikkeling van de voormalige Backer en Rueb terreinen waar Amvest grondposities heeft en 500-600 woningen komen. »

▲ *Het gebied van CrossMark, met links het grote braakliggende CSM-terrein. Beeld Gemeente Breda*

Beeld van de deelgebieden in de Spoorzone
Tilburg Beeld Gemeente
Tilburg



De gemeente heeft de helft van het Haveneiland in de Mark in bezit met de zittende bedrijven op een tijdelijk contract. Het CSM-terrein is wel het grootste aaneengesloten terrein dat de gemeente zelf in handen heeft. Van Rijsbergen: “We gaan daar een kwalitatief hoogstedelijke stuk aan de bestaande stad toevoegen. Tot de zomer werken we aan de visie. Het duurt nog wel even voordat we daar echt kunnen gaan bouwen. Je kunt het meer één keer goed doen. Bovendien zit er in de naastgelegen gebieden nog volop bedrijvigheid waarvan je enkelen misschien moet verplaatsen om ontwikkelingen mogelijk te maken. Het merendeel wil je juist behouden om die goede mix van wonen en werken te creëren.”

Casco voor gebiedsontwikkeling

De steun van het Rijk is hard nodig om wat Van Rijsbergen noemt ‘het casco voor de gebiedsontwikkeling’ neer te zetten. “Hoe dan ook moeten we een betere ontsluiting naar de noordelijke rondweg krijgen. Die zit nu al aan zijn capaciteit. Uitbreiding daarvan zonder overlast voor de omgeving kan alleen door een tunnel onder de Mark.” Voor zowel de fietsers, de

voetgangers als het water is een extra doorgang onder het spoor nodig. De gemeente wil dit gebied optimaal ontsluiten voor langzaam verkeer, ook als verbinding naar de noordelijke stadswijken Haagse Beemden en Hoge Vucht.” Dan de klimaatopgave. “Dit is de badkuip van de regio. Alles wat via de beken en rivieren tussen België en Breda wordt afgevoerd, komt hierlangs. De Groene Delta die we hier willen maken is een soort binenstedelijk Ruimte voor de Rivier-project, zoals dat al gedaan is op een aantal plekken buiten de stad in het Markdal. Dat biedt natuurlijk geweldige kansen om stedelijke kwaliteit toe te voegen. Mede daarom staan de ontwikkelaars in de rij. Maar het kost eerst wel veel geld.”

Wat ook veel geld kost, is de sanering van het voormalige terrein van de suikerfabriek. Alles boven de grond is nagenoeg weg, maar de fundering van de silo’s gaat zestig meter diep. Van Rijsbergen. “Als we die er zomaar uittrekken, stort het naastgelegen viaduct van het spoor in. Bovendien is de grond door de eigenaar een paar keer opgehoogd. Met wat voor materiaal? Wat we daar aantreffen en hoe we daar mee

om kunnen gaan is een bepalende factor in de ontwikkeling. Sommige stukken fundering of vervuilde grond kan je misschien makkelijk laten zitten of afdekken, anderen zal je grondig moeten saneren.” In Breda zijn ze druk aan het rekenen aan de businesscase, zoals het ministerie van BZK dat vraagt. Van Rijsbergen is blij met de opstelling van dat ministerie. “Ze redeneren echt vanuit de vragen ‘Waar kunnen we jullie helpen’ en ‘Welke instrumenten heb je nodig?’. Dat gaat van transformatiefaciliteit, woningbouwimpuls tot de focus op grootschalige stedelijke vernieuwingsgebieden. Ze helpen ons door geplande investeringen aan de infrastructuur en voor de klimaatadaptatie naar voren te halen en tegelijk de woningbouw te stimuleren.”

Regionale verstedelijking

Breda werkt met Tilburg aan een samenhangend verstedelijkingsprogramma voor de spoorzones in beide steden. “Breda en Tilburg groeien echt naar elkaar toe”, constateert Van Rijsbergen. “Je bent vanaf station Breda in zeven minuten op station Tilburg. De universiteit daar

is ook onze universiteit, wat wij doen met CrossMark is ook voor Tilburgers.” Zijn Tilburgse collega’s Martijn Kanters en Robert van Opdorp onderschrijven dat. “We werken in de Baronie met centrumstad Breda en de regio Hart van Brabant met centrumstad Tilburg aan een integraal verstedelijkingsprogramma. In december is dat door alle bestuurders bekrachtigd”, vertelt stadsontwikkelaar Kanters.

Voor Tilburg ligt het zwaar-tepunt van de woningbouw-opgave aan de westkant van de stad langs het spoor. Daar ligt de campus van Tilburg University en staat de Avans Hogeschool. Vandaar de benaming Kennisas. Na de herontwikkeling van het gebied rondom station Tilburg, met de vorig jaar geopende Bibliotheek LocHal in de oude locomotievenloods als grote trekker, staat de verdichting van de strook tot aan Stadsbos 013 op het programma. Kanters: “Alles bij elkaar denken we in de hele zone zo’n tienduizend woningen te kunnen realiseren, waarvan ruim de helft de komende tien tot vijftien jaar langs de Kennisas.” Projectleider stedelijke ontwikkeling Van Opdorp wijst op de kaart de locaties aan waar die woningen zouden kunnen komen in combinatie met het versterken van de kennisintensieve economie, waar de Tilburgse onderwijsinstellingen en kennisintensieve bedrijvigheid samenwerken. “Ons beleid blijft om vooral rond de ov-knooppunten te verdichten. Dat doen we in de Spoorzone rondom station Tilburg en dat willen we ook doen bij het station Tilburg Universiteit. Dat station kan als halte voor de internationale universiteitscampus wel een upgrade gebruiken.

Het zit er nu niet uit. We zouden graag willen dat de NS het station opschaaft naar een intercitystation. Verder liggen er langs het spoor stukken grond die nog vrij onontgonnen zijn en waar meer stedelijkheid op z’n plek zou zijn. De omgeving bestaat uit veel laagbouw met parkeerplaatsen en woonbuurten met vooral sociale huur. We gaan hier uit van het principe dat

het winkelcentrum Westermarkt vraagt om modernisering. We willen daar een betere mix van woningcategorieën, meer menging met werkfuncties en de kwaliteit van de voorzieningen verhogen.”

Marktinteresse voor de verdichting langs de Kennisas is er voldoende, laten Kanters en Van Opdorp weten. De gemeente is in gesprek met

‘Het duurt dus nog wel even voordat we daar echt kunnen gaan bouwen’

fysieke ingrepen hand in hand gaan met de sociale opgaven die er spelen. De looper naar de universiteit heeft nu totaal geen stedelijke uitstraling en is zeker geen visitekaartje voor de universiteit.”

Groene en sociale verbindingen

Tegelijkertijd wil Tilburg met de verdichting langs de Kennisas twee andere belangrijke stedelijke opgaven realiseren. In de eerste plaats een groene zone, die vanuit Stadsbos 013 tot in het stadscentrum doorloopt. “Dat moet een groene boulevard worden. We willen er snel mee aan de slag, als openingsstatement in de openbare ruimte. Om te laten zien dat er wat gaat gebeuren en de twijfel bij de omwonenden weg te nemen dat verdichting alleen verstening betekent”, geeft Kanters aan. In de tweede plaats wil de gemeente de twee woonwijken ten zuiden van station Tilburg Universiteit en winkelgebied ten noorden ervan meenemen in de verbeteringslag. Van Opdorp: “Er zit nu vooral sociale woningbouw in dat gebied en

ontwikkelaars voor herontwikkeling van de Sportweg en omgeving tot een nieuwe campus, Reitse campus genaamd. Op termijn krijgt die fysiek een verbinding met het Spoorpark.

Het zal een uitdaging zijn om gezamenlijk met de universiteit, de woningcorporaties en bewoners van de buurten rond station Tilburg Universiteit de vernieuwingsplannen vorm te geven, geven beide heren toe. Van Opdorp: “De ruimtelijke plannen moeten zeker ook meerwaarde hebben voor de huidige bewoners.”

De steun van het Rijk is nodig voor de opwaardering van het station en om een aantal noodzakelijke infrastructurele ingrepen mogelijk te maken. Kanters: “We hebben het over het afschalen van de weginfrastructuur op drie plekken en het toevoegen van een nieuwe ontsluiting op een andere plek. En we willen het parkeren in de publieke ruimte terugdringen ten behoeve van duurzame mobiliteit. De businesscase zal in beeld brengen waar precies de financiële uitdagingen liggen.”

AUTEUR JULIAN DUBBELD

Verzilvering van de agglomeratievoordelen in de Zuidelijke Randstad

Ajax is de voetbalclub van Amsterdam. In omliggende gemeenten juichen de inwoners allemaal voor de 'godenzonen' uit Amsterdam. In Rotterdam en omstreken ligt dat anders, los van het feit dat ze NOOIT voor die club uit '020' zullen juichen. In Den Haag is het ADO Den Haag dat de klok slaat, in Rotterdam ben je voor Feyenoord, Excelsior of Sparta. Maar stel je voor dat deze clubs hun krachten bundelen. Dan zou de beste voetbalclub van Nederland kunnen ontstaan. Dat is precies waar de Verstedelijkingsalliantie in de komende zeventien jaar op jaagt: agglomeratievoordelen door gezamenlijk de toekomst onder handen te nemen.

Fact & Figures

Zuidelijke Randstad

Oude Lijn Leiden-Dordrecht
Den Haag CID en Binckhorst
Rotterdam-Oostflank

Aantal woningen

150.000 (Oude Lijn Leiden-Dordrecht)
25.000 (CID/Binckhorst Den Haag)
28.000 (Rotterdam-Oostflank)

Acht gemeenten - Dordrecht, Rotterdam, Leiden, Den Haag, Delft, Schiedam en Rijswijk en Zoetermeer - bundelen hun krachten in de Verstedelijkingsalliantie om te voldoen aan de gigantische woningbouwopgave waar Nederland in de komende jaren voor staat. Gezamenlijk zien zij toe op de bouw van bijna 200.000 woningen tot 2037. Grote kapstok: dertien complexe transformatiegebieden. De Leiden Campus, Entreegebied Zoetermeer, CID Binckhorst-Laakhaven, Scheveningen/Internationale Zone en Den Haag Zuidwest, Stadsas

Rijswijk, Schieoevers Delft, Binnenstad, van Nelleknoop, Kralingse Zoom en Stadionpark, (Rotterdam) Merwe4havens/Nieuw Mathenesse (Rotterdam/Schiedam), Schieveste Schiedam en de Spoorzone Dordrecht/Zwijndrecht.

