

Werken aan een Nieuw Amsterdam

Onderzoek door MUST
in opdracht van ORAM

Ontwerpend onderzoek:
Werken aan een Nieuw Amsterdam.
Verdichtingsstrategie voor een
productieve stad.

INHOUDSOPGAVE

1. Werken aan een Nieuw Amsterdam 7

2. Pleidooi voor een productieve stad 13

3. Kijk met een ruime blik 17

4. Vijf principes voor elk plan 33

5. Ingrediënten en voorbeelden 41

‘Een krachtige inclusieve Metropool met een diverse economie’

Voorwoord

Er is grote behoefte aan woningen in de regio Amsterdam. Dat is ook in het belang van bedrijven. Hun medewerkers moeten immers in de buurt van hun werk kunnen wonen. Tegelijkertijd moeten we voorkomen dat de grote groei ten koste gaat van ruimte voor werk.

Of het nu gaat om kantoorbanen, productiewerk of dienstverlening: we moeten oog blijven houden voor voldoende plekken om te werken voor iedereen. Hoe kunnen de wens om te wonen en te werken in de Amsterdamse regio samengaan?

Inclusieve Metropool

Met dit vraagstuk is stedenbouwkundig onderzoeksbureau MUST met ons aan de slag gegaan. Het resultaat ligt nu voor u: het rapport Werken aan een nieuw Amsterdam. Een ontwerpend onderzoek dat verkent wat er – gegeven de schaarse ruimte – nodig is voor een stad met meer wonen, meer werken en meer functies.

Participatie

Een van de belangrijke bevindingen is dat een schaa sprong van stad naar metropool nodig is om de groei op te kunnen vangen.

Op metropoolniveau denken vraagt echter om een andere manier van plannen maken en andere participatie. Dan heb je ook nieuwe samenwerkingsvormen nodig, waarbij de innovatiekracht en creativiteit van diverse stakeholders wordt aangewend. Die handschoenen hebben wij alvast opgepakt. We hebben als gemeenschappelijk bedrijfsleven een nieuw participatieplatform opgericht. Een platform dat optreedt als verbinder tussen gemeente en bedrijfsleven en een nieuwe invulling geeft aan participatie van het bedrijfsleven bij transformatieopgaven.

Dit rapport is niet het slotstuk van een onderzoek, maar een begin. Het is een uitnodiging om concreet aan de slag te gaan met onze gezamenlijke ambitie om van Amsterdam een krachtige, inclusieve Metropool te maken met een diverse economie. Doet u mee?



Kees Noorman
directeur



Paul Wevers
voorzitter

Werken aan een Nieuw Amsterdam

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

In 1609 bereikte het Nederlandse schip de Halve Maen de monding van de Hudson rivier. Dit leidde tot de stichting van de nederzetting Nieuw Amsterdam, vernoemd naar de stad die op dat moment gerekend werd tot één van de grootste en modernste metropolen ter wereld. Deze nederzetting groeide in 300 jaar uit tot één van de belangrijkste metropolen van de twintigste eeuw. Een metropool met monumentale wolkenkrabbers, iconografische bruggen, unieke musea,

grote theaters, krachtige zakencentra, grote havengebieden, creatieve wijken, uitgestrekte suburbs en het vermogen om telkens te blijven vernieuwen. Het Vrijheidsbeeld, de skyline en het Central Park zijn de iconen van de metropool van de twintigste eeuw.

Sterke metropoolregio

Aan het begin van de eenentwintigste eeuw is er echter veel veranderd. Net als Amsterdam heeft New York zich nu ook

geschaard bij de oude adel van grootse steden. Het zijn nu de explosief groeiende steden in Azië, Afrika en Latijns-Amerika die het begrip metropool een nieuwe betekenis geven. Dat wil niet zeggen dat er geen ruimte meer is voor steden als Amsterdam om zich verder te ontwikkelen. Integendeel. De laatste dertig jaar heeft de stad de neergaande spiraal weten te keren en ontwikkelt de stad zich samen met de omliggende gemeenten tot één van de sterkere metropoolregio's van



Waar kan de Amsterdammer nog ondernemen en herrie maken?

Europa. Amsterdam is hot. De stad ontwikkelt een groeiende aantrekkingskracht op het internationale bedrijfsleven, de creatieve diensteneconomie en het toerisme. Terwijl delen van Nederland langzaam ontvolken, groeit het inwoneraantal in de stad en regio Amsterdam. Dit heeft grote gevolgen voor het ruimtegebruik. De bebouwing wordt steeds compacter en de beschikbare ruimte moet steeds efficiënter worden benut. De meeste projecten zijn ingenieuze puzzelstukken die binnen de beperkingen van de gegeven locatie een zeer hoge woningdichtheid weten te realiseren. Denk aan de aanstaande ontwikkeling van Sluisbuurt op het Zeeburger-eiland met een binnenstedelijke dichtheid van 200 woningen per hectare.

Geen gemakkelijke locatie

Om de groeiende bevolking te huisvesten moeten in de gehele metropoolregio Amsterdam 300.000 woningen worden gebouwd tot het jaar 2040. Volgens het nieuwe coalitieakkoord wil de gemeente Amsterdam hiervan 52.500 woningen

bijbouwen tot het jaar 2025. Binnen de gemeentegrenzen zijn er echter geen ‘gemakkelijke’ locaties beschikbaar. In ‘Koers 2025, Ruimte voor de stad’ (2016), nog opgesteld onder het vorige gemeentebestuur, wordt de bouwopgave van 50.000 woningen binnen de gemeentegrenzen geoperationaliseerd. Hieruit bleek dat groengebieden, sportaccommodaties en vooral bedrijventerreinen onder hoge druk staan. Met de onlangs gepresenteerde plannen voor Haven-Stad doet Amsterdam er nog een schepje bovenop. De wens is om na 2029 hier nog eens ruim 50.000 woningen toe te voegen. Dit betekent dat gemeente Amsterdam van alle 33 MRA gemeenten 1/3 van de totale woningbouwopgave op zich wil nemen.

Gebalanceerde economie

Het bedrijfsleven, vertegenwoordigd door ORAM, erkent de woningbehoefte omdat de groei van de economie alleen maar gerealiseerd kan worden als ook het benodigde arbeidspotentieel goe-

Tien jaar later

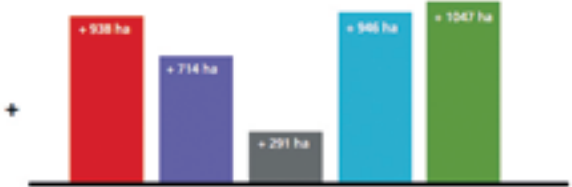
“Werken aan een Nieuw-Amsterdam” is een update van een ontwerpend onderzoek uit 2009 van MUST in opdracht van ORAM en KvK Amsterdam. Tien jaar geleden was het een pleidooi om in de Structuurvisie Amsterdam 2040 (toen nog in de maak) rekening te houden met ruimte voor werk en niet alleen te focussen op ruimte voor wonen. Amsterdam kent inmiddels gemengde woon-werkgebieden en de diensteneconomie floreert. Het pleidooi voor ruimte voor werk blijft staan, maar gaan we in dit ontwerpend onderzoek dieper in op de noodzaak om naast de dienstensector ruimte te bieden aan de productieve stad.



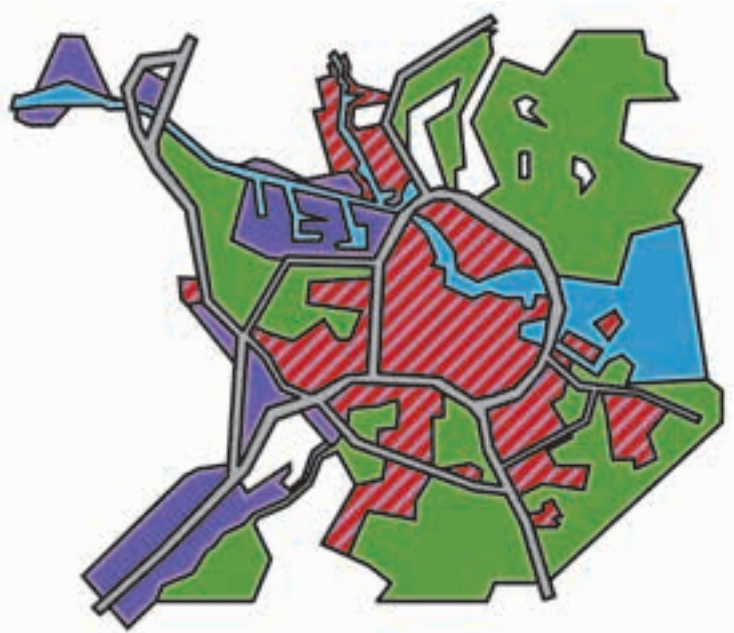
Meer wonen vraagt om meer ruimte in de stad. In 2009 stelden wij dat de focus te eenzijdig lag op woningbouwproductie, ten koste van werk, infra, water en groen.



Een complete stad moet verdichten op alle fronten. Waar meer wordt gewoond is ruimte nodig voor werken, mobiliteit en recreatie. Deze ruimte is er niet, dus al het ruimtegebruik moet intensiever.



In 2018 constateren wij dat de stad is geïntensifieerd, maar dat er nog onvoldoende wordt gezocht naar wat de meerwaarde kan zijn van het mixen van functies en dat gemeentegrenzen kansen beperkt.



de huisvesting kan vinden. Maar de economie stelt ook randvoorwaarden. De economische structuur van goed functionerende bedrijventerreinen moet behouden blijven in een gebalanceerde economie. Wat voor soort banen (terug)komen in gemengde woon-werkgebieden is essentieel. Dit betekent banen voor zowel praktisch als theoretisch geschoolden om Amsterdam in de toekomst inclusief te houden.

Levenscyclus

Onlangs heeft Stec groep in opdracht van de Metropoolregio Amsterdam onderzoek gedaan naar de economische vitaliteit van bedrijventerreinen. Van alle bedrijventerreinen in de regio is onderzocht in welke economische levensfase het terrein zich bevindt. De terreinen in fase 1 matchen goed met de eisen en wensen van bedrijven over type panden, kavels, (digitale) bereikbaarheid, (milieu)ruimte, etc. Dit vertaalt zich in goede prestaties van de terreinen op o.a. werkgelegenheid,

bedrijvendynamiek, investeringen, leegstand en toegevoegde waarde. In fase 2 begint veroudering merkbaar te worden. Stec Groep heeft onderscheid gemaakt in een begin- en eindfase. Fase 2 (begin) vergt alleen lichte ingrepen om het bedrijventerrein weer vitaal te maken. In fase 2 (eind) zijn grotere ingrepen noodzakelijk. In fase 3 van de economische levenscyclus is sprake van zware veroudering.

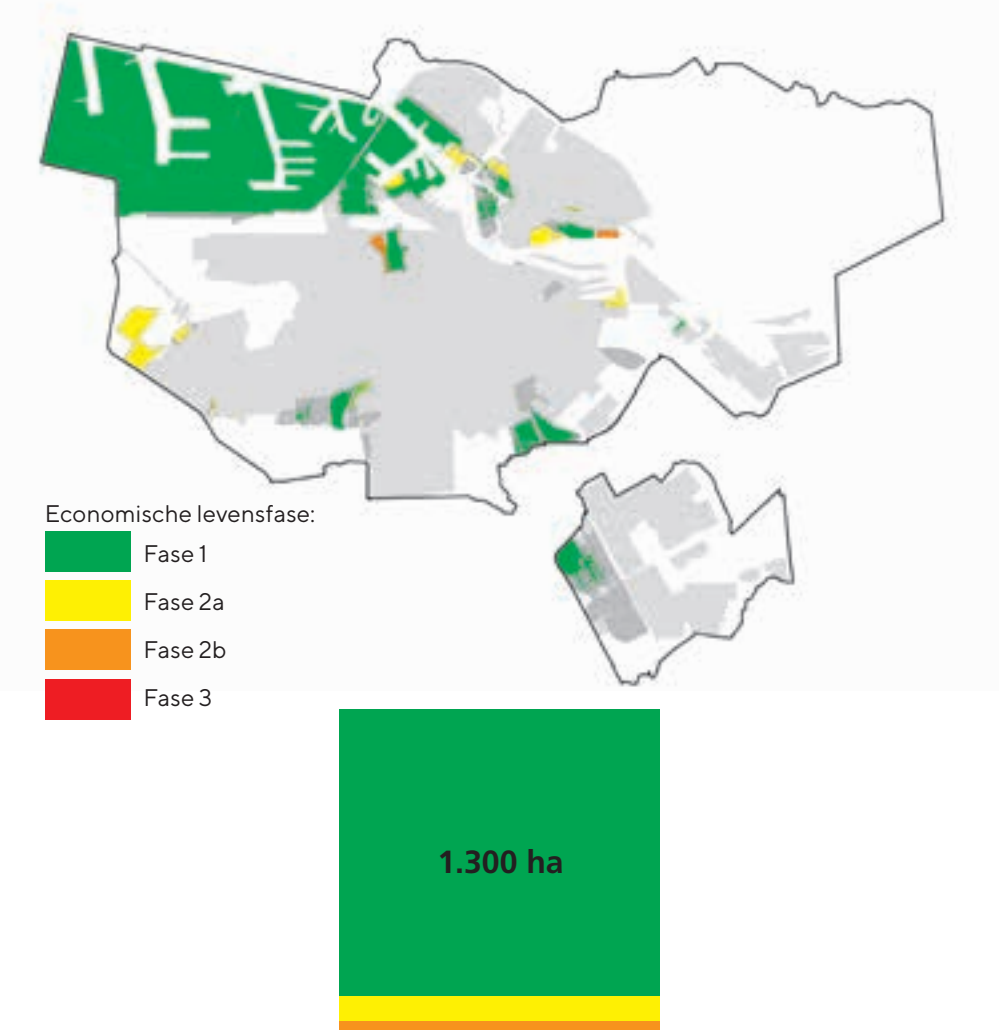
Stec groep kwam tot de volgende conclusie: “De regio Amsterdam heeft een groot aandeel bedrijventerreinen in de MRA. 34% van het totale oppervlak bedrijventerreinen in de MRA ligt in deze regio. Het aantal banen op bedrijventerreinen is met 14% lager dan het gemiddelde in de MRA (25%). Inclusief spin-off (banen die niet op bedrijventerreinen zelf liggen, maar er wel mee samenhangen: denk aan de bakker die broden brengt voor in de kantine, accountants, advocaten, schoonmakers et cetera) schatten we in dat circa 20-25% van het aantal banen van Amsterdam samenhangt met be-

drijventerreinen. In de regio wordt relatief veel waarde op bedrijventerreinen toegevoegd: de bijdrage van banen op bedrijventerreinen aan de totale toegevoegde waarde van de MRA is circa 30%. Bedrijventerreinen in de regio Amsterdam voegen dus gemiddeld meer waarde toe aan de economie.” Er ligt een enorme ruimtedruk op bedrijventerreinen voor woningbouw en tegelijkertijd zijn de van groot economisch belang. Op ruim 20% van de bestaande bedrijventerreinen liggen momenteel plannen om deze te vervangen of te gaan mengen met woningbouw.

Hoe dan?

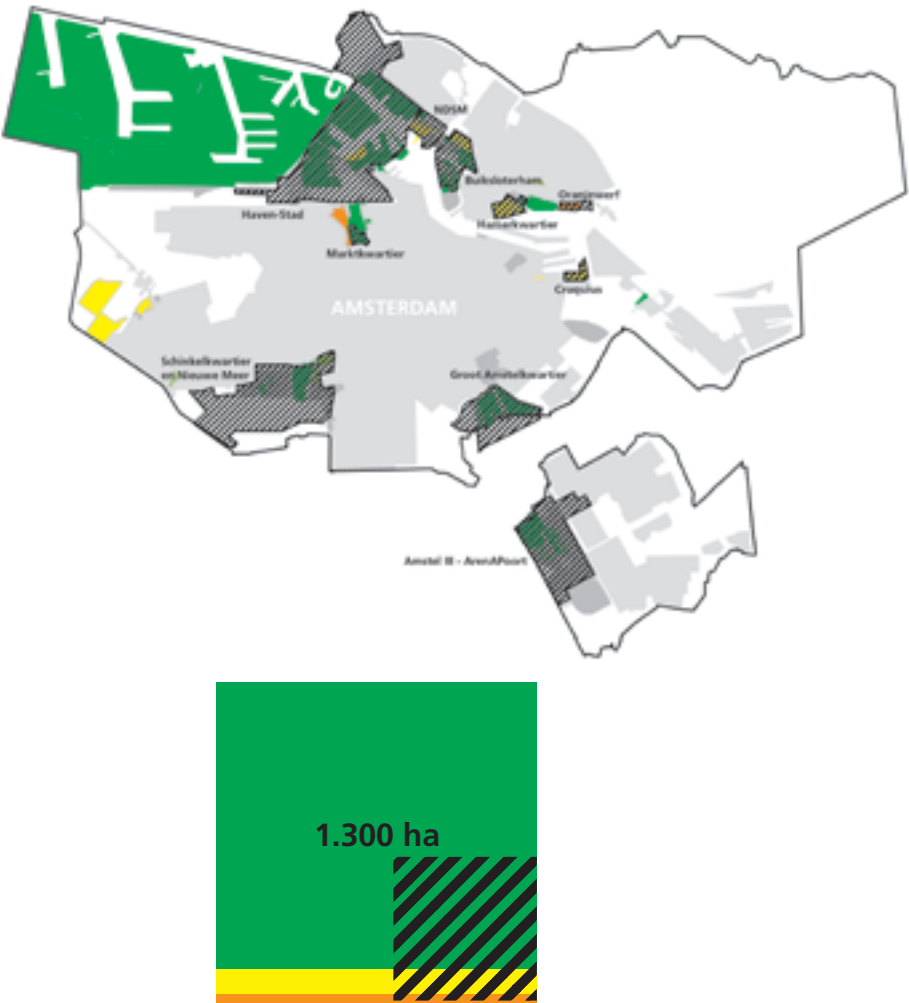
In het voor u liggende document gaan wij in op de “hoe”-vraag. Hoe kunnen met name de productieve bedrijvigheid gemengd worden met woningbouw? Wat zijn hiervoor de principes en mogelijke ingrediënten? In de publicatie MensenWerk (SPciti! TEAM, 2018) wordt de transitie van werk zelf geagendeerd. De woningbouw-opgave plus de transitieopgave van werk

In de gemeente Amsterdam is circa 1.300 ha bedrijventerrein. Groot deel daarvan is gezond en functioneert goed (fase 1).



Bron gegevens: Herstructureringsopgave bedrijventerreinen MRA (2018, Stec groep. Bewerking door MUST)

Boven 20% van de bedrijventerreinen hangt een 'plannenwolk'; harde of zachte plannen voor woningbouw. Alleen Westpoort buiten de ring en Businesspark Osdorp blijven vrij van plannen.



met flexibilisering, democratisering en robotisering in een circulaire economie bieden volop ruimtelijke uitdagingen op bedrijventerreinen. Dit is nadrukkelijk een gezamenlijke opgave waarbij woningbouw aantallen nadrukkelijk niet de enige graadmeter zijn.

Leeswijzer

Het voor u liggende rapport is een beknopte weergave van het ontwerpend onderzoek naar Amsterdam als productieve stad in het licht van de woningbouwopgave en bijkomende ruimtedruk. In hoofdstuk 2 wordt de noodzaak van een productieve stad uiteengezet. Waarom zouden we dit willen? In hoofdstuk 3 wordt uiteengezet dat het hiervoor noodzakelijk is met een andere bril naar de stad en de regio te kijken. Deze context is van belang voor het slagen van opgaven in het wonen, groen, mobiliteit en het werken waar de regio voor staat. In hoofdstuk 4 worden een vijftal principes gegeven die zouden moeten gelden voor elk nieuw plan

in en om Amsterdam. Een nieuwe basis-houding die zorgt voor meer evenwicht in belangen. In het laatste hoofdstuk wordt de ‘hoe-vraag’ beantwoord. Hoe maak je een productieve stad? Hiervoor geven we twaalf mogelijke ingrediënten met bijbehorende praktijkvoorbeelden. Deze lijst kan met de tijd groeien.

Ontwerpend onderzoek

“Werken aan een Nieuw Amsterdam” is opgezet als een ontwerpend onderzoek. Maar wat is dat eigenlijk? Het lectoraat Future Urban Regions van de Nederlandse Academies van Bouwkunst stelt: “Ontwerpers kijken met een fundamenteel andere blik naar vraagstukken dan beleidsmakers of wetenschappers. Terwijl die laatsten zich tot het heden verhouden door analyse en duiding van resultaten uit het verleden, kunnen ontwerpers zich een meer speculatieve houding veroorloven. Met behulp van beeldend onderzoek extrapoleren ze het heden en verkennen zo toekomstige vergezichten.”

Door beeldend onderzoek zijn de ontwerpend onderzoeker en de betrokken experts in staat nieuwe verbanden te leggen. Deze kunnen vervolgens weer getoetst worden. Voor het ontwerpend onderzoek naar hoe een productieve stad vorm te geven, zijn wij zo vrij geweest om Amsterdam ruim op te vatten. Door de knellende band van de gemeentegrens los te laten ontstaat al meteen (denk)ruimte. In hoofdstuk 3 wordt dit nader uiteengezet.

Pleidooi voor een productieve stad

HOOFDSTUK 2 OPGAVE

Het behalen van woningaantallen lijkt de boventoon te voeren in de grote transformatie die Amsterdam en omliggende gemeenten momenteel doormaken. Maar waar meer mensen komen wonen, wordt ook meer verplaatst, gerecreëerd, gereisd en meer gewerkt. Met het pleidooi Werken aan een Nieuw Amsterdam als productieve stad wil ORAM namens het georganiseerde bedrijfsleven de discussie van de woningbouwopgave verbreden en taboes in de ruimtelijke ordening van Amsterdam doorbreken. Werken aan een

Nieuw Amsterdam pleit voor een integrale en gelaagde verdichting van de stad binnen alle sectoren van de ruimtelijke ordening. Wil de stad serieus een stap vooruit zetten als innovatief en inclusief baken, dan moet de eenzijdige doelstelling van woningbouwproductie losgelaten worden. Verdichten en mengen van monofunctionele bedrijventerreinen tot woon-werkgebieden is een onontkoombaar fenomeen. Ruimte wordt efficiënter benut en voor (zittende) ondernemers kan er een aantrekkelijk en concurrerend

vestigingsklimaat ontstaan. Hierbij moet wel goed gekeken worden wat voor soort arbeidsplaatsen behouden of toegevoegd worden en wat deze vragen van de inrichting van de omgeving. De ene baan is de ander niet. Voor een inclusief Amsterdam is het nodig om, naast ruimte voor de dienstensector, ruimte te bieden aan productie. Dit om een breed pallet aan type banen te kunnen bieden aan alle inwoners met acceptabele reisafstanden en -kosten. Innovaties binnen productieprocessen worden gestimuleerd

Vroeger: productie in de stad

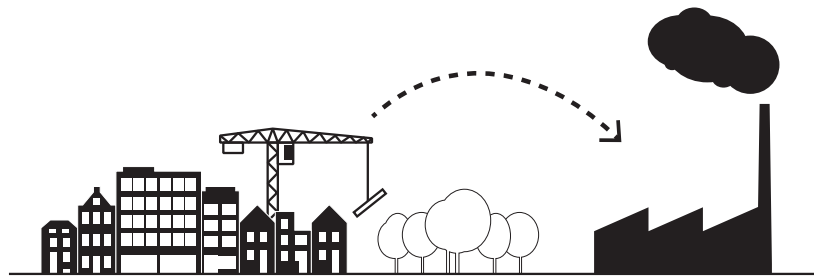
Stad en productie zijn van oudsher aan elkaar verbonden. Dit bleek geen gelukkig huwelijk door vervuiling, overlast en ruimtegebrek.

Namen als Looiersgracht en Westergasfabriek herinneren ons aan het industrieel verleden van de negentiende eeuwse stad.