De Verstedelijkingsalliantie tekende vorig jaar het verstedelijkingsakkoord en komt eens in de zoveel weken samen om de woningbouwplannen op elkaar af te stemmen en elkaar te helpen waar nodig is. Doel is om samen op te trekken in kennisontwikkeling en regelgeving, maar ook om een sterke positie in te nemen tegenover investeerders door aan een gezamenlijke strategie te werken. Dat maakt programmatische faseering met marktpartijen mogelijk.

Concurrentiekracht

Voorals langs de Oude Lijn Dordrecht-Leiden zit de vaart erin. De locatie aan deze spoorlijn, is een van de drie door de minister aangegeven grote versnellingsgebieden voor de woningbouw binnen de Verstedelijkingsalliantie. Op de planning staan 88.000 woningen

langs het spoor en ov-knooppunten. In Delft bijvoorbeeld komen er al zo'n 14.500 woningen bij. Sommigen zijn al in aanbouw. Tegen het historische hart van de stad, langs de Spoorzone, verrijst een nieuwe leefomgeving van 24 hectare: Nieuw Delft. Duurzaamheid en circulariteit spelen er een centrale rol, getuigen de tijdelijke uitkijktoren van hout die er nu al komt om als ontmoetingsplek te dienen. Op termijn komen er woningen (middel)dure huur- en koopwoningen.

De bouwplannen moeten de Zuidelijke Randstad in de komende jaren versterken. Verdichten langs de Oude Lijn vergroot de economische concurrentiekracht. De bereikbaarheid van banen wordt vergroot, economische toplocaties geconcentreerd en regionale voorzieningen versterkt. Nabijheid vergroot de economische groei, is de gedachte.

Ook wordt rekening gehouden met andere opgaven voor de toekomst, zo valt te lezen in het verstedelijkingsakkoord. Het gaat om een integrale aanpak, waarbij

naast woningbouw, bereikbaarheid ook de opgaven voor de energietransitie, klimaatadaptatie en landschap meeliften. Dit gebeurt via wederkerige afspraken over plancapaciteit, ontwikkeling en fasering van de gebiedsontwikkeling rond de dertien HOV-knooppunten (hoogwaardig openbaar vervoer). De gemeenten delen inzicht in ontwikkeling bij andere locaties in de zone van de Oude Lijn en werken samen met de vervoersbedrijven aan verbetering van het ov tussen de steden op de Oude Lijn, loop-fietsroutes, fietsparkeren, parkeernormen, overstapfaciliteiten, leefomgevingskwaliteit en de ruimtelijke inrichting bij HOV-knooppunten. We lezen: 'Deze afspraken dienen om investeringen in de bereikbaarheidsmaatregelen en investeringen in de verstedelijking langs de Oude Lijn synchroon te laten lopen, om de samenhang tussen verstedelijking en bereikbaarheid over uitwerkingen en investeringen te borgen.'

Infrastructuur

De dertien transformatiegebieden zijn stationsgebieden. Daarom blijven de kosten voor nieuwe infrastructuur relatief een stuk lager dan wanneer je een nieuwbouwwijk in het Groene Hart zou bouwen, stelt Jan Nederveen, voorzitter van het kernteam Verstedelijkingsalliantie. "Los nog van de torenhoog uitpakkende kosten voor nieuwe treinstations, sporen en andere transportvoorzieningen die je dan moet realiseren. En je mist de agglomeratievoordelen. Niemand zit te wachten op een theatertje in een nieuwe stad, terwijl de grote theaters in Rotterdam en Den Haag hier juist enorm van gaan profiteren."

Door de verkorte reistijd in de toekomst is het voor bewoners in de grotere regio veel gemakkelijker om die grote theaters in de twee grootste steden van de Verstedelijkingsalliantie te bezoeken, aldus Nederveen. Niet alleen is het doel om het aantal intercitytreinen te verdubbelen tegen



2035, ook zogenaamde citysprinters moeten een schaa sprong mogelijk maken.

Van belang is dat er extra treinsporen voor de intercitytreinen komen tussen Delft en Schiedam, en ook nog eens bij Dordrecht. Daarnaast moet de trein frequenter gaan rijden om de bijna 600.000 inwoners in de Zuidelijke Randstad beter en sneller te vervoeren. Nieuwe citysprinters moeten de steden in de Zuidelijke

onze Verstedelijkingsalliantie. Omdat dit zo grootschalig is, is het ook voor NS en ProRail interessant om mee te gaan. Met hen voeren we verregaande gesprekken om de vervoercapaciteit in de jaren die komen gaan mee te laten groeien met de woningbouw."

De regionale samenhang in woningbouw en de infrastructurele plannen langs de Oude Lijn moeten het in de toekomst mogelijk maken voor, bijvoorbeeld, een in-

Verdichten langs de Oude Lijn vergroot de economische concurrentiekracht

Randstad dan nog meer met elkaar verbinden. "De citysprinters hebben de capaciteit van een trein, maar de frequentie van een metro. Het lijkt een beetje op het Duitse S-Bahnconcept. Ze zijn ook veel sneller", legt ambtelijk opdrachtgever Hans Goossensen van de Gemeente Dordrecht uit.

Regionale samenhang

Nederveen: "Dit is dan weer een voorbeeld van de voordelen van

woner uit Delft om te werken in Den Haag, koffie te drinken in Leiden en nog eens af te spreken in Rotterdam door de korte reistijden, geeft Goossensen als voorbeeld.

Ook de komst van transferia aan de randen van de Zuidelijke Randstad zorgen voor meer regionale samenhang. Wie uit Noord-Brabant komt om te werken in Rotterdam, parkeert zijn auto niet meer in de binnenstad en ook niet meer »

▲ Dordrecht 2040, met de Spoorzone op de voorgrond. Beeld Mecanoo

13 complexe transformatiegebieden



aan de rand van Rotterdam. Nee, dat doen zij voortaan in het Dordtse Amstelwijk, vanwaar zij binnen een kwartier hun reis kunnen voltooien naar het centrum van Rotterdam. Nu doen zij daar nog

selijke problemen en elkaar motiveren om door te gaan met bouwen. Door de gemeenschappelijke visie op verstedelijken komen er plannen die daadwerkelijk zijn te realiseren, meent Neder-

nog niet sluitend. Dat kan onder meer komen omdat betrokken gemeenten de bouwgronden niet in eigen bezit hebben, of door restricties op het gebied van de waterhuishouding en het milieu. De financiering vormt volgens Goossens geen probleem. Er zijn genoeg geïnteresseerde marktpartijen. Wel maakt de stapeling van regels en belangen op een aantal plekken de gebiedsontwikkeling complex. “Uitdagingend zeggen wij. Soms moet er bijvoorbeeld een asfalt- of betoncentrale worden verplaatst. Daar moeten we dan samen een oplossing voor bedenken. Dat het Rijk erbij betrokken is, helpt ook.”

“De maatschappelijke kosten en baten zijn zeer lucratief, alleen komen die niet meteen in de kas van de gemeenten”, legt kern-teamvoorzitter Nederveen uit. Door veel te praten met de gemeenten, de provincie en het Rijk hoopt de Verstedelijkingsalliantie ook deze problemen op te lossen. De opgebouwde kennis van eerdere vraagstukken kunnen zij weer meenemen naar een volgend vraagstuk.

Met transferia aan de randen van de Zuidelijke Randstad komt er meer regionale samenhang

veel langer dan een halfuur over. Station Amstelwijk bestaat nu in de vorm van station Dordrecht Zuid, maar ondergaat in de komende jaren een transformatie. “In de Verenigde Staten is een transferium al heel normaal”, gaat Goossens verder. “Als je naar Washington wilt, kun je al op veertig kilometer voor de stad naar een transferium. Daar moeten wij ook naartoe. We willen nog meer een wereldstad worden.”

Sluitende businesscases

Goede samenwerking is nodig om de businesscases sluitend te maken. De steden in de Verstedelijkingsalliantie kunnen elkaar helpen met het oplossen van plaat-

veen. Maar natuurlijk zijn er ook concrete opgaven waar de Oude Lijn voor komt te staan.

“We zijn enorm blij met de toekenning van onze aanvraag in de eerste tranche van de Woningbouwimpuls”, vertelt Nederveen. De Verstedelijkingsalliantie kreeg in totaal 290 miljoen euro voor de locaties Rotterdam, Schiedam, Delft, Den Haag, Rijswijk en Leiden, goed om de bouw van meer dan 50.000 woningen op te starten. “Het betekent dat we een kwart van de woningen die we nodig hebben al kunnen bouwen; vooral in de sociale en middenhuur.”

Een derde van de businesscases krijgt de Verstedelijkingsalliantie

Op de lange termijn kan het goederenvervoer van de Betuwelijn nog een obstakel vormen. Vooral het vervoer van gevaarlijke stoffen daarover beperkt de bouw mogelijkheden in Dordrecht. De eerste 9000 woningen daar op middellange termijn zijn wel al gegarandeerd. In de tussentijd zal voor het vervolg een oplossing moeten komen voor deze beperkingen van de Betuwelijn. Dat gebeurt in overleg met de provinciale overheid, het Rijk en de vervoerders.

Met de agglomeratievoordelen in het vooruitzicht heeft de Zuidelijke Randstad het in zich om in de toekomst net zo snel economisch te groeien als Amsterdam, denken de betrokkenen. Duizenden nieuwe banen, honderdduizenden nieuwe inwoners. De reistijd wordt alleen maar korter. De toekomst is al lang begonnen en is vanaf nu te zien langs de Oude Lijn. «

De transformatiegebieden van de Verstedelijkingsalliantie. Beeld: Verstedelijkingsalliantie



AUTEUR JULIAN DUBBELD

CID paradepaardje van Den Haag

Het Central Innovation District (CID) in Den Haag moet de motor van de lokale economie worden. Tussen stations Den Haag Laan van NOI, Den Haag Holland Spoor en Den Haag Centraal staat tot 2040 de bouw van bijna 20.000 woningen in de planning. En dan is er nog ruimte voor 50.000 extra banen. Aansluitend komen er in het voormalige bedrijvengebied Binckhorst nog eens minimaal 5000 woningen. Daar komt de transformatie nu op gang.

Het CID bestaat al: 45.000 mensen vinden er onderdak, terwijl er dubbel zo veel mensen in het gebied werken. Zij werken voor kennisinstellingen, grote bedrijven, overheden en non-gouvernementele organisaties. In de toekomst nemen die cijfers dus significant toe.

Samenhang en verdichting zijn van groot belang om de ambities voor CID te realiseren. Die samenhang ontbreekt nog door een aantal viaducten en wegen dat recht door het gebied heenloopt. In de *Structuurvisie Central Innovation District* is de slechte invulling van de buitenruimte een wezenlijk punt van aandacht. 'De inrichting kan beter worden afgestemd', lezen we daar.

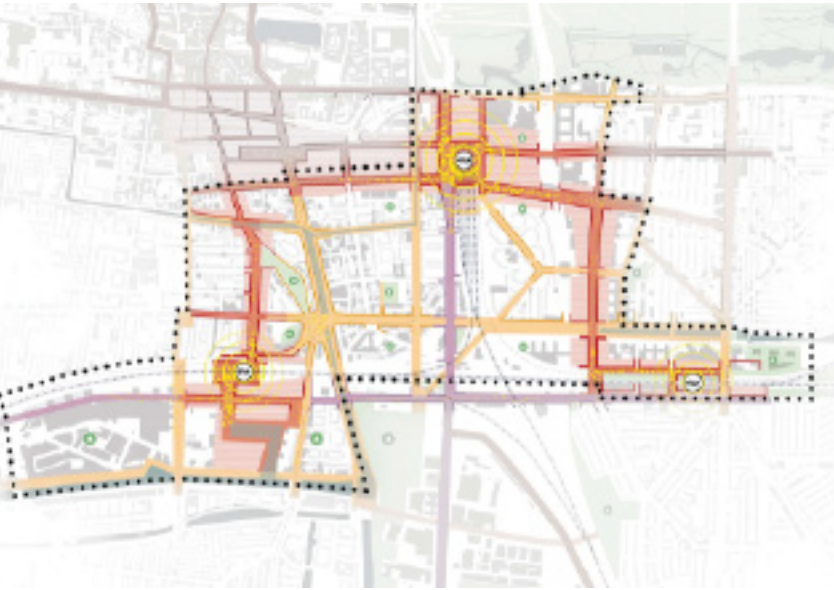
Verdichting is dan weer het sleutelwoord om de 20.000 woningen, 640.000 vierkante meter kantoren en 260.000 vierkante meter commerciële en maatschappelijke voorzieningen in te passen in het slechts 5,7 vierkante kilometer grote gebied. Voor de komende jaren staan er niet minder dan 20 woontorens in de planning. In het oog springen de ideeën voor de woontorens van architectenbureau Kollhoff & Pols aan de Verheeskade, die hoogtes hebben van 95 meter, 185 meter en 240 (!) meter. Behalve wonen is daarin ruimte voor werken en ontspannen.

Ambities

De Zwarte Hond maakte de structuurvisie voor het gebied, terwijl Witteveen + Bos deze ver-

▲ Beeld van de verdichting in het Central Innovation District, de Policy Campus bij Den Haag Centraal. Beeld Gemeente Den Haag

»



taalde naar planologisch juridische tekst. De toekomst staat al grotendeels op papier en getuigt van ambitie. Bij het plannen van de gebieden maken de planologen onderscheid tussen rust, reuring en ruis. Het moet ervoor zorgen dat rustige woonmilieus en dynamische woon-werkplekken naast elkaar kunnen bestaan.

Acht doelstellingen vormen de basis voor de komende jaren: (1) het scheppen van condities voor vernieuwingskracht; (2) versterken van het CID als internationaal samenhangend knooppunt; (3) investeren in de openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoetingen; (4) maximaal benutten van de schaarse ruim-

‘De universiteit biedt Den Haag een impuls voor de kenniseconomie’

te; (5) plek voor talentontwikkeling; (6) het ontwikkelen van een attractieve omgeving waarin opdrachten op het gebied van natuur, energie en klimaatadaptatie zijn vervlochten met hoogbouw en infrastructuur; (7) verbinden van deelgebieden voor eenvoudigere verplaatsingen; en (8) samenwerken met partners voor economische clustering en sterkere internationale positie.

We lezen: ‘Het CID wil een betekenisvolle bijdrage leveren aan een betere, rechtvaardiger en veiliger wereld in een digitaal tijdperk. Nadrukkelijk wil het CID als economische toplocatie bijdragen aan een krachtige Nederlandse

economie met internationaal aanzien en aan de modernisering van het Haagse economisch DNA. Centraal staat het creëren van economische groei met volop kansen voor ondernemerschap, persoonlijke groei en duurzame werkgelegenheid voor toekomstige generaties in een aantrekkelijke, leefbare en inclusieve omgeving.’

Eind vorig jaar sloeg de gemeente al een grote slag in het realiseren van de ambities. Met de Universiteit Leiden werd een intentieovereenkomst gesloten om de Campus Den Haag in het CID uit te breiden. In het gebied tussen Prins Bernhardviaduct en de Schedeldoekshaven moet een campusboulevard komen. “De universiteit biedt Den Haag een impuls voor de kenniseconomie en voor werkgelegenheid en trekt jonge hoogopgeleiden naar de stad. Zo vergroten we de bedrijvigheid en de levendigheid van het gebied”, aldus wethouder Anne Mulder destijds.

Deelgebieden

Drie deelgebieden binnen het CID hebben bestuurlijke prioriteit: de drie stationsomgevingen waar zich de economische brandpunten en de hoge bebouwingsdichtheden bevinden. De Gebiedsagenda Policy Campus Centraal richt zich op de omgeving van het hoofdstation Den Haag Centraal, de Gebiedsagenda College Campus op de omgeving van het hoofdstation Den Haag Hollands Spoor en de Gebiedsagenda ICT-Security Campus op de omgeving van Den Haag Laan van NOI. Aansluitend krijgt het grote transformatiegebied van de Binckhorst de nodige bestuurlijke aandacht.

In de directe omgeving van Den Haag Centraal zouden de komende jaren 2500 extra woningen moeten komen. Doel is verder om meer samenhang te creëren tussen de overheden die zich hier huisvesten, vandaar dat deze gebiedsagenda de naam Policy Campus heeft gekregen. De overkluizing van de A12 moet daar een grote rol in spelen. Door de overkluizing komt er veel ruimte vrij voor groen en nieuwe gebouwen.

Rond station Den Haag Holland Spoor ligt de focus op onderwijs. De Haagse Hogeschool staat in de wijk Laakhavens en wordt in de toekomst beter verbonden met het station. “De tweede entree van Hollands Spoor is een enorme kwaliteitsimpuls voor deze zijde van de stad. Prachtig om te zien dat Laakhavens zich meer en meer ontwikkelt als een verlengde van het stadscentrum. En mede dankzij de goede bereikbaarheid komen wonen, werken, studeren en vrijetijdsbesteding hier samen”, vertelde wethouder Anne Mulder onlangs in de NRC.

De verbinding van de drie gebieden in het CID. Beeld Gemeente Den Haag

Alleen al in de Laakhavens is het doel om 4000 nieuwe woningen te realiseren.

In het HS Kwartier staan 3500 woningen in de planning. Opvallend is het verwijderen van het viaduct aan de Waldorpstraat, waardoor de straat het karakter krijgt van een groene stadsboulevard met aantrekkelijke pleinen. Deze moeten uitnodigen tot ontmoeting. Hier zouden ook de woontorens aan de Verheeskade moeten komen. Alhoewel de gebiedsontwikkeling hier minstens tien jaar gaat duren, is de toekenning van Woningbouwimpuls-gelden uit de eerste tranche voor specifiek dit gebied een steun in de rug om snel aan de slag te gaan.

De structuurvisie was op sommige punten nog niet concreet genoeg

Dan de Laan van NOI. In de komende jaren wordt hier een volwaardige ICT-Security Campus ontwikkeld met bedrijven als The Hague Security Delta, CyberSprint, Yes Delft The Hague, ICTU, The Hague Tech en Siemens. Ook hier speelt het station een grote rol in de gebiedsontwikkeling. 'Uitgangspunt is dat het station een forse upgrade krijgt en transformeert van krappe logistieke knoop naar een aantrekkelijk verblijfsgebied en scharnierpunt in het gebied', zo valt te lezen in de structuurvisie. Ruimte is er voor 3000 woningen.

In februari zag wethouder Anne Mulder zich genoodzaakt om de structuurvisie tijdelijk 'terug te nemen'. De gemeenteraad vond dat er in de plannen te weinig rekening werd gehouden met groen, scholen, speelplekken en andere voorzieningen. Ook baarden de kosten, ongeveer 340 miljoen euro, de gemeenteraad zorgen. De visie was op sommige punten nog niet concreet genoeg. Daarom komt het college dit voorjaar met een brief naar aanleiding van de zorgpunten waarover dan met de gemeenteraad over van gedachten gewisseld zal worden.

Complexe transformatie

De structuurvisie maakt het op termijn mogelijk om verdere plannen voor woningbouw uit te werken in de wijken rondom de stations en in de Rivierenbuurt en Binckhorst-Noordwest. Door de Metropoolregio Den Haag-Rotter-

dam worden CID en Binckhorst in een adem genoemd als prioriteitsgebieden voor bin-nenstedelijke woningbouw. Het voormalige bedrijventerrein is volop in ontwikkeling tot een aantrekkelijk woon-werk-verblijfsgebied, deels aan het water. De drie havens in de Binckhorst spelen hierbij een belangrijke rol. Langs de Trekvlief komt ruimte voor 750 tot 1000 woningen.

Hoe het wonen in het stoere woon-werkgebied eruit gaat zien, is zichtbaar in de gerealiseerde projecten Junoblok en Maanplein. Allebei herbestemmingen van bedrijfsgebouwen. Junoblok is de herbestemming van een kantoorcomplex tot 67 kluswoningen. Het waren de eerste woningen in een halve eeuw tijd die in dit gebied werden gerealiseerd en daarom voor de Gemeente Den Haag van symbolische waarde. Maar aanvankelijk was het voor de gemeente geen succes, want die kocht het pand aan op het toppunt van de markt en verkocht het op het dieptepunt van de kredietcrisis. Het kwam neer op een afschrijving van enkele miljoenen op de boekwaarde. Uiteindelijk zijn de kluswoningen er gekomen, maar nog niet met de gewenste duurzaamheid. Ook de oplevering van de 700 moderne huurappartementen in de voormalige gebouwen van KPN aan het Maanplein is nog geen onverdeeld succes, getuige de vele klachten van bewoners.

De volgende stap is het voormalige SDU-complex op Binck Eiland, waar kantoorgebouw De Binck is getransformeerd tot 55 vrijsector-huurappartementen en 18 koopappartementen. Op de plek van de drukkerijloods verrijzen 46 herenhuizen. Ontwikkelaar BPD bouwt 2 torens met 113 koopappartementen aan de Binckkade.

De transformatie van de Binckhorst gaat met kleine stapjes en is een illustratie van de complexe gebiedsherontwikkeling in transformatiegebieden. Zittende bedrijven moeten verhuizen of worden uitgekocht. Zo vormde de Haagse Asfaltcentrale lange tijd een rem op de uitvoering van de ambitieuze plannen aan de Trekvlief. Met rijks-geld uit de eerste tranche van de Woningbouwimpuls is inmiddels overeenstemming bereikt met BAM Infra over de verplaatsing.