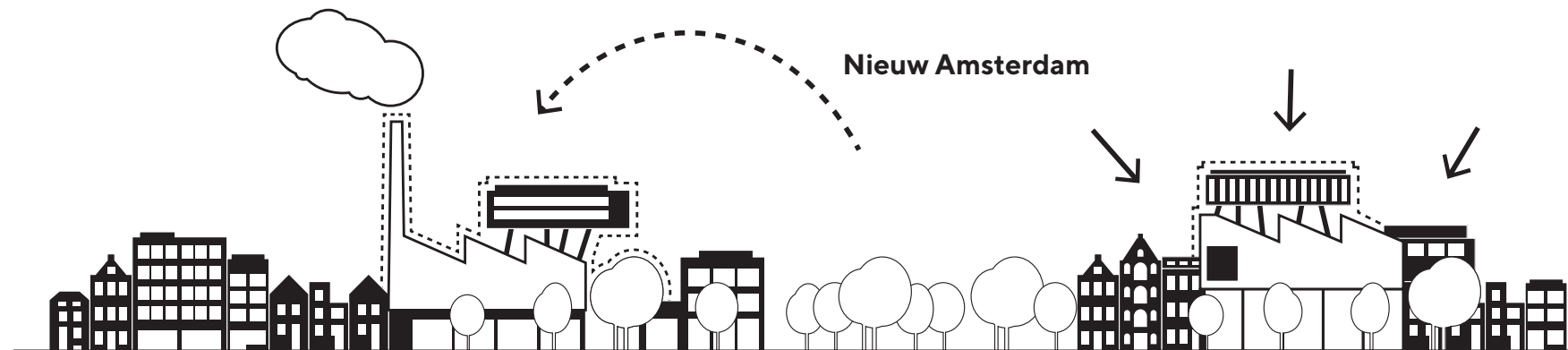
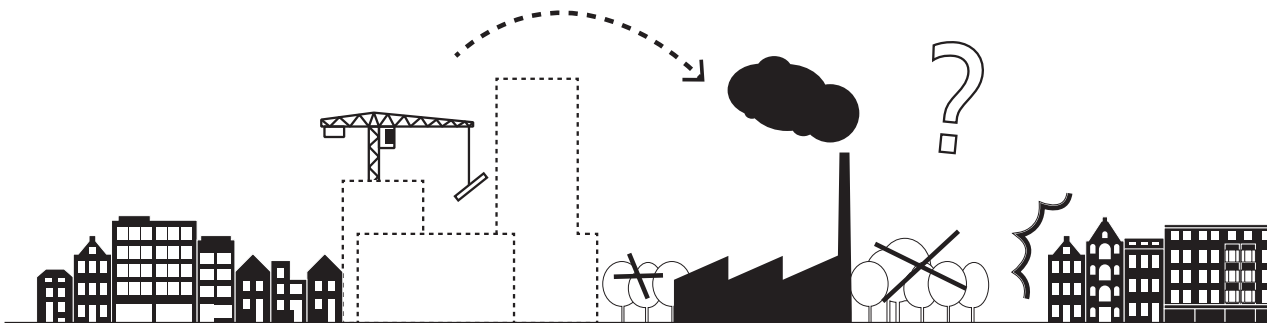
Vorige eeuw: productie uit de stad

Vanuit het modernistisch gedachtegoed in de twintigste eeuw bleek het aanwijzen van monofunctionele gebieden de oplossing. Wonen doe je in een woonwijk, recreëren in een recreatiegebied en productie vindt plaats op een bedrijven- of industrieterrein buiten de stad.



En nu: productie helemaal weg?

De woonstad rukt op en productie wordt verder de stad en regio uitgeduwd. Ruimte vinden wordt lastig, omdat we het groen en open ruimte van belang zijn voor een goed woonklimaat en bijdragen aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat.



door zekerheid te bieden aan (zittende) ondernemers.

Toekomst: een nieuw streefbeeld voor stad en productie

De schuifpuzzel kan niet eindeloos worden verlegd. Wat als we deze ontwikkeling kunnen doorbreken? Wat als we productie wel een volwaardige plek geven in de eenentwintigste eeuwse stad? Dit nieuwe streefbeeld gaat er van uit dat productie schoon en innovatief is en dat het meerwaarde oplevert voor de omgeving. De eerste aanzet is reeds gegeven door de gemeente Amsterdam in de visie 'Ruimte voor de Economie van Morgen'. Dit is de econo-

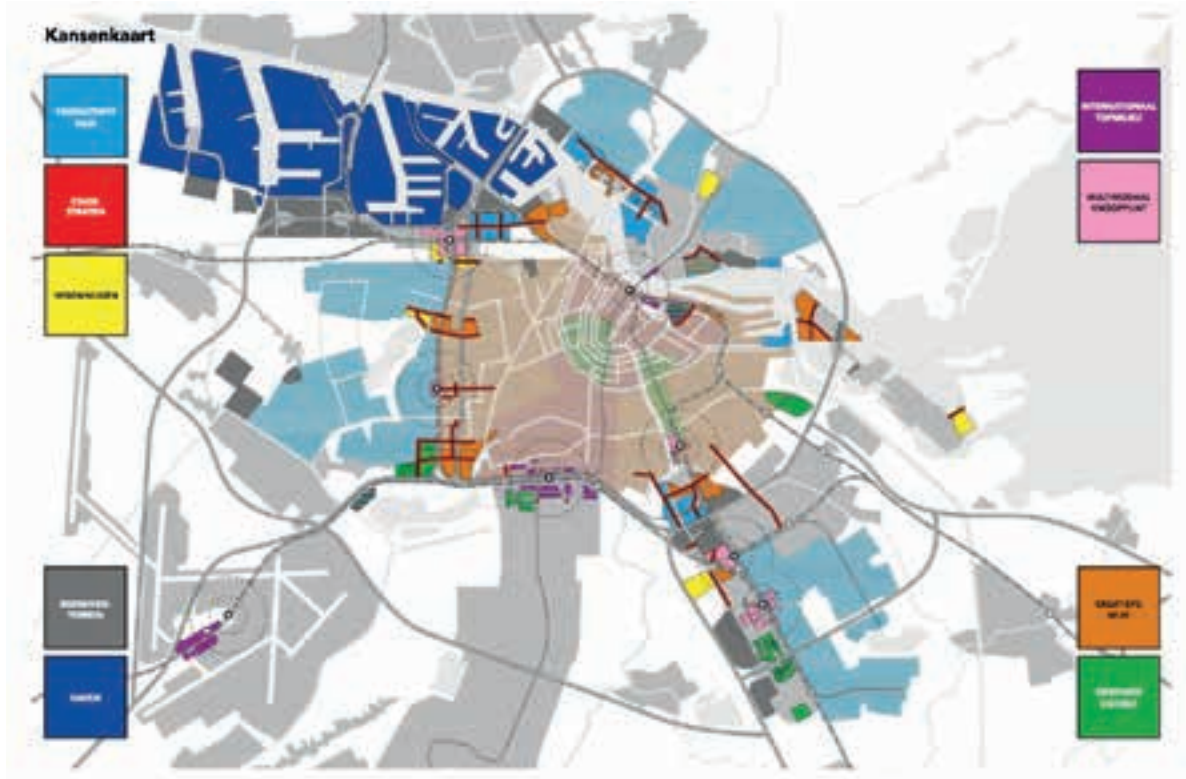
mische uitwerking van de woningbouw-opgave uit de Koers 2025. Hierin worden voor heel Amsterdam verschillende economische milieus omschreven. Een daarvan is de 'productieve wijk'. Opvallend hierbij is dat zowel bestaande bedrijventerreinen als woonwijken worden aangemerkt als potentiële plekken voor productie:

"Productieve wijken zijn woon-werkwijken die vestigingsruimte bieden aan bedrijven die verenigbaar zijn met stedelijk woonmilieu. Productieprocessen worden steeds schoner en kleinschaliger, en de mogelijkheden van isolatie worden beter. De integratie van bedrijven in woon-

milieu anticipeert op vermindering van ruimte op bedrijventerreinen als gevolg van stedelijke groei, en speelt in op de behoefte van veel bedrijven om zich te vestigen in stedelijk interactiemilieu. Integratie van bedrijven is belangrijk voor Amsterdam om economisch en sociaal divers te blijven en ook in de toekomst plek te bieden voor werk van vakgeschoolden. Door ruimte te bieden voor bedrijvigheid in nieuwe gebiedsontwikkeling keert Amsterdam terug naar haar bouwtraditie van de negentiende eeuw en de periode daarvoor, waarbij naast wonen ook ruimte werd gemaakt voor werken in de stad."

Ruimte voor de economie van morgen

"Ruimte voor de Economie van Morgen is de economische uitwerking van Koers 2025, het plan van de gemeente om 50.000 woningen te bouwen voor 2025. Voor toekomstige gebiedsontwikkeling agendeert het college ruimte voor nieuwe werkgelegenheidsgroei in Amsterdam. Deze ruimte is nodig omdat steden als Amsterdam zich ontwikkelen als economische motoren voor een grotere stedelijke regio. Ruimte voor de Economie van Morgen biedt bouwstenen voor stedelijke menging van kantoren en bedrijven in nieuwe gebiedsontwikkeling, die nader worden uitgewerkt in ruimtelijke projecten, en gronduitgifte en de nieuwe kantorenstrategie van Amsterdam. Bij deze inventarisatie wordt onderscheid gemaakt tussen woon-werkgebieden, kantoorgebieden en productiezones." Op de kaart rechts zijn deze te zien. Opvallend is dat ook woonwijken en de binnenstad aangemerkt worden als woon-werkgebieden. Dit is kijkend naar bijvoorbeeld het aantal kantoorbanen in de binnenstad een terechte correctie op het monofunctioneel denken over de stad. Niet alles laat zich mengen. In de Ruimte voor de Economie van Morgen worden nog grote delen aangemerkt als monofunctionele bedrijven- en haventerreinen. Opgave in deze gebieden is om alleen niet-mengbare activiteiten te huisvesten.

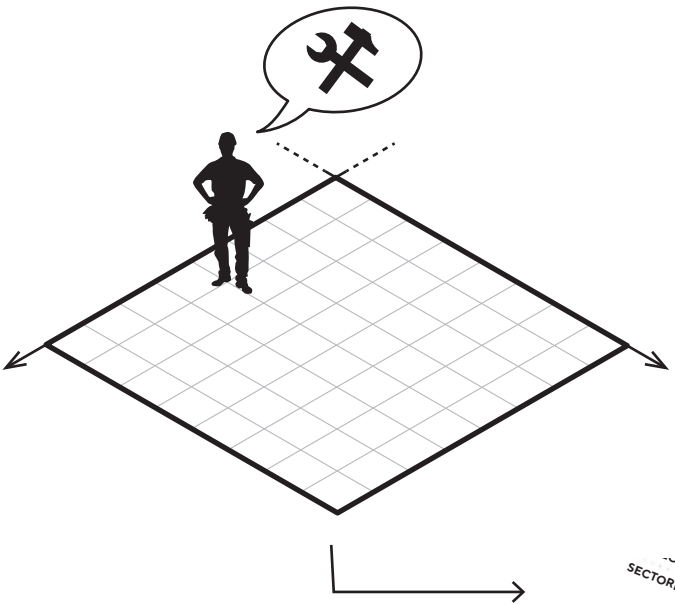


De ene productie is de ander niet

In de visie *Ruimte voor de Economie van Morgen* worden de kenmerken van een productieve wijk heel kort beschreven. Zo staat er dat bedrijfsruimte grondgebonden moet zijn. Er zijn echter veel meer eigenschappen en voorwaarden te stellen aan zowel het bedrijfspand als aan de inrichting van de omgeving. Daarnaast zijn er vele soorten van productie die allemaal andere eigenschappen hebben en andere voorwaarden stellen. Dat het noodzakelijk is om met een verdiepingsslag te komen blijkt uit het voorbeeld van de ontwikkeling van Haven-Stad. Naast woningen is daar het streven om max. 58.000 banen toe te voegen. Hierbij wordt gerekend met 30m² per arbeidsplaats. Dit is significant minder dan de 250m² per arbeidsplaats die de productiesector daar nu vraagt. Over wat voor soort banen hebben we het dan? Wordt productie zo ruimte-efficiënt door een aantal innovaties in het proces of worden ze simpelweg vervangen door ander soort werk?

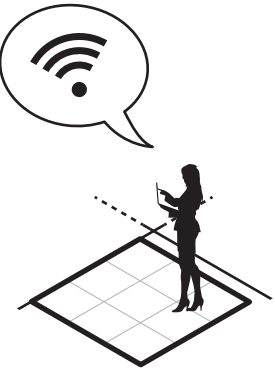
Productie

250m²
per arbeidsplaats



Diensten

25m²
per arbeidsplaats



SECTOREN	
SCHEEPSBOUW EN REPARATIE	ENERGIECENTRALE
VOEDSEL-PRODUCTIE	AUTOREPARATIE
BOUWBEDRIJF EXCL. WERKPLAATS	BETONFABRIEK
GROOTHANDEL	CHEMISCHE PRODUCTIE
HOUT- EN METAALPRODUCTIE	OPSLAG
3D PRINTEN EN DRUKKERIJ	AFVAL-VERWERKING
	LOGISTIEK EN TRANSPORT

Amsterdam productieve stad: Voor een gebalanceerde economie Voor een inclusieve stad Voor meer innovatiekracht

Kijk met een ruime blik

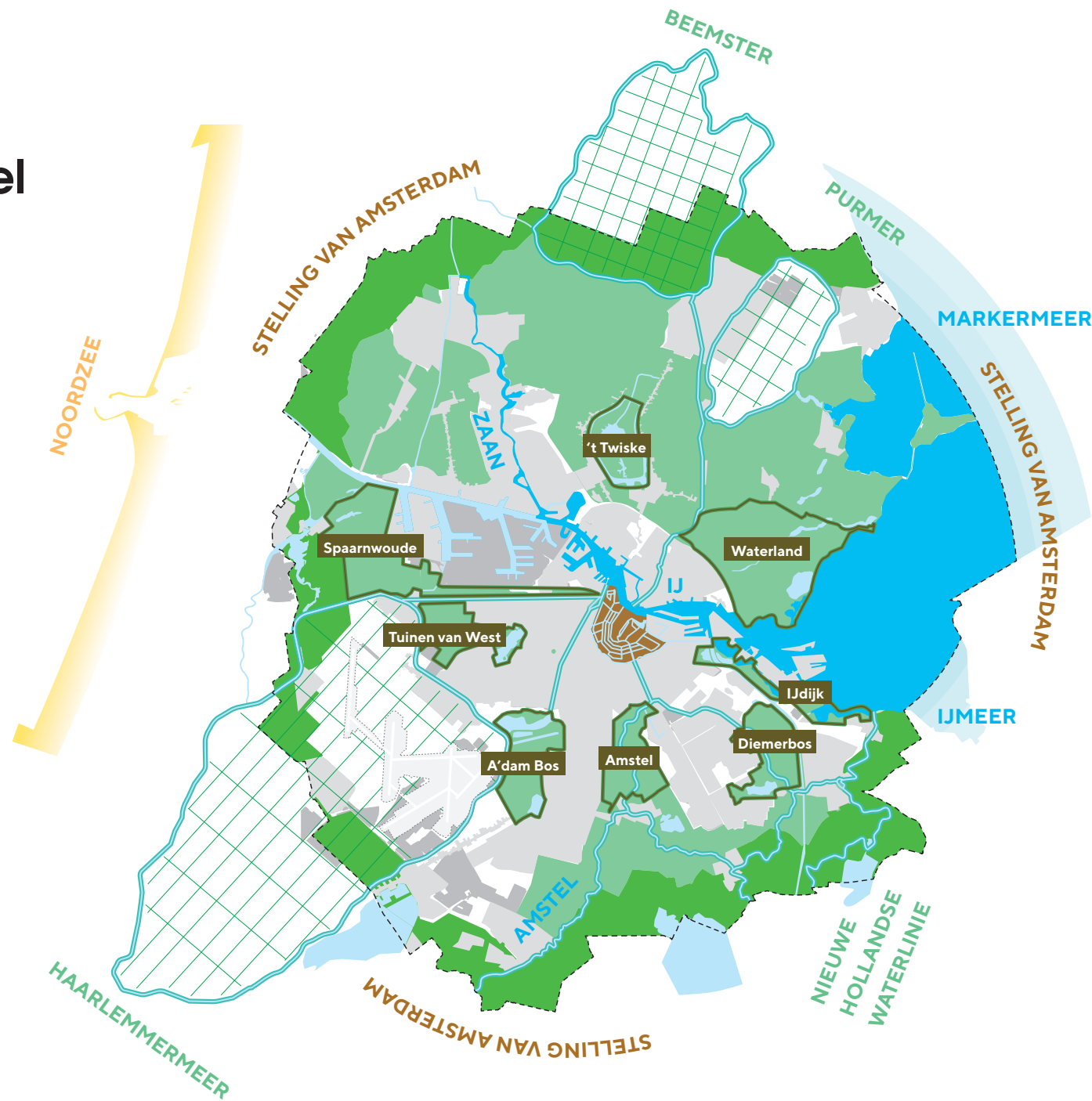
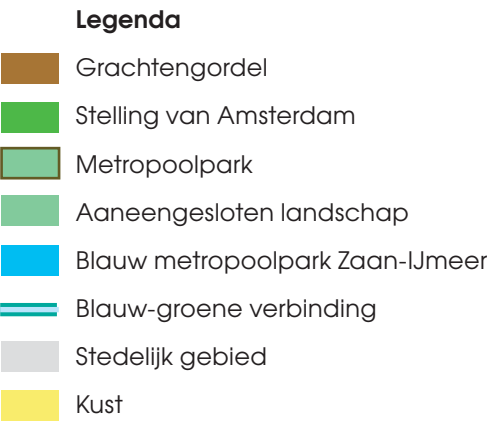
HOOFDSTUK 3 SCOPE EN CONTEXT

Om van Amsterdam een compacte, innovatieve, inclusieve en productieve stad te maken moet allereerst bepaald worden wat we tot de stad Amsterdam rekenen. Is Amsterdam alleen wat er binnen de gemeentegrenzen ligt, met Zuidoost als een eiland te midden van 'niet-Amsterdam'. Het gevoel wat Amsterdam is, reikt verder dan wat strikt genomen binnen de bestuurlijke werkelijkheid van de gemeentegrenzen ligt. Dit is geen pleidooi om gemeentegrenzen te wijzigen of om plaatsnamen te veranderen, maar om met een

andere bril naar de entiteit of constellatie Amsterdam te kijken. Beschouw het gehele aaneengesloten stedelijk gebied als 'Amsterdam' en zie welke ruimte en kansen ontstaan om het streefbeeld te realiseren. Tot waar kun je fietsen zonder de stad te verlaten? Wie door deze bril kijkt, ziet dat Zaandam, Amstelveen, Duivendrecht, Diemen en Weesp net zo bij Amsterdam horen als Geuzenveld, Haveneiland, Tuindorp Oostzaan of Gein. Op de kaart ziet dit er ook logischer uit. Amsterdam Zuidoost functioneert niet als een eiland,

maar ligt midden in het aaneengesloten stedelijk gebied. De bestuurlijke werkelijkheid schuurt met de dagelijkse werkelijkheid van wat Amsterdam is. Dat dit schuurt blijkt wel uit het voorbeeld van het ontstaan van de kern Amsterdam-Duivendrecht, een gebied in de gemeente Ouder-Amstel. De ondernemers in het gebied wilden graag de naam 'Amsterdam' op hun visitekaartje zien in verband met grotere naamsbekendheid. De gemeente Ouder-Amstel ging hier mee akkoord, mede door een

Schaalsprong groenblauw
Van Grachtengordel
naar Stelling van
Amsterdam



aantrekkelijkere vestigingskeuze voor (in-ternationale) bedrijven. In 2014 werd een deel van de kern Duivendrecht omge-doopt tot Amsterdam-Duivendrecht.

De scope van dit ontwerpend onderzoek is het gehele aaneengesloten stede-lijk gebied. Door met deze bril op naar Amsterdam te kijken ontstaat ruimte en nieuwe kansen voor de ontwikkeling van vier vitale lagen: wonen, werken, groen(-blauw) en mobiliteit. Dit betekent ook een gedeelde verantwoordelijkheid en een gedeeld toekomstbeeld om samen de compacte, inclusieve en innovatieve productieve stad te maken.

Een eenzijdige groei van één stedelijke laag zal leiden tot scheefgroei binnen het aaneengesloten stedelijk gebied en zal ook direct tot gevolg hebben dat de stad haar aantrekkingskracht verliest. Dit vraagt dus om een zorgvuldige ontwikkel-strategie voor alle lagen van het stedelijk systeem. In de navolgende paragrafen wordt de benodigde schaalsprong per

afzonderlijke laag beschreven. Zo ont-staat een robuuste basis voor een duur-zame stad, opgebouwd uit verschillende lagen met een eigen agenda voor de benodigde schaalsprong.

Schaalsprong groenblauw
De eerste schaalsprong om te komen tot een compacte, inclusieve, innovatie en productieve stad is de sprong van Grach-tengordel naar Stelling van Amsterdam. Het aaneengesloten stedelijk gebied van Amsterdam wordt landschappelijk be-grensd door het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam (zie kaart vorige pagina).

Binnen de Stelling van Amsterdam ligt een afwisselend stedelijk gebied met een mix van stadsparken en open landschap-pen. De leefkwaliteit en concurrerend vestigingsklimaat in Amsterdam wordt voor een belangrijk deel bepaald door de nabijheid van grote aantrekkelijke landschappen op loop- en fietsafstand. Door de groei van de stad zelf en door

ontwikkelingen in de regio komen deze landschappen steeds meer onder druk te staan. Inmiddels zijn de meeste landschappelijke scheggen door de ontwikkelingen in de randgemeenten geïsoleerd geraakt. De Amstelscheg is bijvoorbeeld door de groei van Ouder-kerk aan de Amstel, Amstelveen en de A9 voor een groot deel afgesneden van het Groene Hart. Alleen Waterland en het IJmeer maken nog integraal onder-deel uit van het grote regionale land-schap van polders, droogmakerijen en meren ten noorden van Amsterdam.

Om de kwaliteit van de voormalige landschappelijke scheggen veilig te stellen is een schaalvergroting van het Amsterdamse parkenconcept nood-zakelijk. Wij pleiten voor het aanwijzen van acht nieuwe metropoolparken die voor het hele aaneengesloten stedelijk gebied een cruciale rol spelen voor de kwaliteit van het stedelijk leven en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Door deze groene gebieden niet langer te

Schaalsprong mobiliteit

Van concurrerende netwerken naar één systeem

Legenda

Stelling van Amsterdam

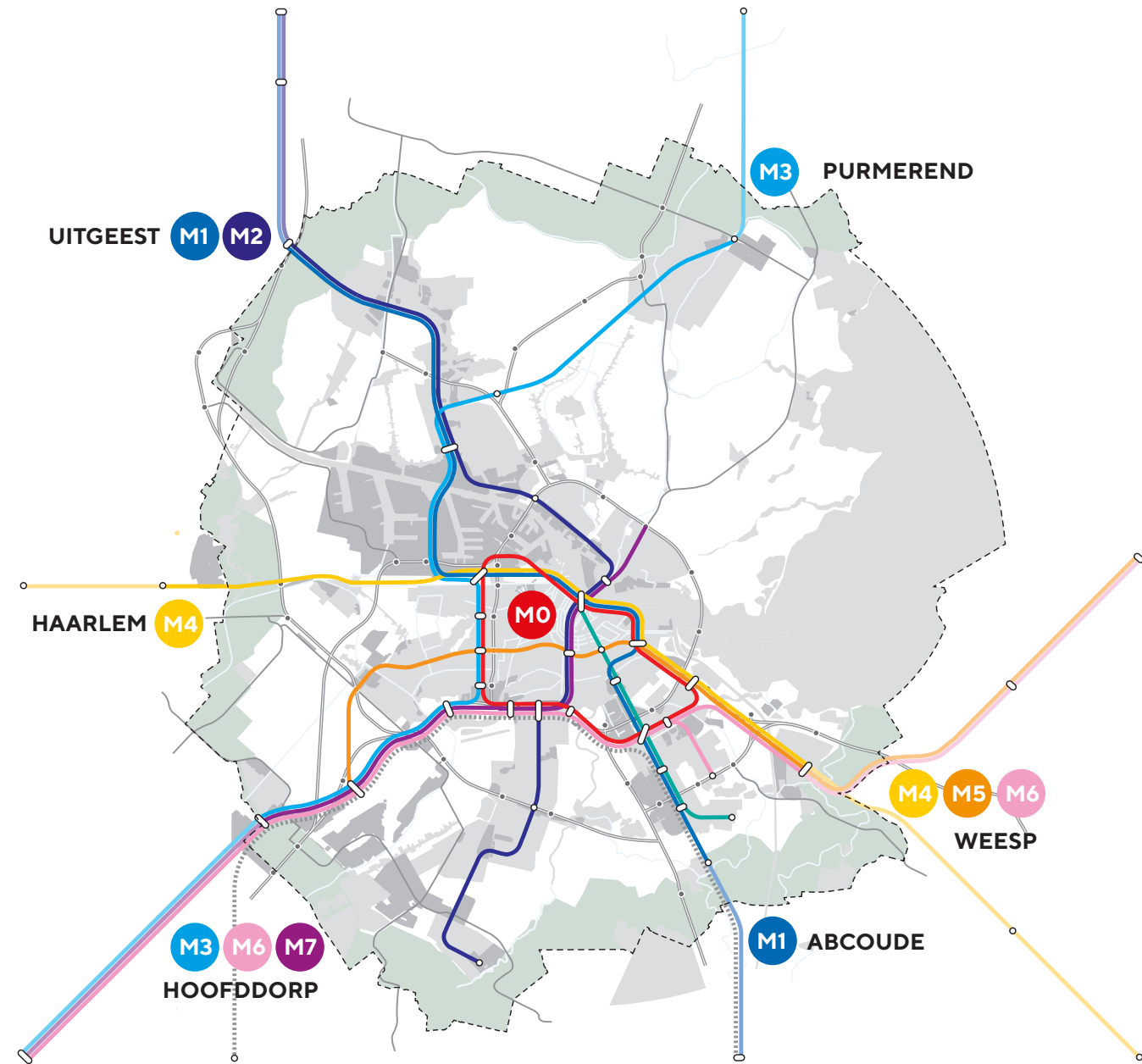
Sprinter of metrolijn in samenhangend

netwerk*

Knooppunt

Stedelijk gebied

*lijnen zijn suggesties



beschouwen als de geleidelijke overgang naar het buitengebied (die steeds verder opgeschoven kan worden), maar te zien als centraal gelegen metropoolparken worden de grenzen van deze gebieden minder onderhandelbaar. Daartegenover staat wel de opgave om de groeiende behoefte aan recreatieve ruimte in deze metropoolparken te accommoderen. Vergroting van de gebruikintensiteit is hier de opgave.