De bereikbaarheid van het langgerekte gebied is een andere mega-investering waarvoor de gemeente naar de rijksoverheid kijkt. Dankzij de opening van het Rotterdamtracé met daarin de Victory Boogie Woogietunnel, heeft de Binckhorst nu in ieder geval een snelle route naar de A4 en de A13.

«

AUTEUR JULIAN DUBBELD

Feyenoord City vormt opmaat naar verbonden Oostflank



Het nieuwe stadion van Feyenoord houdt de gemoederen al sinds mensenheugenis bezig. Wel? Niet? Nog steeds is er geen definitief antwoord op die vraag, maar vorig jaar ging de gemeenteraad akkoord met het bestemmingsplan Feyenoord City. Dat moet de eerste stap zijn naar het Rotterdam van de toekomst, waarin ruimte moet komen voor 50.000 nieuwe woningen.

Feyenoord City is meer dan alleen een nieuw voetbalstadion voor 63.000 Feyenoordsupporters. In dat gebied komt een nieuwe stadswijk met ruimte voor 3750 woningen. Verder zal De Strip tussen de Kuip en het nieuwe stadion een 600 meter lange verbinding vormen vol winkels, cafés, restaurants, attracties en uitgaansgelegenheden. Vanuit het stadscentrum komt er een nieuwe entree naar Feyenoord City via een overkluizing over het spoor. Deze verbinding loopt langs het stadion door naar het Waterfront, waar drie grote woontorens, een viersterrenhotel, kantoren, een wellnesscenter en een steiger voor watertaxi's komen. Vormt zich hier in Rotterdam-Zuid

het Knokke-Heist van Nederland? Die allure heeft het wel, maar dan met de gemeentelijke inzet op 40 procent woningen in het middensegment.

Trechter van de gebiedsontwikkeling

Toch zijn er nog veel onzekerheden. Alhoewel het bestemmingsplan werd aangenomen, is de financiering van het 1,5 miljard euro kostende masterplan allesbehalve rond. Maar daar heeft de gemeente nog wel even de tijd voor. De financiering voor de gebiedsontwikkeling is er in ieder geval. Alleen het stadion heeft nog 50 miljoen euro nodig. De andere vastgoedobjecten krijgen straks

*Projectie van Feyenoord City, aan de Nieuwe Maas, waar ook een extra oeververbinding noodzakelijk is om de Oostflank te verbinden.
Beeld Gemeente Rotterdam*

hun eigen financiering, maar dat is meestal geen grote opgave als het plan ver genoeg is uitgewerkt. Volgens wethouder Bas Kurvers is het juist daarom belangrijk dat het bestemmingsplan is aangenomen: om andere financiers definitief over de streep te trekken. “Feyenoord City is een enorm project en ieder probleem heeft zijn eigen oplossing”, vertelt Oostflank-projectmanager Mieke van Leeuwen. “Net als met elke planvorming ga je een trechter in waarbij het plan zich steeds verder ontwikkelt en uitwerking krijgt. De financiering is nog niet volledig rond, maar dat is in deze fase geen probleem. Die planning loopt als verwacht. Maar het klopt, een definitieve go of no-go voor de bouw van het nieuwe stadion is nog niet gegeven.” Die komt dit najaar.

Of de gebiedsontwikkeling financieel-economisch haalbaar is, hangt af van een aantal cruciale stappen: de verplaatsing van bedrijven, aanpassing van infrastructuur, exploitatiemogelijkheden van het nieuwe stadion en potentiële opbrengsten uit gebiedsontwikkeling. De gemeente hoopt daar de komende jaren met de belanghebbenden uit te komen. Zo komt er compensatie voor het bedrijventerrein Maaszicht aan de Korte Stadionweg en andere gevestigde bedrijven krijgen alternatieve uitwijklocaties. “Belangrijk om te vermelden is dat de woningbouwimpulsgelden extra investeringen mogelijk maken”, voegt Van Leeuwen toe. “In de omgeving zijn er ook nog ontwikkelingen. Elk potje heeft zijn problematiek. Een gasontvangststation moet naar een andere locatie en de toegang tot het stadion loopt voor een deel over de sporen. Dat zijn ingewikkelde vraagstukken waarvoor we met ProRail en bedrijven aan een creatieve oplossing werken.”

Rotterdam Oostflank

Hoe moeten we het ambitieuze Feyenoord City zien in verband met de grote woningopgave van Rotterdam tot 2040? Op diverse plekken, bijvoorbeeld in de binnenstad, wordt al volop gebouwd. Feyenoord City is samen met de Merwe-Vierhavens, M4H beleidstaal, en de Rijnhaven de volgende stap om Rotterdam te verdichten. Binnen deze lopende gebiedsontwikkelingen worden de kansen verkend voor het toevoegen van extra programma's, zoals slimme combinaties van functies, bouwen in hogere dichtheden of het vergroten van het plangebied. Volgens de *Strategische Verkenning Verstedelijking* uit 2019 biedt de groeiopgave kansen om nieuwe aantrekkelijke stedelijke woonmilieus

te realiseren en Rotterdam ook voor de middeninkomens betaalbaar te houden. Daarnaast geeft de verdichting de stad kansen om invulling te geven aan de grote transitieopgaven voor mobiliteit, klimaat en energie. Wat men daarvan terug gaat zien: veel groen in de stad door in te zetten op klimaatadaptatie

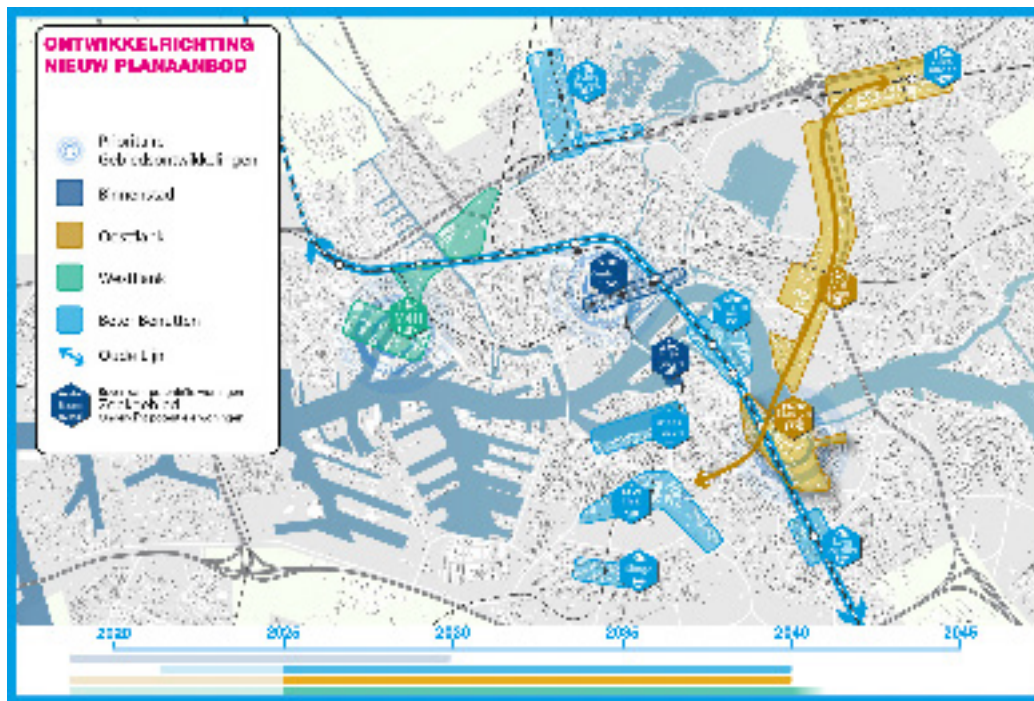
‘De woningbouwimpulsgelden maken extra investeringen mogelijk’

en stadsparken, vooral langs de Maasoevers. Door verder te verdichten langs ov-knooppunten kan er relatief makkelijk geïnvesteerd worden in het openbaar vervoer en kan de mobiliteit worden verbeterd.

Feyenoord City moet de opmaat zijn voor de te realiseren Oostflank, dat in november 2020 door het Rijk is bestempeld als een van de veertien grootschalige woningbouwlocaties in Nederland. Samen met het Central Innovation District (Den Haag) en de Oude Lijn Leiden-Dordrecht is het een van de drie gebieden waarin de Verstedelijkingsalliantie met elkaar samenwerkt. “Het belang van die Verstedelijkingsalliantie is dat we kennis kunnen delen en samen naar buiten kunnen treden. We bundelen onze krachten richting hogere overheden. Een project als de Oude Lijn doe je nooit alleen”, aldus planoloog Nils Markink.

Met het voltooiën van Feyenoord City in de komende vijf jaar kan stap twee worden gezet: verdere verdichting rondom bestaande ov-knooppunten en metrolijnen. Op deze manier creëert de gemeente weer nieuwe stedelijke knooppunten. Voor de Oostflank betekent het dat er gebouwd gaat worden bij de Kralingse Zoom en Alexanderknoop. Oostflank-projectmanager Van Leeuwen: “Rotterdam Zuidplein hoort toch echt ook bij het realiseren van de Oostflank. Daar wordt nu met de gebiedsontwikkeling Hart van Zuid al gewerkt aan het aantrekkelijker maken van het gebied rondom het metrostation. Verder wordt er ook rondom de Erasmus Universiteit veel gebouwd. Ook bij Brainpark en de Alexanderknoop liggen er plannen om snel te beginnen met bouwen.” »

Een nieuwe oeververbinding over de Nieuwe Maas in combinatie met hoogwaardig ov (HOV) moet de volgende schaa sprong mogelijk maken. Beeld Gemeente Rotterdam



Ov en een nieuwe oeververbinding

De gebiedsontwikkelingen aan de Oostflank spelen zich deels af langs de snelweg A16 en zitten ook in de verstedelijkingsplannen van de Oude Lijn Leiden-Dordrecht. Verbetering van de mobiliteit en aansluiting op een hoogwaardig tram en treinnetwerk is hier de inzet. Snelfiets- en wandelroutes moeten

(HOV) moet de volgende schaa sprong mogelijk maken: Rotterdam-Zuid en Rotterdam-Noord beter verbinden. Het zoekgebied voor de oeververbinding ligt tussen de Oude Plantage en de Van Brienoordbrug. De HOV komt tussen Kralingse Zoom en Zuidplein. ‘In deze zone ligt enorm veel potentie voor verstedelijking en het maken van een nieuw stuk stad tussen 2025 en 2040’, zo valt te lezen in de *Strategische Verkenning Verstedelijking*.

Ook is het nog niet zeker of de oeververbinding een tunnel of een brug wordt. Bewoners hebben felle kritiek geuit op een mogelijke nieuwe brug. Zij vrezen voor een tweede Van Brienoordbrug.

Gemeente Rotterdam, Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben 640 miljoen euro beschikbaar gesteld voor een pakket aan maatregelen. Het project bevindt zich in de verkenningfase van het MIRT-traject (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Daarin wordt gewerkt van meerdere oplossingsrichtingen naar een absolute voorkeursbeslissing. En of dat een brug of tunnel wordt, horen we later ... Volgens de projectmanager moet er in maart 2022 een voorkeursbesluit liggen.

Voor de verstedelijkingsambities in de Oostflank is het belangrijk dat de oeververbinding en een zo hoogwaardige mogelijke ov-verbinding er echt komt, geeft Markink wel aan. ‘Als er geen oeververbinding komt, dan blijft de Oostflank beperkt tot de nu al lopende gebiedsontwikkelingen.’ «

‘We bundelen onze krachten richting hogere overheden’

ervoor zorgen dat mensen in de toekomst vaker fietsend of lopend de laatste kilometers naar hun bestemming afleggen. Met Station Stadionpark komen er een nieuw treinstation en een nieuwe hoogwaardige ov-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein. Die combinatie maakt het voor onder anderen studenten makkelijker om de Erasmus Universiteit te bezoeken. Het ligt namelijk aan de Oude Lijn. Markink: ‘We hebben met buurgemeenten aan de tafel gezeten. Zij hebben baat bij wat we aan het doen zijn. De Erasmus Universiteit is voor studenten uit Dordrecht slecht bereikbaar, maar als je een nieuw Station Stadionpark opent, in combinatie met een nieuwe ov-verbinding naar Kralingen, ben je er zo.’

Een nieuwe oeververbinding over de Nieuwe Maas in combinatie met hoogwaardig ov

AUTEURS HADE DORST, SANDER VAN DER JAGT, HELEN TOXOPEUS, HENS RUNHAAR

Europees onderzoek naar belemmeringen voor beleidsinnovatie

Blokkades voor nature-based solutions in duurzame steden



Hade Dorst en Hens Runhaar zijn verbonden aan het Copernicus Institute of Sustainable Development, Universiteit Utrecht. Sander van der Jagt aan de Wageningen Universiteit, Helen Toxopeus aan het Sustainable Finance Lab, Universiteit Utrecht. Alle vier zijn ze als onderzoekers betrokken bij het EU-onderzoeksprogramma NATURVATION, naar innovatie met en besluitvorming rondom natuurlijke oplossingen voor duurzame steden.

Hoewel het concept ‘NBS’ al onderdeel is van diverse beleidsagenda’s, zoals de City Deal Klimaatadaptatie en de Urban Agenda for the EU, behoren ze nog niet tot het standaardrepertoire van de meeste planologen, stedenbouwers, investeerders, projectontwikkelaars, architecten of andere ‘stadmakers’. Een belangrijke oorzaak kan zijn moeilijk te doorbreken bestaande routines binnen beleid, financieringsmodellen, dominante kennis en expertise, onderhoud en aanleg van fysieke infrastructuur, en bestuurlijke organisatie. Deze roepen belemmeringen op voor innovaties zoals NBS, blijkt uit een studie in zes Europese landen.

Nature-based solutions (NBS) is een aan populariteit winnende verzamelaanpak voor stedelijke verduurzaming met natuur. Voorbeelden zijn groene daken, gemeenschapstuinen en duurzame drainage. NBS bieden doorgaans meerdere voordelen en zijn daarbij sectoroverstijgend: een groen dak kan tegelijkertijd overtollig regenwater opvangen en daarmee de druk op openbare

riolering tijdens piekbuien beperken, ruimte aan een voedseltuin bieden, bijdragen aan biodiversiteit, verkoelend en isolerend werken en bijdragen aan een schonere lucht.

Wat staat stedelijke verduurzaming met NBS dan precies in de weg? Op basis van een kwalitatieve, vergelijkende studie van zes Europese landen, waaronder Nederland, als »

←.....
Het café aan de John Hope Gateway, het nieuwe informatiecentrum voor de Royal Botanic Gardens in Arboretum, Edinburgh, Schotland.

onderdeel van het Europese onderzoeksproject NATURVATION (zie kader) zijn de meest veelvoorkomende belemmeringen voor het opschalen van NBS en de onderliggende institutionele oorzaken in kaart gebracht. In dit artikel de resultaten specifiek voor Nederland, met voorbeelden van kansrijke oplossingsrichtingen.

Gebrek aan samenwerking en coördinatie

Hoewel multifunctionaliteit vaak gezien wordt als een belangrijk voordeel van NBS, zorgt dit er ook voor dat niemand zich echt verantwoordelijk voelt. Vaak vallen deze oplossingen tussen de belangen en verantwoordelijkheden in van verschillende belanghebbenden, zowel publieke als private. Dit heeft een aantal oorzaken. Er zijn veel partijen betrokken bij stedelijke ontwikkelingsprocessen, met diverse rollen en verantwoordelijkheden. De besluitvorming is vaak complex en traag vanwege gebrek aan een gedeelde 'taal' en verschillende tijdspaden voor besluitvorming. Ook beroepen deze partijen zich regelmatig op verschillende vormen van kennis en data.

Daarom is gezamenlijke actie en coördinatie nodig om ze te ontwikkelen. Denk bijvoorbeeld aan groene daken, die naast klimaatadaptatie ook gezondheidsvoordelen bieden. Zo'n crossectorale aanpak, op gebied van financiering en besluitvorming, is uitdagend. Dat laat de Green Deal Groene Daken zien.

Kennislacunes bij stedelijke professionals

Vaak zijn stedelijke professionals zich onvoldoende bewust van de mogelijkheden die NBS bieden voor het gelijktijdig bereiken van beleidsdoelen zoals klimaatverandering, biodiversiteit, gezondheid en economische ontwikkeling. Daarnaast is er vaak een gebrek aan kennis en kennisuitwisseling over de mogelijkheden van NBS en praktische zaken zoals aanleg, beheer en onderhoud. Bovendien zijn de voordelen van NBS doorgaans

Kansrijke oplossing

Deze Green Deal Groen Daken was een publiek-private samenwerking, gefaciliteerd door het Ministerie van Economie en Klimaat, gericht op het wegnemen van belemmeringen en het ontwikkelen van nieuwe vormen van financiering voor groene daken. Het leidde onder andere tot voorstellen voor slimme financiering van groene daken door korting op de rioolbelasting en hypotheekrente.

Kansrijke oplossing

De groene-baten planner is een meetinstrument ontwikkeld door RIVM om de verschillende waarden van stedelijke natuur in kaart te brengen. Het stelt gemeenten in staat verschillende scenario's voor stedelijke ontwikkeling te toetsen op natuurwaarden variërend van verbeterde luchtkwaliteit tot het vasthouden van regenwater en gezondheidsbaten.

afhankelijk van de lokale context en daarom lastig te voorspellen of in geld uit te drukken. Ook bemoeilijkt dit de standaardisering en dus opschaling van NBS, zoals dat wel met technologische innovaties kan.

Diverse oorzaken liggen hieraan ten grondslag. Zo worden private partijen geacht te concurreren voor financiering in publieke tenders, waardoor kennisoverdracht bemoeilijkt wordt. Ook de eerdergenoemde verkoking van bestuurlijke taken – en bijbehorende budgetten – speelt hier een rol. In Nederland speelt bovendien dat de kennismodellen en -tools die beschikbaar zijn, soms tekortschieten vanwege ontbrekende data over de huidige staat van het stedelijk groen, gebrek aan ondersteuning in het gebruik van deze modellen, het feit dat de huidige instrumenten nog te weinig natuurwaarden meenemen in hun berekeningen, en de contextgebondenheid van de daadwerkelijke effecten van NBS. Tot slot wordt in vakopleidingen nog weinig aandacht besteed aan de mogelijkheden van het toepassen van natuur in stedenbouw en architectuur.

Gebrek aan betrokkenheid private sector

NBS zijn niet per se winstgevend in economische termen, waardoor de betrokkenheid van het bedrijfsleven gering is. Bovendien staan private actoren soms sceptisch tegenover de kosten en prestaties van stadsnatuur en zijn ze daarom minder bereid om erin te investeren.

Dit is deels te verklaren doordat NBS doorgaans de meeste baten genereren op de lange termijn, terwijl veel private partijen zich vaak meer op de korte termijn richten en economische voordelen waarderen boven ecologische en sociale baten.

Een natuurwaarde als biodiversiteit wordt vaak gezien als een rem op de economische groei. De hierboven genoemde belemmering van een gebrek aan data speelt ook een rol:



potentieel economische rendement blijft onduidelijk. Verder is nog een belangrijke factor dat in de private sector de wensen van de opdrachtgever doorslaggevend zijn. Dit betekent dat als de opdrachtgever andere prioriteiten heeft, architecten, projectontwikkelaars en andere uitvoerende partijen niet snel geneigd zullen zijn extra duurzaamheidseisen aan de opdracht toe te voegen.

Concurrentie om de stedelijke ruimte

In dichtbevolkte steden zoals in Nederland concurreren NBS vaak om ruimte met andere stedelijke opgaven, zoals woningbouw en infrastructuur. Dit komt deels doordat gemeenten andere beleidsprioriteiten hebben, soms op hetzelfde gebied van verduurzaming, zoals plannen voor duurzame energievoorziening. Daarnaast zijn Nederlandse steden over het algemeen dichtbebouwd, blijven ze groeien en heeft 'verdichting' vaak de voorkeur boven het verder laten uitdijen van steden richting omliggend landelijk gebied. Hoewel vastgoedontwikkeling een kans biedt voor de realisatie van nieuwe natuur, liggen de prikkels in deze sector juist op het

realiseren van maximale vierkante meters en het minimaliseren van onderhoudskosten. Dat beperkt de ruimte voor natuur in deze ontwikkelingen. Ons onderzoek wijst uit dat regelgeving noodzakelijk is om te zorgen dat stedelijke vastgoed- en groenontwikkeling hand in hand gaan.

Onvoldoende beleidsontwikkeling en uitvoering

Beleid en regelgeving rondom duurzame stedelijke ontwikkeling kan een bepaald momentum creëren en daarmee publieke en private investeringen in NBS stimuleren. Op nationaal niveau ontbreekt momenteel echter een coherent beleidskader gericht op NBS. Ook de stap van visies naar praktische uitvoering blijkt soms lastig. Een belangrijke oorzaak hiervoor is dat stedelijke NBS geen nationale beleidsprioriteit zijn. Verantwoordelijkheden voor stedelijke planning en vergroening liggen op gemeentelijk niveau. Doelen van gemeenten en de rijksoverheid kunnen echter nog weleens conflicteren, zoals onlangs te zien was in de plannen voor de verbreding van de A27 waarmee het Utrechtse bos Amelisweerd onder druk komt te staan. Ook bestaat er soms aarzeling bij gemeenten om te pionieren met meer innovatieve duurzaamheidsoplossingen.