Net zoals er nu op stedelijk niveau een duidelijk verschil is tussen het Westerpark en het Vondelpark, zijn de metropoolparken ook gebaat bij een duidelijk profiel. Het profiel van het Amsterdamse Bos is al in ontwikkeling. Het is een goed ingericht activiteitenbos met een regionaal verzorgingsgebied. Bij de landschappen rondom de Sloterpas, de Amstel en de Gaasperplas ontbreekt nog een duidelijk profiel, maar er zijn voldoende aanknopingspunten om ook deze groene gebieden te transformeren tot echte metropoolparken.

Ook is er een ‘blauw’ metropoolpark: Zaan-IJ. Door de ontwikkeling van de noordelijke en zuidelijke Zaan-IJoevers worden de Zaan en ‘t IJ steeds meer een plek op zichzelf met unieke maritieme kwaliteiten. De metropoolparken zijn via belangrijke waterlopen, rivieren en trekvaarten verbonden met het stedelijk gebied. Dit zijn veelal de informele routes die mensen fietsen of hardlopen.

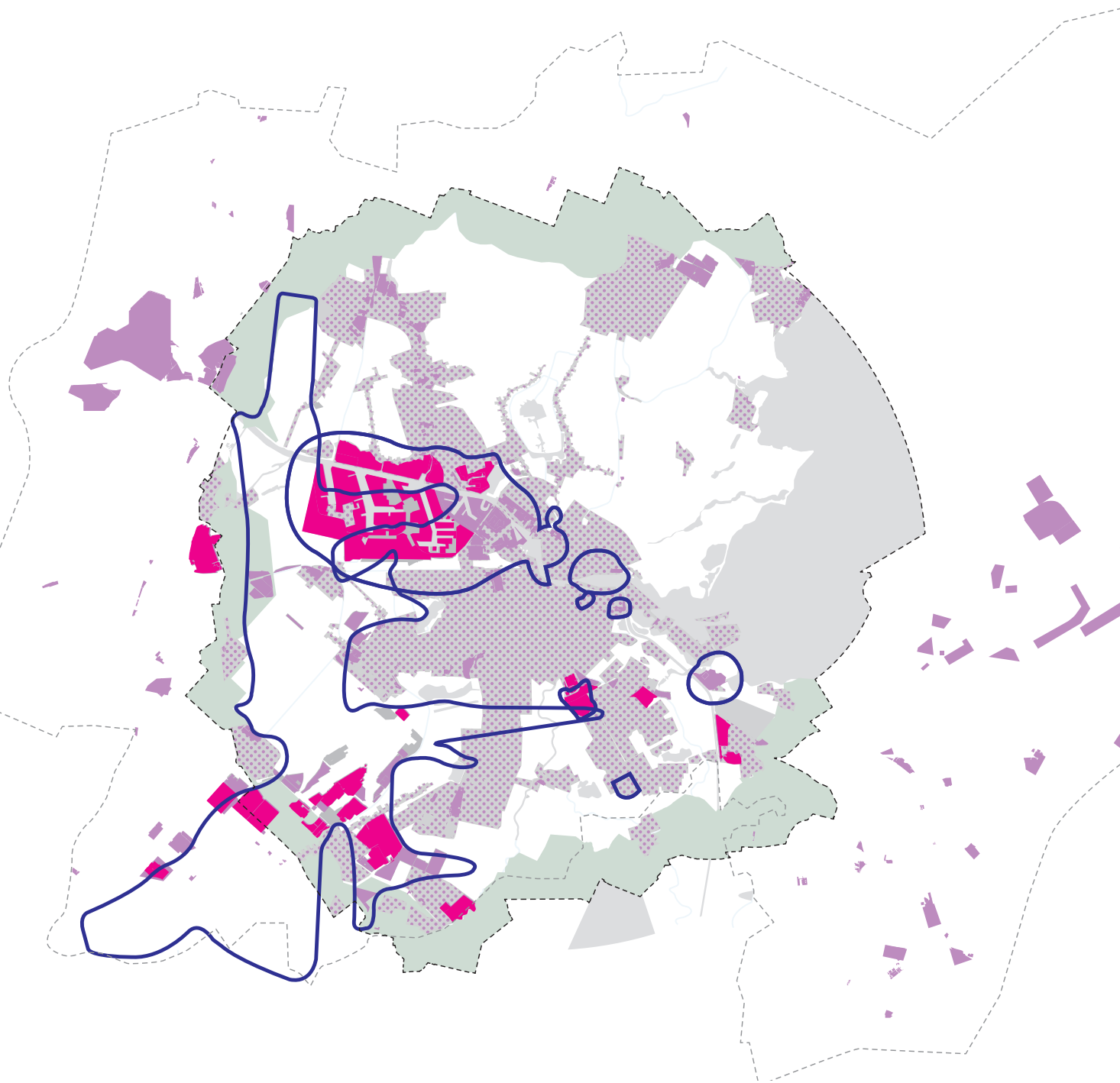
Schaalsprong mobiliteit

De tijd dat de Dam het middelpunt was van de stad is voorbij. In de afgelopen jaren hebben de verschillende stadsdelen en stadskernen in het aaneengesloten stedelijk gebied zich ontwikkeld tot complete woon-werk-recreatiegebieden. Waar je voorheen in het weekend nog naar ‘de stad’ reisde om iets te beleven, kan je tegenwoordig in je eigen stadsdeel blijven. Aan de andere kant moet je voor bepaalde speciale voorzieningen of evenementen grotere afstanden afleggen dwars door de stad. De stad maakt sprongen. Denk aan nieuwe publiekstrekkers in en rondom de Riekerpolder, de ontwikkeling van het Hembrugterrein in Zaandam, de groeiende populariteit van Zuidoost of het strand van IJburg. Bereikbaarheid is de eerste voorwaarde voor stedelijke ontwikkeling. Het intensiveren van functies en programma in het aaneengesloten stedelijk gebied zal daarom onherroepelijk leiden tot een groeiende mobiliteitsbehoefte. Als deze mobiliteitsvraag niet geaccommodeerd wordt, leidt dit tot een rem op de groei van de stad en de regio.

In de afgelopen jaren zijn grote uitbreidingsprojecten gerealiseerd of worden binnenkort gerealiseerd, denk aan de Westrandweg, A9 Badhoevedorp, Gaasperdammerweg, verbreding A1, A2, en Ring A10-oost. Er is niet veel ruimte voor nog meer wegen. Woon-werk-verkeer kan met het openbaar vervoer en de fiets. Voor goederen geldt dit niet. Willen we de Amsterdamse economie draaiende houden, dan moeten we geen onnodige wegcapaciteit

Schaalsprong werken

Van mono naar multifunctioneel



afsnoppen t.b.v. lokaal en regionaal woon-werkverkeer, maar een volwaardig OV product aanbieden en comfortabele fiets(snel)paden.

Eerste stap is om de OV-infrastructuur die er ligt beter te benutten. De grote remmende factor momenteel is de versnippering tussen allerlei verschillende vervoerders waardoor het netwerk sub-optimaal wordt gebruikt. Of je nou met een S- of U-Bahn in Berlijn reist, maakt voor de reiziger niet uit. Beleving en identiteit zijn hetzelfde. Ze zijn deel van het zelfde netwerk door simpelweg het gebruik van een kleurtje, nummering en hetzelfde ticket. Dat de S-Bahn van de Duitse spoorwegen zijn en de U-bahn van het lokale vervoersbedrijf zal iedereen een worst wezen. Dit is wel anders in Amsterdam. Op station Amsterdam Amstel beseffen maar weinig mensen dat de Intercity naar Den Helder sneller op Amsterdam Centraal is dan de metro. Het woon-werkverkeer wordt onnodig moeilijk en onoverzichtelijk gemaakt door

de verdeling van vervoerders met een eigen identiteit en betaalmethode. Nu de OV-chipkaart volledig is geïntegreerd wordt het dus hoog tijd om de opdeling naar vervoerders ook af te schaffen. Het netwerk van railverbindingen kan verder worden uitgebreid en geoptimaliseerd. De frequentie op de bestaande trajecten moet, waar mogelijk, vergroot worden en bestaande tracés, zoals bijvoorbeeld de IJtram, moeten aangepast worden zodat de betrouwbaarheid en snelheid vergroot kan worden. Losse eindjes in het netwerk zouden niet mogen bestaan. Elk eindpunt zou een overstappunt moeten zijn.

Het netwerk van openbaar vervoer in het aaneengesloten stedelijk gebied kent een aantal gaten. Hier zijn nieuwe lijnen nodig om de maaswijdte van het netwerk te verdichten. Een nieuwe Oostwestlijn en complete Ringlijn dichten op stedelijk niveau cruciale gaten in het netwerk evenals een lijn parallel aan de noordelijke Zaan-IJoevers.

Om de bereikbaarheid van de bestemmingen in het stedelijk gebied blijvend te garanderen is het noodzakelijk om de groeiende mobiliteit zoveel mogelijk op te vangen in nieuwe multimodale knooppunten; de nieuwe stadspoorten van Amsterdam. Deze overstapmachines worden gerealiseerd op strategische locaties waar lokale, regionale en (inter) nationale netwerken elkaar raken en met elkaar verbonden kunnen worden.

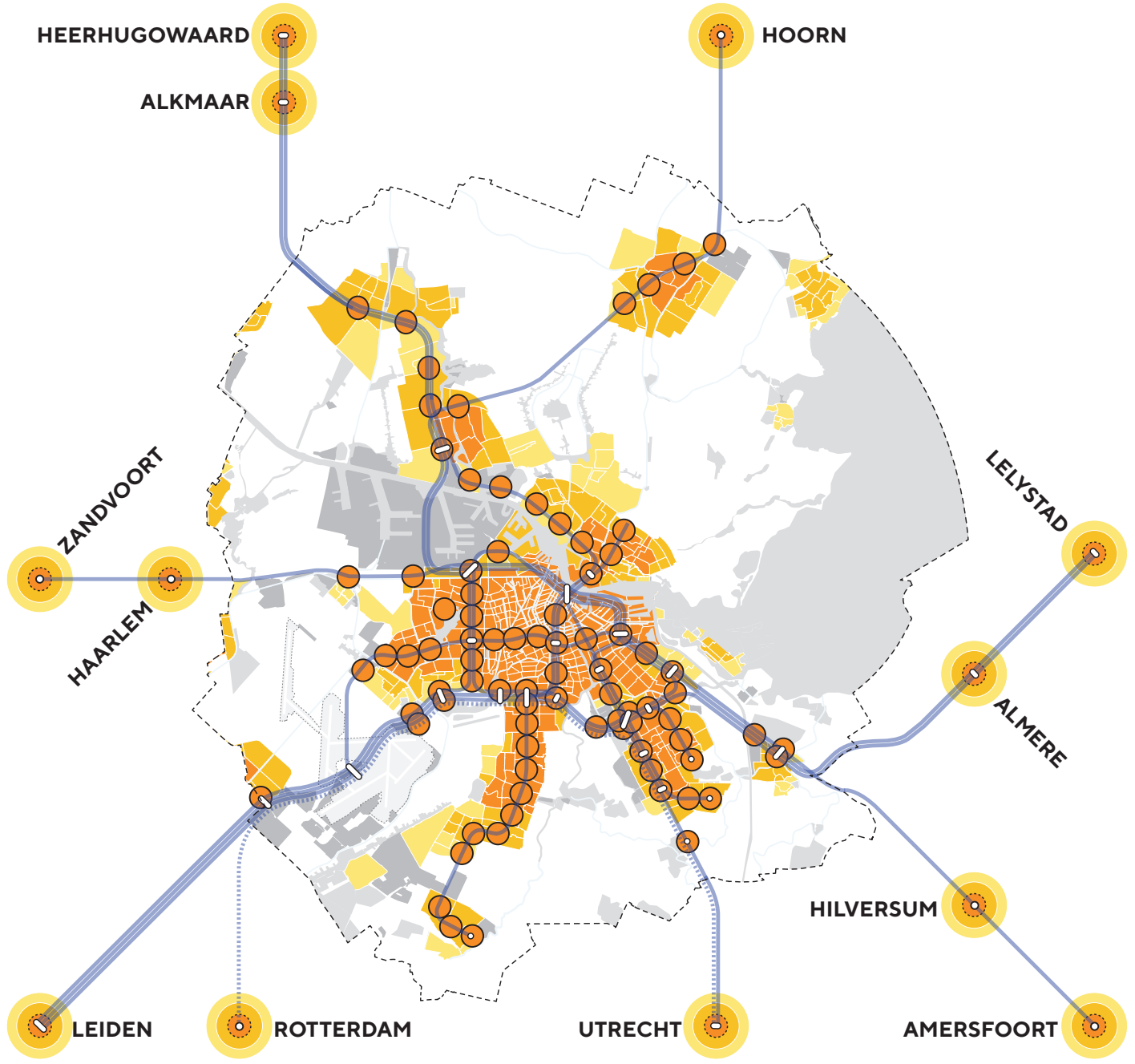
Schaalsprong werken

De gemeente Amsterdam zet in op een brede economische groei, maar in de praktijk gaat de meeste aandacht uit naar de ontwikkeling van de creatieve sector, zakelijke dienstverlening en toerisme. Dit zijn sectoren met een hoge toegevoegde waarde die vooral werkgelegenheid opleveren voor hoger opgeleiden.

Producterende bedrijvigheid, distributie en logistieke dienstverlening zijn echter ook vitale zelfstandige sectoren in

Schaalsprong wonen

Van ieder voor zich naar afstemming



Amsterdam. Bovendien heeft groei in de kenniseconomie ook een positief effect op de ontwikkeling van de ondersteunende economie. Een conferentiecentrum kan namelijk niet functioneren zonder schone handdoeken, goede catering, technici en meubelmakers. Daarom moet er voldoende ruimte beschikbaar zijn om ook deze economische groei te accommoderen, ook in gemengde woon-werkgebieden.

Schaalsprong werken beziet de gehele stad als een groot woon-werkgebied, conform het beeld uit Ruimte voor de Economie van Morgen. We hebben eerder al geconstateerd dat de schuifpuzzel eindig is en functies niet zomaar de stad uitgedrukt kunnen worden. Dit is rechtvaardig en noodzakelijk voor een inclusieve stad, want een belangrijk deel van de Amsterdamse bevolking heeft een opleiding op LBO- of MBO-niveau.

Ook de grote gezoneerde bedrijventerreinen en industriegebieden zijn van groot

belang. In een stadsregio met een toenemende ruimtedruk worden deze terreinen een schaars product. De diepzeehavens, de industrie, maar ook de kleinschalige bedrijvigheid zoals drukkerijen, wasserijen en bakkerijen vormen een onlosmakelijk onderdeel van de economische keten in de metropoolregio en mogen volgens de regelgeving alleen maar gevestigd worden op deze locaties. Verdere verkleining van de hindercontouren heeft tot gevolg dat deze stedelijke economie geen plek meer kan vinden in de stad. Dit pleit voor het koesteren van de zwaarbevochten hindercontouren. Door ze te behandelen als reservaten van bedrijvigheid met milieuhinder blijven deze terreinen behouden voor de verdere groei van een vitale economische sector.

Het consolideren van de hindercontouren op bedrijventerreinen in het aaneengesloten stedelijk gebied stelt ook verplichtingen naar het bedrijfsleven. Het wordt een belangrijke opgave om de bestaande terreinen beter te benutten. Verdichting

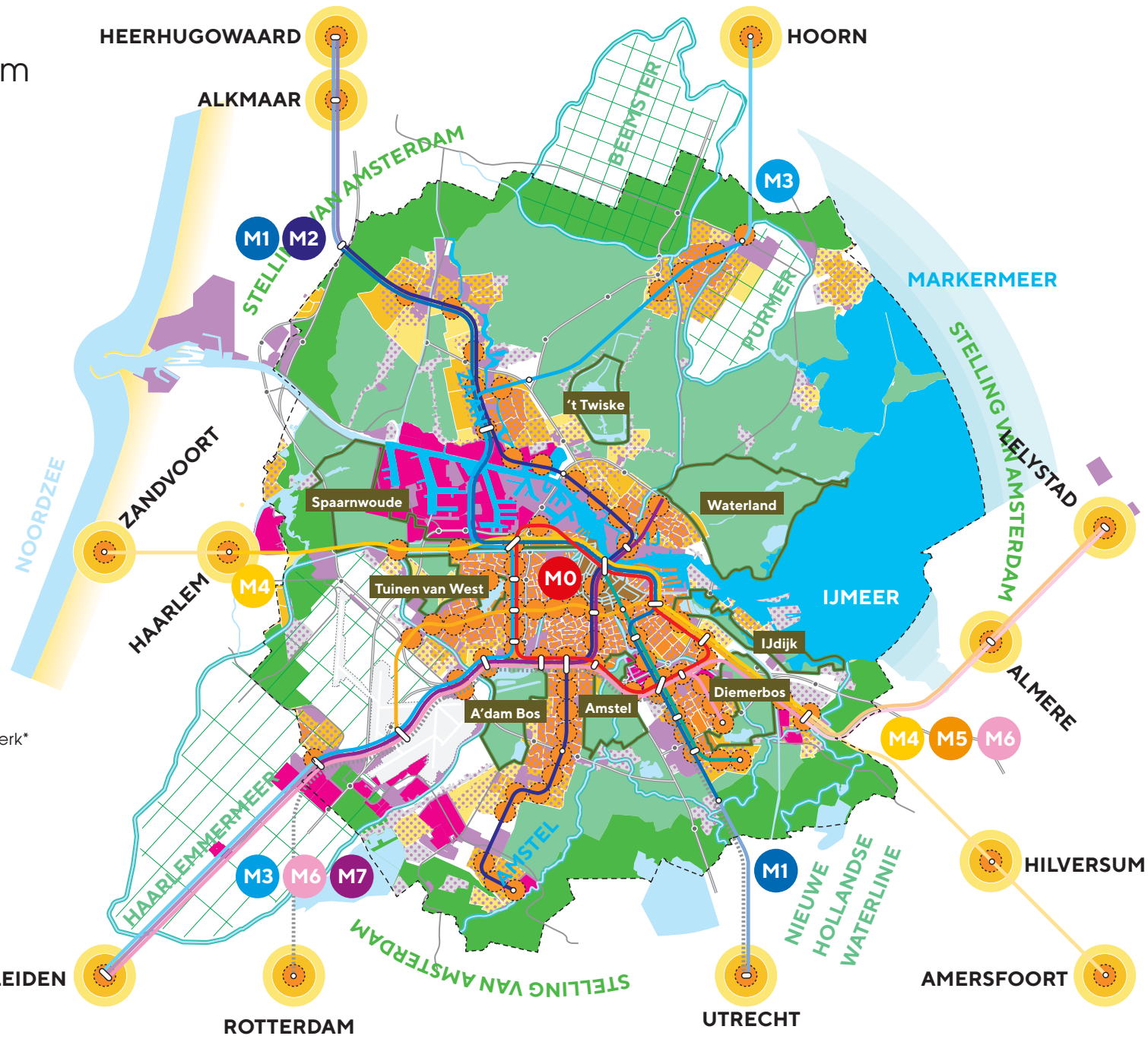
van het grondgebruik is uitgangspunt. Maar dan moet er nog wel gezocht worden naar strategieën om deze verdichting te kunnen realiseren binnen de huidige wet- en regelgeving.

Schaalsprong wonen

De kracht van Amsterdam is de homogeniteit en de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende wijken. In feite bestaan er vier woonmilieus: hoog stedelijke bebouwing rondom het IJ en de Zuidas, de compacte stedelijke bebouwing van het stadscentrum, Oud-West en De Pijp met grachten en pleinen; de ruimere stadswijken van de negentiende eeuw en vroege twintigste eeuw met straten en parken; en de ruim opgezette tuinsteden met veel laagbouw, landschapsparken en plantsoenen.

Een groot deel van de Amsterdamse woningvoorraad bestaat uit kleine portiekwoningen en compacte eengezinswoningen. Het is van essentieel belang om dit palet te vergroten. De

Schaalsprong Nieuw-A'dam
Van werelddorp
naar wereldstad



woningbouwopgave moet aangewend worden om vooral de uitersten van het Amsterdamse spectrum te vergroten met meer aanbod van hoogstedelijke én zeer ontspannen woonmilieus. Gezien ruimte voor nieuwbouwwijken schaars of bijna nihil zijn binnen het aaneengesloten stedelijk gebied moet zorgvuldig afgewogen worden op welke locaties deze transformatieopgave gerealiseerd kan worden. De meest kansrijke gebieden voor nieuwe (hoog)stedelijke woonmilieus zijn de locaties die direct aan het eerder beschreven samenhangende OV-netwerk liggen. Niet alleen in de gemeente Amsterdam, maar ook in de rest van het aaneengesloten stedelijk gebied moet de dichtheid rondom deze stations hoog zijn. Hiermee wordt het gebruik van het grotendeels bestaande netwerk versterkt en wordt de druk op de gemeente Amsterdam verlaagd. Ook voor de omgeving rondom grote stationslocaties op 30 minuten reisafstand van het aaneengesloten stedelijk gebied van Amsterdam is hierin een taak weggelegd, bijv. rondom station Almere Centrum,

Utrecht, Rotterdam, Leiden, Alkmaar en Hoorn.

Voor de (zeer) ontspannen woonmilieus zijn locaties geschikt die niet in de directe nabijheid van het samenhangende OV-netwerk liggen. Binnen het aaneengesloten stedelijk gebied zijn grote locaties schaars, maar direct daarbuiten wel voorhanden. Denk aan Almere Oost(ervold) en Westflank Haarlemmermeer. Zo heeft de eerste 'overstapper' van het Europese Medicijnagentschap (EMA) een woning gekocht in Lelystad. Groen en ontspannen wonen op 30 minuten reisafstand van de Zuidas. Vergeleken met de drukte en reistijden in de Londense tube is dit 'luxe'. De vraag rijst dan ook of de dichtheid wel hoog genoeg ligt in projecten direct aan het samenhangende OV-netwerk binnen het aaneengesloten stedelijk gebied. Een voorbeeld is nieuwbouw in de Bloemendalerpolder bij Weesp. De gemiddelde dichtheid is 23 woningen per hectare voor een locatie op fietsafstand van Amsterdam Oost en

Zuidoost, nabij een historisch centrum en naast een station met 16 treinen per uur. Vergelijk dit met de 200 woningen per hectare in de Sluisbuurt of de ontwikkeling van Haven-Stad waar (voldoende) OV nog grotendeels ontbreekt. Kansrijke ontwikkelgebieden zijn o.a. de stationslocaties rondom de Amstelveenlijn, Zaan(IJ)-lijn, Hoornlijn, Diemen en Duiwendrecht.

Schaalsprong Nieuw Amsterdam

Het is 2040. Nieuw Amsterdam heeft de koers in het ruimtelijk beleid weten te wijzigen. Groenstructuren zijn versterkt, er is een samenhangend OV-netwerk gemaakt en de woningbouwproductie is gerealiseerd met onderscheidende woonmilieus op goed bereikbare locaties in bestaand stedelijk gebied, in de directe nabijheid van aantrekkelijke metropoolparken en goed ingebed in het stedelijk weefsel.

De zones van de grootschalige infrastructuur vormen de slagaders van de

metropool. De capaciteit van het bestaande netwerk wordt beter benut en nieuwe lijnen completeren het systeem. De knooppunten tussen verschillende vervoersvormen en het stedelijk netwerk vormen de nieuwe poorten van de stad. Hier zijn condities gerealiseerd voor verdichting en de ontwikkeling van nieuwe hoog stedelijke woonmilieus op plekken buiten de gemeente Amsterdam, maar nog steeds binnen het aaneengesloten stedelijk gebied. Er is letterlijk een nieuwe laag van stedelijkheid over het aaneengesloten stedelijk gebied gelegd zonder dat de unieke identiteit en kwaliteit van het bestaande verloren is gegaan. De toevoeging van woningen, de realisatie van de metropoolparken, het versterken van de werkgebieden en het ontwikkelen van nieuwe knooppunten heeft een grote impuls gegeven aan de bestaande stad. Men beschouwt alles binnen de Stelling van Amsterdam als ‘Amsterdam’. Door met een ruimere blik naar ‘Amsterdam’ te kijken is er ruimte gevonden om productie een plek te geven in gemengde

woon-werkgebieden en te consolideren op een aantal bedrijventerreinen. Hiermee heeft de stad haar ambities om inclusief en innovatief te zijn ingelost.

De kaart van Nieuw Amsterdam is een mogelijk toekomstbeeld. Het toont een gevarieerde en samenhangende stad waar heel veel hetzelfde blijft en tegelijkertijd ook heel veel zal veranderen. De vraag is op welke termijn dit toekomstbeeld bereikt kan worden. De woningbouwproductie kent grote jaarlijkse schommelingen. Deze worden veroorzaakt door bouwlogistieke processen, de wisselende omvang van bouwprojecten en de wisselende financieringscondities. Bovendien spelen er nog twee andere factoren een grote rol. Ten eerste leidt de bouw van woningen niet automatisch tot toename van de woningvoorraad. De groei is namelijk ook afhankelijk van de beweging binnen de bestaande woningvoorraad. In de binnenstad en de negentiende eeuwse gordel worden voortdurend woningen samengevoegd

en neemt het woningaantal af. En ook in de herstructureringsgebieden moeten meestal eerst woningen gesloopt worden voordat er nieuwe gerealiseerd kunnen worden. Slechts een klein deel van de nieuwbouw draagt dus daadwerkelijk bij aan de toename van de woningvoorraad. In veel deelgebieden worden er zelfs minder woningen teruggebouwd dan er gesloopt zijn.