Over het algemeen hangt het gebrek aan een coherente beleidsaanpak samen met de eerder gepresenteerde belemmering van een gefragmenteerd speelveld bestaande uit verschillende relevante departementen en reguleringen. Ook het feit dat de voordelen en functies van NBS vaak onzeker en over veel partijen verdeeld zijn, hangt hiermee samen en zorgt voor een gebrek aan gezamenlijke focus.

Onvoldoende publieke middelen voor onderhoud

Vooral het onderhoud van NBS heeft vaak te lijden onder een gebrek aan overheidsfi- »

Kansrijke oplossing

'Biodiversity net gain' regelgeving in het Verenigd Koninkrijk moet ervoor gaan zorgen dat bij alle vastgoed- en infrastructuurontwikkelingen tien procent méér biodiversiteit wordt gerealiseerd dan dat er was voor de ontwikkeling, minstens dertig jaar lang. Om dit te meten wordt de DEFRA Biodiversity Metric gebruikt.



Groen dak. Beeld
Shutterstock/Ellyy

▲ nanciering. De capaciteit van gemeenten om NBS te beheren, die vaak afwijken van meer gestandaardiseerde vormen van stadsnatuur, is vaak beperkt. Een grasveld is eenvoudiger te onderhouden dan bijvoorbeeld een veld met weidebloemen. Omdat NBS ‘levende’ en groeiende interventies zijn, hebben ze bovendien andere vormen van onderhoud en beheer nodig dan in het stedelijk groenbeheer gebruikelijk zijn.

Zowel private als publieke actoren zijn terughoudend in het kiezen voor NBS met langere en complexere onderhoudseisen, omdat ze de kosten niet altijd willen of kunnen dragen. Wellicht speelt hier ook een rol dat de baten van NBS vaak terecht komen bij partijen die er niet in eerste instantie in investeren, bijvoorbeeld omwonenden, private ontwikkelingspartijen of vastgoedeigenaren. Verder worden toekomstige onderhoudskosten niet altijd meegenomen in het oorspronkelijke ontwikkelingsbudget voor NBS in bouwprojecten, terwijl de overheid niet altijd budget heeft om na afronding van deze projecten in te springen. Groenbeheer vereist specifiekere ecologische kennis die nog weleens ontbreekt bij de uitvoerende partijen die de NBS ontwikkelen, waardoor niet goed geanticipeerd wordt op onderhoudsopgaven.

Kansrijke oplossing

Voor je buurt is een Nederlands crowdfundingplatform dat burgers en gemeenten ondersteunt bij het financieren van (onder andere) lokale groenprojecten. Hiermee kan draagvlak georganiseerd worden voor de invulling van de lokale omgeving, en gemeenten en andere partijen (zoals fondsen) kunnen vervolgens bijdragen.

Uitdagingen bij het betrekken van burgers

De voordelen die NBS bieden zijn vaak afhankelijk van een goede inbedding in de lokale ruimtelijke en sociaal-culturele context. Dit vraagt om betrokkenheid van lokale bewoners en organisaties in de besluitvorming, maar hier ontbreekt het regelmatig aan of het blijft bij een niet-representatieve groep partijen. Daarnaast kan het betrekken van burgers juist ook tot conflicten over de publieke ruimte leiden.

Een van de oorzaken voor gebrek aan betrokkenheid van burgers is een beperkt publiek bewustzijn van de baten van NBS. Burgers zien niet altijd ‘het grotere plaatje’ of hebben andere prioriteiten, wat leidt tot weerstand tonen tegen veranderingen in hun directe leefomgeving. Zij geven vaak de voorkeur aan aantrekkelijkheid, betaalbaarheid en comfort in hun keuzes voor de leefomgeving, waardoor NBS niet voor iedereen de eerste keuze zijn. Hoewel gemeenten een rol zouden kunnen spelen in het beter betrekken van burgers, lopen ze aan tegen hun beperkte capaciteit. Private ontwikkelaars zijn niet altijd happig op een uitgebreid participatietraject, aangezien dit regelmatig meer tijd en geld kost in ontwikkelprocessen.

Structurele patronen doorbreken

Bovenstaande analyse toont aan dat belemmeringen voor het toepassen van NBS vaak terug te leiden zijn op dieperliggende oorzaken van structurele aard. Hoewel het overzicht van onderliggende oorzaken niet alomvattend is, geeft het een inkijkje in hoe lastig het is om deze structurele patronen te doorbreken en daarmee de bredere toepassing van NBS mogelijk te maken. Ook toont het hoe verschillende belemmeringen onderling samenhangen. Voor het effectief adresseren van deze barrières is het belangrijk om deze onderliggende condities en hun samenhang te begrijpen.

Hoewel hier vooral de Nederlandse context uitgelicht is, laten de auteurs ook een kansrijke oplossingsrichting uit het Verenigd Koninkrijk als voorbeeld zien. Het onderzoek in Europees verband toonde aan dat er vele verschillen zitten tussen de structurele oorzaken voor de hierboven genoemde belemmeringen, op nationaal en regionaal niveau. Zo zullen er verschillen bestaan op gebied van gemeentelijke beleidsprioriteiten, milieu of fysieke infrastructuur. Dit betekent dat ook het breder toepassen van NBS contextgebonden oplossingen vraagt. «

Utrecht 2020



Utrecht 2040



- mobieliteitstransitie**
 - fietsvriendelijk
 - 10 km/u
 - OV kanalen
 - parkeer op afstand
 - deelsluit
- groenprogr. met maatschappelijke waarde**
 - groen en water
 - schaduw op straat
 - groen op straat
- klimaatadaptatie**
 - hittebestendig
 - waterbestendig
 - waterbestendig
- inclusiviteit**
 - toegankelijkheid
 - attractiviteit
 - bereikbaarheid
 - veiligheid
- energieefficiëntie**
 - elektriciteit
 - opwekking
 - opwekking
 - opwekking
 - opwekking
- aanpassen stadsinfrastructuur**
 - ondergrondse infrastructuur
 - duurzame verlichting
 - smart cities

AUTEUR KASPER BAGGERMAN

Gegoochel met cijfers en onrealistische aannames

Veel onzekerheid over Utrechtse NOVI-locaties

Over de NOVI-locaties in Utrecht is nog veel onzeker. De precieze locaties en de exacte woningbouwaantallen zijn nog niet bekend. Provincie en gemeente zetten in op de 'U', het Rijk telt Nieuwegein en IJsselstein alvast mee. In ieder geval zijn de ambities in de Metropoolregio Utrecht groot, en de opgaven complex. Op het gebied van infrastructuur zijn miljardeninvesteringen nodig.

De druk op de woningmarkt in Utrecht is uitzonderlijk hoog. In deze metropoolregio is tot 2040 behoefte aan 125 duizend nieuwe woningen. Die woningbehoefte concentreert zich voornamelijk in de naamgevende vierde stad van Nederland. Nu wonen er 350 duizend mensen, in 2040 zijn dat er naar verwachting 455 duizend. Om die groei te faciliteren zijn mi-

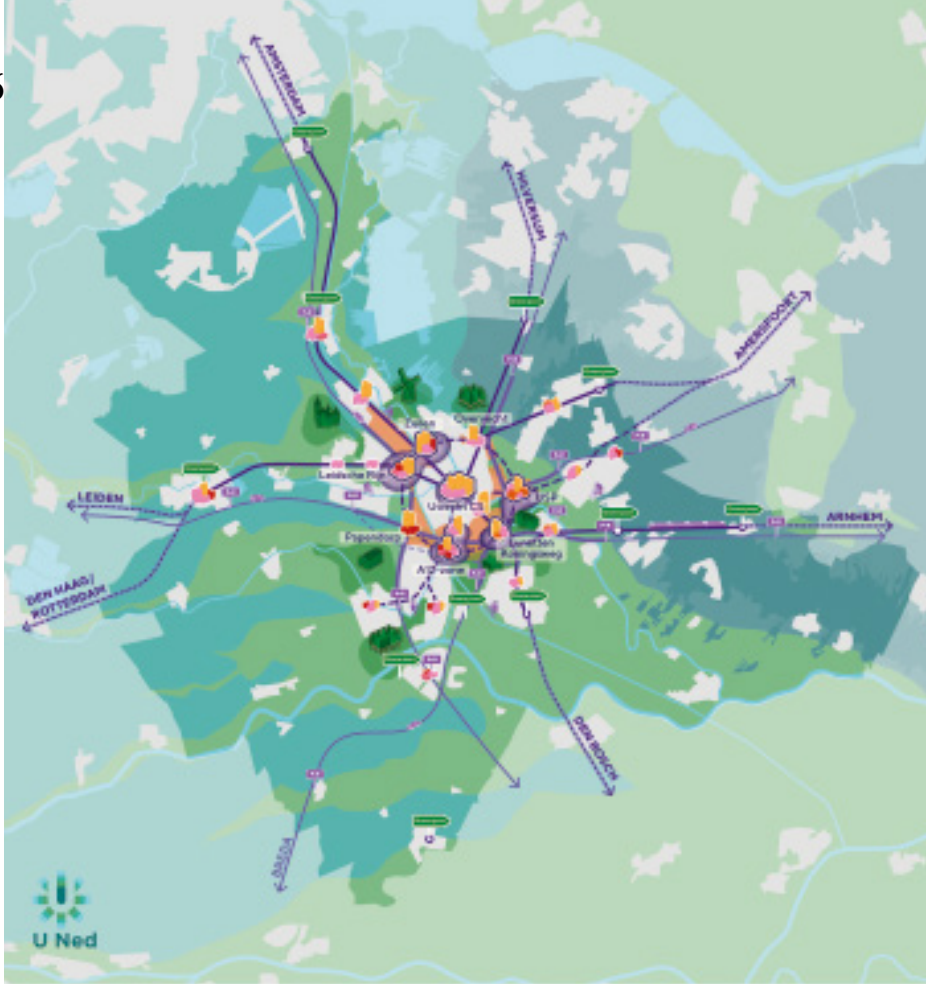
nimaal 60 duizend nieuwe woningen nodig.

"Het succes van Utrecht is het verhaal van een groeiende, centraal gelegen metropoolregio, waar mensen graag willen wonen, werken, studeren en recreëren. Dat succes heeft een keerzijde: een overbelast mobiliteitsstelsel en verslechterde leefomgeving", lezen we in de ontwik-

kelstrategie *Utrecht Nabij*, die bij het BO-MIRT is vastgesteld. Hierin geven Rijk en regio een gezamenlijk antwoord op de urgente opgave voor woningbouw en bereikbaarheid in het gebied. De NS en ProRail zijn aangesloten.