Alleen de zuivere nieuwbouwlocaties zoals IJburg en de Bloemendalerpolder kunnen rechtstreeks meegerekend worden als een uitbreiding van de woningvoorraad. Dit zijn de laatste grote uitbreidingswijken in het aaneengesloten stedelijk gebied. Wat dan nog rest in de stad zijn herstructureringslocaties. Transformatie van bestaand stedelijk gebied is echter veel complexer dan nieuwbouw in een uitbreidingswijk. Er moet vaak eerst ruimte worden gemaakt door bestaande bebouwing te slopen. Vervolgens is de realisatie van nieuwbouw complexer omdat deze

ingevoegd moeten worden in een bestaande context. Dit heeft ook gevolgen voor het proces van planvorming, zeker als belanghebbende partijen zoals omwonenden bij het planproces moeten worden betrokken. Tenslotte is het bouwproces zelf ook ingewikkeld. Er is minder repetitie, de ruimte voor de bouwplaats is vaak beperkt en ook aanvoer van bouwmaterialen is vaak kostbaar.

Het succes van de verdichting hangt sterk af van een goede timing. Voorgaande cijfers tonen aan dat het niet eenvoudig is om daadwerkelijk de woningvoorraad te kunnen vergroten in bestaand stedelijk gebied. Alleen als alle condities optimaal zijn is er voldoende druk vanuit de markt om hoge dichtheden te kunnen realiseren én op de markt te zetten. Op de IJ-oever is de druk op dit moment duidelijk groot genoeg om hoog stedelijke woningbouw te realiseren. Dit heeft onder andere te maken met de nabijheid van de binnenstad, het station en de fraaie ligging aan het IJ. Locaties met een vergelijkbare

druk vanuit de markt zijn op dit moment schaars. Op de Zuidas komt het op dit moment tot ontwikkeling, rondom het Amstelstation ontstaat steeds meer druk en ook rondom station Lelylaan zal de druk binnenkort toenemen. Op het moment dat de stad haar metropool ambities serieus neemt moeten deze locaties ook zeer zorgvuldig tot ontwikkeling worden gebracht, met als voorwaarde dat er uitsluitend hoog stedelijke milieus gerealiseerd worden. Alleen dan kunnen de eerste kwaliteiten van Nieuw Amsterdam tastbaar worden gemaakt. Veel locaties rondom het samenhangende OV-netwerk hebben op de (middel)lange termijn enorm ontwikkelpotentieel dat in één keer teniet kan worden gedaan als deze locaties te vroeg worden ontwikkeld in te lage dichtheden. Daarom hebben wij vijf principes geformuleerd, die wat ons betreft, voor ieder plan in de Amsterdamse agglomeratie gehanteerd moeten worden. Zo kunnen we de stap maken van concurrerende ruimtevragers naar het gezamenlijk zoeken naar meerwaarde.

Van concurrerende ruimtevragers naar het zoeken van meerwaarde.

Vijf principes voor elk plan

HOOFDSTUK 4 **PRINCIPES**

De metropoolregio heeft zich in de afgelopen jaren ontwikkeld tot een vitale economische regio met veel groeikansen. De stad Amsterdam is het regionale centrum en de belangrijkste motor van deze ontwikkeling. Daarom kiest de stad er voor om een belangrijk deel van de regionale groei binnen de eigen gemeentegrenzen te realiseren. Hoewel de groeiopgave door de gemeente Amsterdam duidelijk breed wordt ingezet richt het debat zich vooral op de vraag waar

nog ruimte is om woningen te realiseren. Te snel wordt dan de conclusie getrokken dat er nog wel ruimte beschikbaar is in de werkgebieden en de haven. Of dat een deel van de Amsterdamse groenstructuur onvoldoende gebruikt wordt en dus plaats kan maken voor woningbouw. Daarmee wordt de groeiopgave van Amsterdam echter te makkelijk verengd tot een woningbouwvraagstuk en wordt de gemeentegrens als rode lijn beschouwd. De werkelijkheid is precies andersom. In

de eerste plaats wil de stad Amsterdam zich versterken als regionaal economisch centrum met een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en werknemers. Investerings in aantrekkelijk groen, goede voorzieningen, optimale bereikbaarheid en een robuuste vitale economie zijn dus voordeliger om voldoende aantrekkingskracht te genereren voor een bevolkingsgroei. Woningaantallen zijn in het debat over het stedelijk ruimtegebruik een tastbare

grootheid. Maar als de opgave voor de groei van Amsterdam naar evenredigheid omgezet wordt naar de andere sectoren wordt gelijk duidelijk dat het niet reëel is om het woningbouwvraagstuk als een absolute ruimteclaim te projecteren op de stadsplattegrond. We moeten het immers doen met de beperkte ruimte die er is. Verdichting in bestaand stedelijk gebied vraagt een nieuwe wijze van denken over de groei van de stad, voor alle partijen die zich bezig houden met de ruimtelijke ordening van Amsterdam. Tegelijkertijd moet er een geheel nieuw instrumentarium worden ontwikkeld waarmee de verdichting daadwerkelijk gerealiseerd kan worden. Extra uitdaging is om productie een plek te geven in deze verdichtingsopgave. Op strategisch niveau moet anders worden gekeken naar de stad en de opgaven voor de stedelijke verdichting. In feite moet er gewerkt worden aan een nieuwe checklist van randvoorwaarden en uitgangspunten die, voorafgaand aan iedere opgave, doorgenomen moet worden. De volgende vijf principes zouden moeten worden gehanteerd.

PRINCIPES VOOR ELKE PLAN IN NIEUW AMSTERDAM:



Betrek alle belanghebbenden vanaf het begin.



Verken innovaties om slim te mixen met meerwaarde.



Onderzoek ruimtelijke effecten op regionaal niveau.



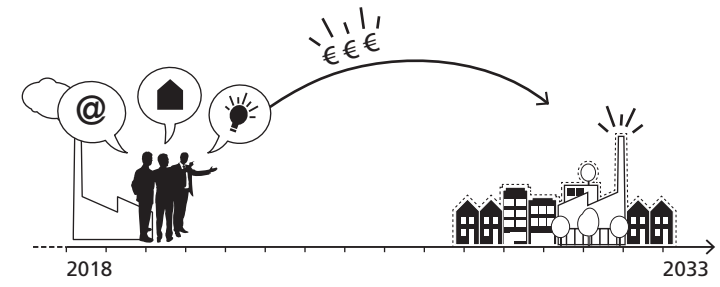
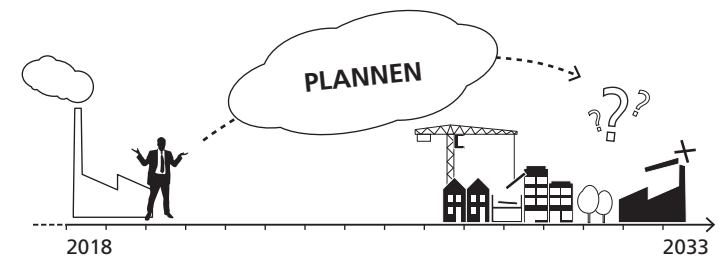
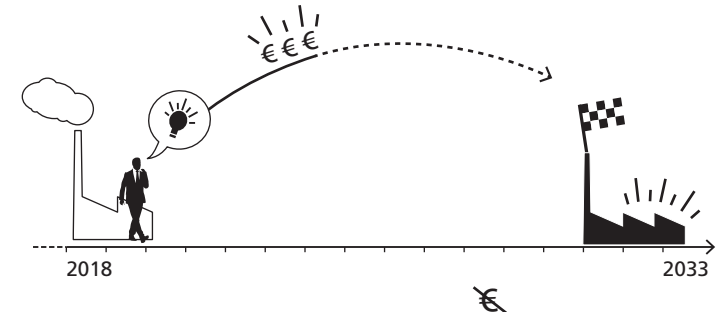
Zorg voor overmaat en flexibiliteit.



Ontwikkel eerst excellente multimodale bereikbaarheid.



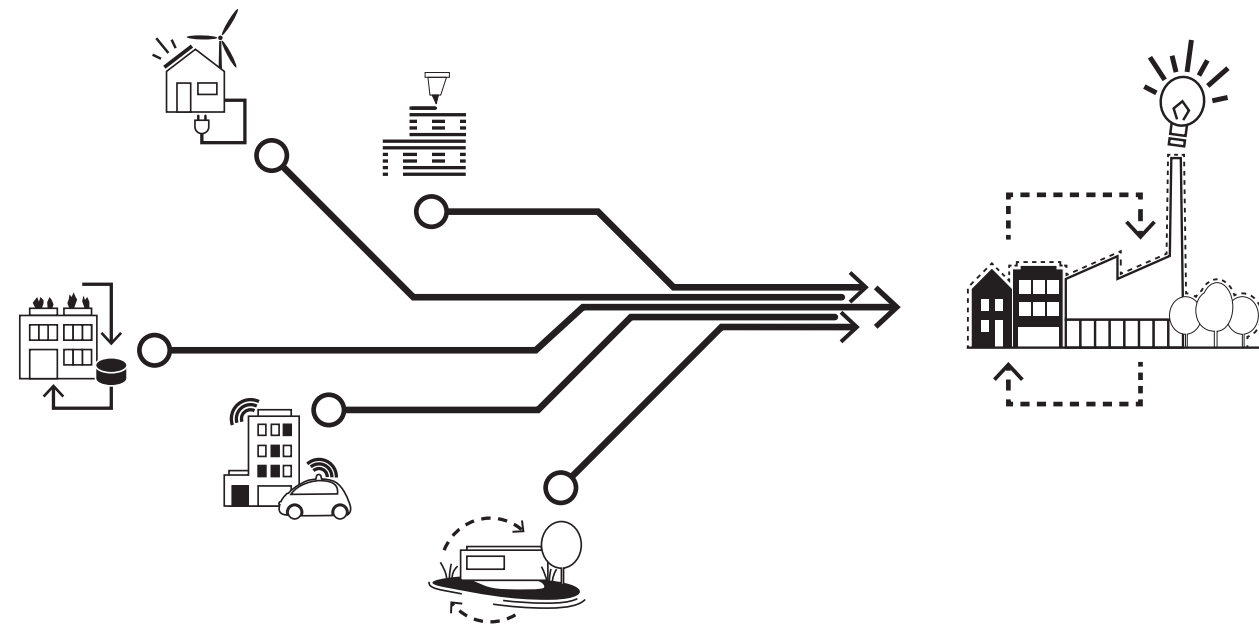
Betrek alle belanghebbenden vanaf het begin



Om een productieve stad te maken moeten alle belanghebbenden vanaf het begin betrokken worden. Een ondernemer investeert met een bepaalde investeringshorizon. Als er een dichte wolk aan mogelijke plannen het zicht op deze horizon vertroebeld, zal er niet of alleen korte termijn investeringen gedaan worden. Hiermee komen ontwikkelingen en innovaties in de desbetreffende productie-sector niet op gang. Als er boven te veel werkgebieden tegelijkertijd een mogelijke wolk aan plannen hangt, kan dit de gehele ontwikkelingen en innovatie van de stad en regio belemmeren. Momenteel ligt er op 25% van alle Amsterdamse werkgebieden een plannenwolk. Gesprek is nodig om vanaf het begin de ondernemers mee te nemen en zekerheid te bieden om investeringen in innovaties in productieprocessen mogelijk te maken. Innovaties maken mengen mogelijk omdat productieprocessen bijv. compacter of verticaal georganiseerd kunnen worden, waardoor er meer ruimte ontstaat. Meer steden op de wereld kampen met dit vraagstuk, dus opgedane kennis kan ook een exportproduct worden.