In het centrum van de stad wordt hard gewerkt aan de ontwikkelingen Merwedekanaalzone en de Cartesiusdriehoek. Verder kijkt »

Utrecht wil groen, toegankelijk en duurzaam zijn in 2040. Beeld Gemeente Utrecht



Utrecht Nabij

samenvattende kaart Ontwikkelperspectief MRU 2040

25 november 2020

LEGENDA

- | | | |
|--|---------------------------------------|--------------------|
| — Spoor | ■ Utrechtse Heuvelrug | ■ Stedelijk gebied |
| ○ Station | ■ Veerweidegebied, droogmakerij, etc. | ■ De grote U |
| — HGV-netwerk | ■ Riviereengebied | ■ Metropoolpoort |
| ■ P+R-locatie op afstand | ■ Groene Parel | ■ Regiopoort |
| — Snelweg | ■ Groene Poort | |
| — Regionale ontsluitingsweg A12-zone | ■ Water | |
| — Borgen doorstroming HWN-ring Utrecht | | |



de gemeente in Utrecht Nabij primair naar 'de grote U'. Dit is een U-vormig gebied rondom de stad, waar kansen voor verdichting liggen. Het plangebied strekt

moeten 'complementaire metropoolpoorten' worden. Hoogstedelijke centra, met een aantrekkelijk woon- en werkklimaat. Met ruimte voor wonen én voor on-

VOORALSNOG GAAT HET OM EEN VAAG GEDEFINIEERD GEBIED

zich uit van Lage Weide, via de A12-zone, tot Overvecht. Deelgebieden in de U zijn het Utrecht Science Park (USP) - Lunetten/Koningsweg, de A12-zone en Leidsche Rijn-Zuilen. De locaties

derzoek en innovatie in het USP, de maakindustrie op Lage Weide en kantoren in Leidsche Rijn en Lunetten. Goed verbonden met een multimodaal vervoerssysteem, waarin fietsen, wandelen,

autorijden, de trein en de bus samenkomen. Uiteindelijk moet de stad er met de ontwikkelingen nieuwe stadscentra bij krijgen.

Afbakening

Het was de wens van de gemeente en de provincie om deze locaties als NOVI-gebied aan te wijzen. "Voorstel van de provincie en gemeente Utrecht is om de zone aan de zuidoostkant van de stad Utrecht vanaf het Utrecht Science Park via Rijnsweerd – de Binnenstad – Utrecht Stationsgebied – de Merwedekanaalzone naar de A12-zone als NOVI-gebied te benoemen", lezen we in het document *Zienswijze Provincie Utrecht op het ontwerp van de NOVI*. Het Rijk kiest echter voor Utrecht Zuidwest, inclusief de A12-zone en trekt het gebied door tot Nieuwegein en IJsselstein. Hoe Utrecht Zuidwest als NOVI-gebied precies wordt afgebakend, is nog onderwerp van gesprek tussen de verschillende overheden. Vooralsnog gaat het om een vaag gedefinieerd gebied in een soort driehoek tussen het centrum van de stad Utrecht en ontwikkelingen in Nieuwegein en IJsselstein. De A12-zone en de Merwedekanaalzone worden expliciet meegenomen, over andere genoemde locaties in de grote U is minder zekerheid.

In dit gebied zou ruimte voor 70 duizend woningen moeten zijn, maar hoe de overheden tot deze cijfers komen is onduidelijk. De A12-zone biedt in het meest optimistische scenario plek aan 20 duizend woningen, de Merwedekanaalzone aan 10 duizend. De Gemeente Utrecht zet zelf beduidend lager in en komt in haar Ruimtelijke Strategie 2040 uit op 61 duizend woningen in de gehele stad. Zie tabel voor de onderliggende cijfers. IJsselstein heeft de ambitie uitgesproken om 2.500 woningen bij te bouwen, Nieuwegein 3.500.

A12-zone

Los van de vraag of de aantallen op papier kloppen, is het hoogst

Visie Utrecht Nabij. Met de U rondom de stad wil Utrecht nieuwe centra creëren. Beeld U-ned

Opgave	Amstelveen	Dorpen	Oost	Ouvredijk	Southwest	A12zone	Rijnenburg	Landbouw Plan 4 West/DeMunn	Buikende gebieden	Totaal
Werkless / Economie										
gepland 73.000 banen, arbeidsloosheid 10,5%	70.000	21.000	16.200		12.100	9.400		8.500	7.740	70.000
bruto v.w.a. omzet	mld	425.000	225.000		225.000	180.000				1.840.000
bedrijfskosten	ha			6,7				31,5		32,2
Wonen										
gepland 65.000 woningen	20.000	16.000	11.200	6.000	7.400	10.000		5.600	5.800	69.000

← Woningbouw aantallen zoals vermeld in de Ruimtelijke Strategie 2040. Beeld Gemeente Utrecht

twijfelachtig of ontwikkelen op een aantal van de genoemde locaties überhaupt realistisch is. Neem bijvoorbeeld de A12-zone. Dit 1.150 hectare grote gebied langs de snelweg ligt op het raakvlak van de gemeenten Utrecht, Nieuwegein en Houten. Het wordt doorsneden door het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal, en is nu versnipperd ingevuld. Je vindt er naoorlogse woonwijken, maar ook een modern kantorenpark. Eenheid is er nauwelijks, het gebied is verrommeld.

Er is ruimte voor 10 tot 20.000 nieuwe woningen, 2.500 tot 7.500 nieuwe arbeidsplaatsen en de benodigde voorzieningen. Maar ontwikkelen is er verre van makkelijk. In de zone zit nu een aantal goed functionerende bedrijven, die onlangs hebben uitgebreid. Als die bedrijven uitgekocht moeten worden, drukt dat zwaar op de businesscase van de gebiedsontwikkeling. Bovendien is de snelweg een obstakel. De A12 telt vijf banen. Ontwikkelen in de A12-zone vergt dus aanzienlijke investeringen in het beperken van de negatieve effecten van de snelweg, met maatregelen voor afscherming en het maken van goede onderdoorgangen. Daarnaast zijn investeringen in openbaar en actief vervoer nodig. Zonder kan het gebied haar centrumrol niet vervullen. Die investeringen zijn niet zonder meer uit gebiedsexploitaties te dekken en zorgen voor een publieke onrendabele top.

De Provincie Utrecht nam de A12-zone enthousiast mee in haar

inventarisatie van de plancapaciteit. Mede door de toevoeging van de zone kwam de regio op 155 procent plancapaciteit, in theorie meer dan genoeg om de benodigde woningen te bouwen. Maar wie inzoomt op de locaties langs de A12 ziet dat dergelijke plancapaciteit ietwat overenthousiast is. Verschillende RO-experts geven aan dat zij er een hard hoofd in hebben dat de ontwikkeling binnen nu en tien jaar, zelfs twintig jaar van de grond komt.

Nieuwe tram

Infra-uitdagingen spelen ook in de andere U-gebieden. Het USP kampt al jaren met bereikbaarheidsproblemen. Files in de aanloop naar de A27 zijn onderdeel van de dagelijkse routine. De recent ontwikkelde tramverbinding, die van het centraal station naar de campus loopt, kan de verkeersdruk maar mondjesmaat temperen. Het ontlasten van het vervoerssysteem in USP is dus hoge prioriteit bij de gemeente, provincie en het Rijk. En dan Lunetten-Koningsweg. Hier moet een vernieuwd station voor intercity's komen, waarin het al bestaande station in Lunetten en een nieuw station Koningsweg samenkomen.

Een verbeterde OV-ring rond de stad moet de voorlopige Utrechtse NOVI-locaties goed met elkaar verbinden. Utrecht wil twee nieuwe tramlijnen aanleggen als onderdeel van een grootstedelijk OV-netwerk dat de stad prettig, gezond en leefbaar moet houden. De eerste is de Waterlinielijn, die loopt van Westraven/A12

in het zuiden van de stad, via het nieuwe intercystation Lunetten-Koningsweg en Utrecht Science Park naar Zeist. De tweede is de Merwedelijn, die loopt van Utrecht Centraal via de Merwedekanaalzone naar Nieuwegein en IJsselstein, met halverwege een vertakking naar Papendorp. De totale kosten van de voor de woningbouw belangrijke infrastructuur, samen met de bouw van het IC-station Lunetten-Koningsweg: 2,5 miljard euro. Daarvan is 380 miljoen euro reeds gereserveerd vanuit het MIRT. Een aanvraag van 2,1 miljard ondersteuning vanuit het Groeifonds is ingediend.

Rijnenburg

En dan is er nog onzekerheid over de polder Rijnenburg. In dit gebied, grenzend aan de stad Utrecht, wil de gemeente een energielandschap realiseren. De landelijke politiek, onder aanvoering van de VVD en het CDA, zou er liever een woonwijk zien verrijzen. Een motie waarin de Kamerminister Ollongren van BZK opdroeg om de stad te dwingen tot woningbouw werd met een nipte meerderheid aangenomen. Ollongren legde de motie naast zich nee. Ontwikkelen in Rijnenburg zou te duur zijn, doordat de benodigde infrastructuur niet aanwezig is. Maar helemaal van de baan is een aanwijzing voor Rijnenburg niet. Ollongren schuift besluitvorming over de polder door naar haar opvolger. Als die, tegen de wensen van de gemeente in, toch overgaat tot wonen in de polder, ziet de Utrechtse woningbouwstrategie er allicht op eens heel anders uit. «

Aanbevolen lectuur

ONDER REDACTIE VAN ROBBERT COOPS | R.COOPS@ZIGGO.NL

Blik vooruit

Naar verwachting van het CBS en het PBL mag Amsterdam zich in 2035 de eerste miljoenenstad van ons land noemen. Die bevolkingsgroei, gecombineerd met beperkte ruimte, brengt de nodige sociale en planologische vraagstukken met zich mee en vraagt om een vooruitziende blik en doordacht beleid.

In het voorwoord van *Amsterdam Urban Design / Work in progress 2020* vertelt Marieke van Doorninck, wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling en Duurzaamheid, hoe de stad zich sinds haar verhuizing naar Amsterdam in de jaren tachtig heeft ontwikkeld. “Het verschil tussen toen en nu is dat de stad niet langer kan uitbreiden, maar zich zal ontwikkelen door meer intensief en ander gebruik. De stadsgrenzen zijn vastgesteld en het omringende landschap is niet alleen essentieel in ecologische zin, maar ook als een gebied voor Amsterdammers om te spelen en te ontspannen, om het leven in een compacte stad te compenseren.”

Hoe dat gerealiseerd moet worden, toont gemeente Amsterdam met een verzameling projecten in een imposante pil van 352 pagina's. In het boek worden diverse projecten getoond die in én om Amsterdam op de ontwikkelingsagenda staan of de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden, opgedeeld in stadscentra, ov-knooppunten, gebieden aan het water, werklocaties en gebieden waar herstructurering, uitbreiding of andere planologische ontwikkelingen plaatsvinden. Zomaar een greep uit het aanbod: station Schiphol (gemeente Haarlemmermeer), stationsgebied Hilversum, de Europaweg (gemeente Haarlem), het

HEMbrugterrein (gemeente Zaanstad), Science Park Amsterdam en het Floriadeterrein (gemeente Almere).

Inhoudelijke toelichting op diverse ontwikkelgebieden worden afgewisseld met essays en een hoofdstuk over nieuwe principes in planvorming, denk aan de omgang met hoogbouw, voedselproductie in de stad, participatie en het ruimtegebruik onder straatniveau. Elk van deze thema's is geschreven door een andere vakspecialist; meer dan honderd personen droegen bij aan het boek.

Urban Design richt zich op ontwikkelaars en woningcorporaties, aanverwante disciplines en eenieder met een persoonlijke interesse in stedenbouw, stellen de schrijvers. Wie de inhoudelijke vakkennis ontbeert, of dit minder interessant vindt, kan ook plaatjes kijken. Alleen al de mooie vormgeving, aangevuld met vele foto's, plattegronden en artist's impressions maken het boek aantrekkelijk om doorheen te bladeren (overigens zijn de teksten wel degelijk toegankelijk voor mensen met weinig voorkennis).

Amsterdam Urban Design / Work in progress 2020, Eric van der Kooij, Pieter Klomp, Maurits de Hoog, Hans van der Made en Helga van der Haagen. City of Amsterdam, 2019, ISBN 9789090326337



Gezinsvriendelijk wonen in de stad

Op verzoek van de Haagse gemeenteraad heeft organisatieskundige Peter Camp een optimistisch boekje geschreven over de mogelijkheden van gezinsvriendelijk wonen in stedelijk gebied. Aan de hand van zes aspecten – stedelijke gezinnen en slimme woonoplossingen, wonen in oude en nieuwe binnenstedelijke locaties, gezinsvriendelijke woonomgeving en stapelbouw, inclusief wonen en thuisgevoel, nieuwe gezamenlijkheid en gedeelde voorzieningen, en collectief ontwikkelen en buurgemeenschappen – analyseert, benadert en bevordert de auteur het centrale onderwerp. Verwacht geen diepgaande analyses. Wel citeert hij met instemming hoogleraar Zef Hemel die een fervent voorstander is van grootstedelijke woonmilieus. Want daar is de grootste kans op werk en persoonlijke ontwikkeling. “Mensen hebben grootstedelijkheid nodig om

werkelijk vrij te worden, om zich te ontwikkelen, samen te werken, welvaart te creëren en duurzaam te worden.” Dat moge zo zijn, maar het wonen in de stad is langzamerhand zo kostbaar geworden dat een deel van de gezinnen de stad verlaat: koopwoningen en appartementen zijn erg duur en huurwoningen zijn nauwelijks te vinden. Er is sprake van een achterblijvende bouwproductie terwijl steden worden volgebouwd met appartementen voor terugkerende kapitaalkrachtige vijftigplussers. Dat is de realiteit en dat vormt zo op het eerste gezicht een weinig aantrekkelijk decor voor het door Camp en het Haagse gemeentebestuur zo enthousiast gestimuleerde concept van gezinsvriendelijk wonen. Er gloort weliswaar hoop omdat projectontwikkelaars lang de randen van de stad of in inbreidingsgebieden, zoals het oude



Haagse industriegebied De Binkhorst, aan de slag zijn met het bouwen van ‘verticale dorpen en buurtjes’. Menselijke maat, collectiviteit en nabijheid van mensen en voorzieningen lijken gegarandeerd, maar vergis je niet: dergelijke ‘blauwdruksteden’ zien er goed uit op papier maar werken niet zonder meer. “Om toch het bedoelde buurtgevoel te laten floreren, zijn programma's voor community-ontwikkeling een onmisbare voorwaarde.”

Gezinsvriendelijk wonen in Den Haag: Daar woon ik! Hier wonen wij, Peter Camp, Diepenmaat Uitgeverij & Ontwerpbureau, Dieren 2020, ISBN 978-90-807903-0-8, 132 blz.

De paden op?

Door de coronacrisis is de belangstelling voor wandelen enorm toegenomen. De app Ommetje is razend populair, parken zijn overvol. Kortom de openbare ruimte wordt grondig getest op de aanwezigheid van voldoende en hoogwaardige voorzieningen voor voetgangers. Hoe veilig, functioneel of aantrekkelijk zijn die voorzieningen eigenlijk? Welke instantie is verantwoordelijk voor het voetgangersbeleid en de uitvoering daarvan? En waarop baseren vooral gemeenten hun beleid? Wat zijn trends en welke ontwerpeisen zijn relevant? En vooral wat doen voetgangers in de publieke ruimte, wat is hun rol en welke duurzame verbeteringen zijn nodig? Allemaal vragen waar het omvangrijke proefschrift (766 bladzijden!) – waarop sociaal geograaf Rob Methorst op 3 februari aan de Technische Universiteit van Delft promoveerde – antwoord op tracht te geven.

De dissertatie brengt de kennis over voetgangers in beeld en deels bijeen. Nederlanders blijken gemiddeld genomen de meeste bestemmingen die ertoe doen binnen loopafstand te kunnen vinden. Er is echter nauwelijks statistisch materiaal beschikbaar over ‘plekbereikbaarheid en toegankelijkheid en de kwaliteit en verspreiding van veiligheidsvoorzieningen’. Voor zover die informatie en documentatie er wel is, is die nogal versnipperd. Bij beleidsautoriteiten ontbreekt het daardoor aan integrale inzichten op dit terrein. Dat laat zich helaas merken. Onveilige situaties met jaarlijks vele doden en gewonden zijn daar bijvoorbeeld het gevolg van. Ook op vele andere terreinen blijken de onderling sterk verschillende belangen van voetgangers veelal genegeerd te worden. Dat is ook het gevolg van het ontbreken van een krachtige en zichtbare beleidsbeïnvloeding. In dat opzicht zouden gemeenten, provincies, maar ook Rijkswaterstaat, projectontwikkelaars, planologen, stedenbouwkundigen en verkeerskundigen veel sterker moeten luisteren naar de wensen en eisen van voetgangers. Bij de planning en het ontwerp blijkt de voetganger weliswaar nooit helemaal buiten beeld te zijn geweest, maar in plannen om in buurten wegen en paden voor voetgangers te optimaliseren blijkt zijn belang vaak tussen wal en schip beland, verwaarloosd of vergeten. “Samenwerking en partnerschappen zijn uiterst beperkt; er wordt zeer weinig menskracht geïnvesteerd in het domein, waardoor er nog weinig ruimte is voor effectieve en efficiënte samenwerking en partnerschappen”, aldus Methorst die daarbij aantekent dat de situatie in ons land zich positief verhoudt ten opzichte van de Europese buurlanden.

Het proefschrift – met een schat aan data – bepleit enerzijds een verbetering van het ruimtelijke aanbod en ook sociaal-normatieve transport- en communicatieomgevingen. Daardoor ontstaan betere loopomstandigheden. Anderzijds zullen ontwerpprocessen, beheer en beleidsontwikkelingen om de positie van de voetganger in de samenleving en in hun domein een plaats te geven, moeten bijdragen tot organisatorische versterking. Het is vooral een oproep aan gemeenten om kennis en vakmanschap van uitvoerenden in te zetten om te komen tot een effectief, efficiënt en eerlijk voetgangersbeleid.

Exploring the Pedestrian Realm; an overview of insights needed for developing a generative system approach to walkability, Rob Methorst, TRAIL Thesis Series nr. T2021/6, Delft 2021, ISBN 978-90-5584-277-3, 766 blz.

Jaargang 39 nummer 03-2021

ROM is het maandelijks vakblad voor de professionals bij de gemeente, provincie, rijksoverheid, het waterschap en bij bedrijven, universiteiten en overige organisaties die zich bezighouden met ruimte, infrastructuur en milieu. ROM biedt actuele informatie over ontwikkelingen in het beleid, beschrijft praktijkvoorbeelden in de uitvoering van dat beleid en biedt een platform voor opinies over ruimte, infrastructuur en milieu. Aan deze uitgave is de grootst mogelijke zorg besteed: voor onvolledige/onjuiste informatie aanvaarden auteur(s), redactie en uitgever geen aansprakelijkheid. Voor verbetering van onjuistheden houden zij zich aanbevolen.

Redactieadres

Elba-Rec, Paulus Borstraat 41,
3812 TA Amersfoort
marcel.bayer@romazine.nl

Recensie-exemplaren

ROM, Lessinglaan 34,
3533 AW Utrecht

Hoofdredacteur

Marcel Bayer

Aan dit nummer werkten mee

Kasper Baggerman, Joren Bassant, Robbert Coops, Hade Dorst, Julian Dubbeld, Jop Fackeldey, Sander van der Jagt, Nick Knoester, Kelly Kuenen, Joris Quaedflieg Hens Runhaar, Helen Toxopeus, Friso de Zeeuw

Adviesraad

Yves de Boer, Mark Frequin, Roger Kersten, Chris Kuijpers, Dirk van de Wetering, Friso de Zeeuw

Praktijkredactie

Kasper Baggerman, Hans Bouwman (eindredactie), Jos Gadet, Merelyn Geskus, Bas van de Griendt, Bas van Horn, Kelly Kuenen, Cees-Jan Pen

Uitgever

Edgar van Eekelen

Ontwerp

Kilian Idsinga, Elba-Rec

Advertenties

T 033 870 0100
E info@romazine.nl

Opgave en vragen over abonnementen:

ELBA/REC
Paulus Borstraat 41
3812 TA Amersfoort
Tel. 033 87 00 100
www.elba-rec.nl

Beëindigen abonnement:

Opzeggingen dienen 4 weken voor afloop van de abonnementsperiode in ons bezit te zijn.

Jaarabonnement

Een jaarabonnement kost € 200,- exclusief btw. Losse nummers kosten € 24,00 inclusief btw. Prijswijzigingen voorbehouden.

Het volgende nummer van ROM verschijnt begin april 2021.

ISSN 1571-0122

© ROM B.V.

Het is niet toegestaan om zonder voorafgaande toestemming van de uitgever artikelen, beeld of gedeelten daarvan over te nemen.



Change= | Amsterdam

Het community-concept voor werkende jongeren met ambitie in de leeftijd tussen 18 en 30 jaar. 498 woningen, 32 MicroLiving Services, 1 Community. Ontwerp OZ.

OZ

www.OZarchitect.nl