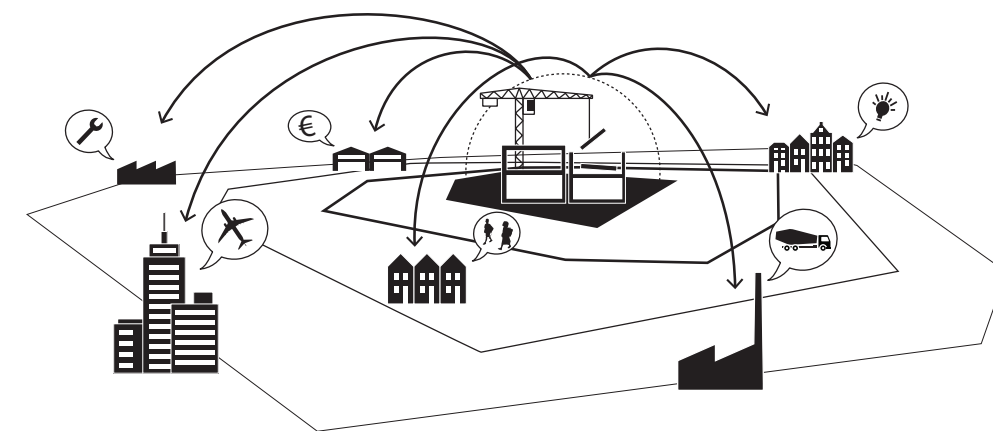
Verken innovaties om slim te mixen met meerwaarde



Om een productieve stad te maken moeten functies niet gemixt worden om het mixen, maar alleen als er meerwaarde ontstaat. Het louter stapelen of combineren van woon- en werkprogramma kan blijvend schuren in de loop der tijd. Mix daarom altijd met meerwaarde. Hoe versterken functies elkaar en hoe hebben ze elkaar (blijvend) nodig in de toekomst? Op deze manier ontstaat er een verbond tussen functies. Deze meerwaarde en verbondenheid kan zich op verschillende schaalniveaus manifesteren: direct (naastgelegen), in de buurt, in de stad of regionaal. Om te mixen met meerwaarde is innovatie belangrijk. Problemen worden benaderd met oplossingen van nu. In de compacte en gemengde stad zijn creatievere oplossingen nodig. Denk daarom ook andersom: vanuit de gewenste situatie/mix naar het nu. Wat is er nodig? Onderzoek door middel van referenties in binnen- en buitenland of iets soortgelijks al gedaan is.



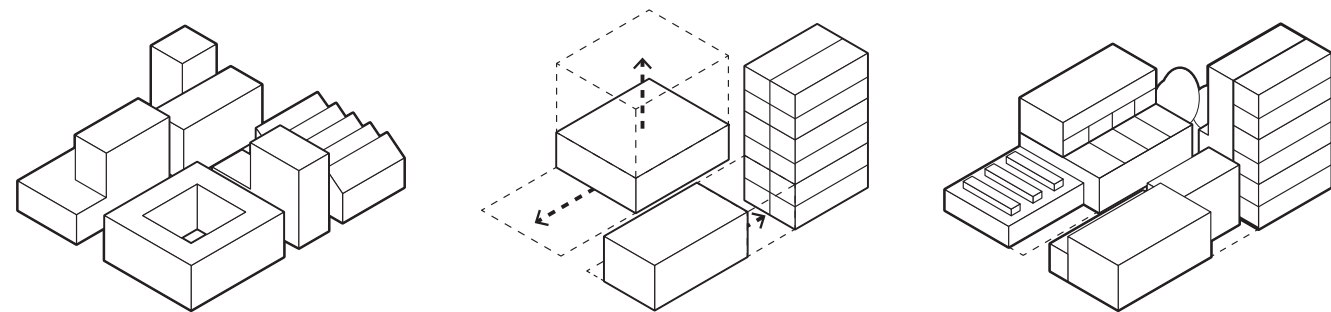
Onderzoek ruimtelijke effecten op regionaal niveau



Om een productieve stad te maken moet altijd regionaal gedacht worden. Productieprocessen opereren altijd in een keten van verschillende bedrijven en toeleveranciers. Iets verplaatsen of wegsnijden zal elders effect hebben in de regio. Het is als opereren in een functionerend lichaam. Aan de andere kant kan een bepaald productieproces op een bepaalde plek niet gemixt worden, maar elders wel. Verplaatsen kan mogelijk zijn zonder het functioneren van de keten te verstoren. In deze zin zijn gemeentegrenzen dus arbitrair in hoe mensen de stad gebruiken. Elke grote transformatieopgave heeft effect over de gemeentegrenzen heen. Het verplaatsen en mixen van functies is een schuifpuzzel die vaak eenvoudiger is op te lossen als je regionaal durft te kijken.



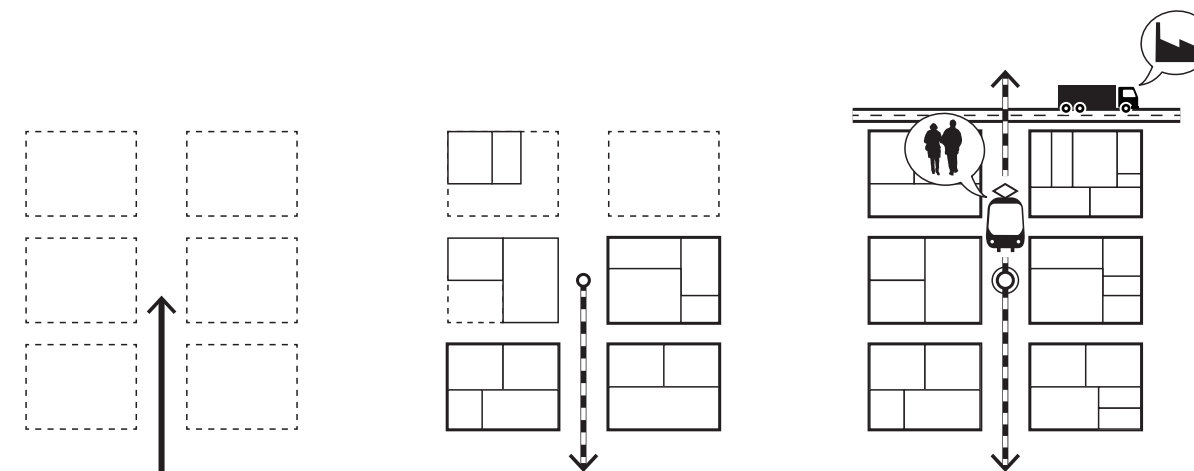
Zorg voor overmaat en flexibiliteit



Om een productieve stad te maken is ruimte en adaptiviteit nodig. Een productieproces is niet gefixeerd maar juist een ademend geheel. Soms is beperkt ruimte nodig en soms meer, afhankelijk van de klant en opdracht. Deze vrijheid, of flexibiliteit, is essentieel. Ruimte voor groei en krimp op een locatie is nodig voor goed ondernemerschap. Gebiedsontwikkelingen van woon-werkgebieden zijn momenteel veelal statisch en volledig dichtgetimmerd, zowel ruimtelijk als juridisch. De hoeveelheid innovaties die van invloed zijn op de leefomgeving en productieprocessen kennen een exponentiele groeicurve. Om een adaptieve gebiedsontwikkeling tot stand te laten komen moet overmaat ingezet worden om met onzekerheden om te gaan. Overmaat, van kavel tot wijkniveau, zorgt voor een groter aanpassingsvermogen. Iets niet bestemmen of reserveren zorgt voor toekomstbestendigheid en nieuwe kansen voor zowel ondernemers als bewoners van een gebied.



Ontwikkel eerst excellente multimodale bereikbaarheid



Om een productieve stad te maken is inzet op alle vormen van vervoer essentieel. Zowel personen- als goederenvervoer blijven autonoom groeien. In een stad waar meer mensen naar toe trekken is dit nog eens groter. Ruimte voor veel meer asfalt is er niet. Het beter en slimmer benutten van de beschikbare wegcapaciteit is nodig, maar de groei van mobiliteit zal deze extra ruimte al snel opsouperen. Goederen laten zich niet per openbaar vervoer en fiets vervoeren, maar mensen wel. Gebruik de beschikbare wegcapaciteit voor logistieke doeleinden om de economie draaiende te houden. Met de omschakeling naar een circulaire economie zal de vraag om grondstoffen en materialen alleen maar toenemen. Draai het ontwikkelmodel en maak bij gebiedsontwikkelingen een voorinvestering in fiets en OV. Als dit niet wordt gedaan zullen nieuwe bewoners wennen aan hun auto en onnodig wegcapaciteit afsnoepen t.b.v. woon-werkverkeer. Waardeer OV hoger in MKBA's.

Ingrediënten en voorbeelden

HOOFDSTUK 5 **BOUWSTENEN**

Een gemengde verdichting van de bestaande stad met plek voor productie vraagt in veel gevallen om een andere benadering van ruimtelijke vraagstukken. De routines en methoden die in de afgelopen 100 jaar zijn ontwikkeld voor de realisatie van uitbreidingslocaties zijn vaak niet toereikend bij de transformatie van bestaand stedelijk gebied. Er is nog geen vast recept hoe deze productieve stad te maken.

De navolgende ingrediënten vormen een illustratie van een aantal mogelijke principes en randvoorwaarden die op proces-, plan-, gebouw- en kavelniveau toegepast kunnen worden. In welke mix ze toegepast dienen te worden staat nog open voor discussie en de lijst zelf kan nog aangevuld worden. Om het voorstelbaar te maken, wordt er per ingrediënt een referentieproject gegeven. Leren van andere steden is cruciaal. Amsterdam is

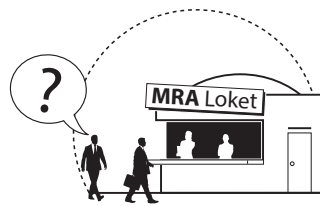
niet de enige stad die voor deze uitdaging staat. Verdichten en mengen om te komen tot een productieve stad gaat niet vanzelf. Het is niet de makkelijkste en, voor wie op korte termijn denkt, niet de goedkoopste weg om tot een gerealiseerd project te komen. Het is wel de enige weg om de gewenste gezamenlijke meerwaarde in de toekomstige metropoolregio te kunnen realiseren.

Ingrediënten op procesniveau

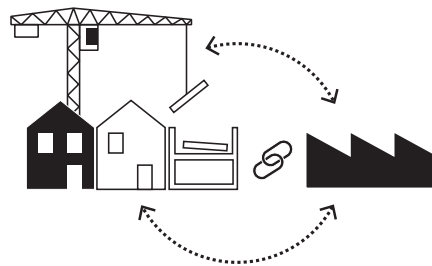
1. Ga vroeg praten



2. Organiseer centrale coördinatie

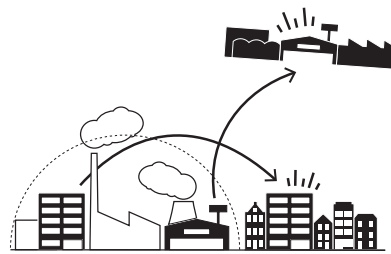


3. Hanteer mengen als grondhouding

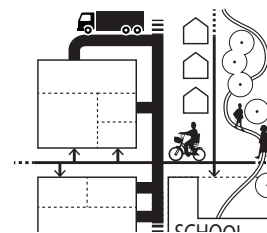


Ingrediënten op planniveau

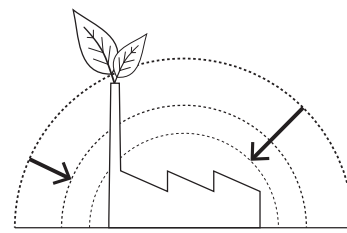
4. Sorteert functies



5. Ontwerp stromen en routes

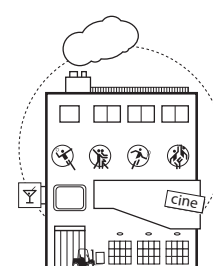


6. Reduceer overlast als transitieproces

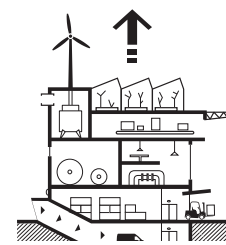


Ingrediënten op gebouw- en kavelniveau

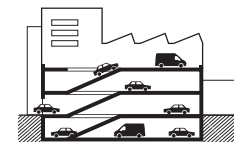
7. Maak gebouwen die niet af zijn op ruime kavels



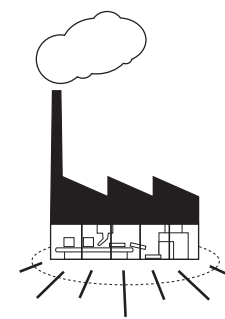
8. Ontwerp verticale productieprocessen



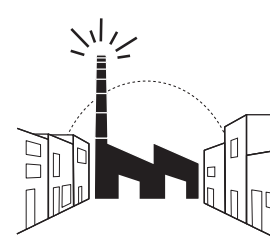
9. Wees creatief met parkeeroplossingen



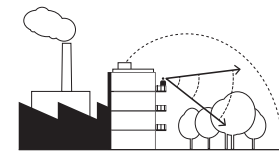
10. Maak productie zichtbaar



11. Investeer in architectonische kwaliteit



12. Ontwerp het uitzicht



Ingrediënten op procesniveau

1. Ga vroeg praten



Op procesniveau is vroeg participeren een belangrijk ingrediënt. Het gesprek moet gaan over wat voor stad je gezamenlijk wilt maken. Op basis van gedeelde waarden kunnen belanghebbenden het gesprek met elkaar aangaan. Dit vergt wel een gesprek met een open houding en notie van elkaars belangen. Belanghebbenden en betrokkenen moeten nagaan welke oplossingen er allemaal mogelijk zijn en welke mate van flexibiliteit er in bepaalde routines en processen zit. Voorbeeldproject is de gebiedsvisie Havenkwartier. In een zeer vroeg stadium zijn betrokkenen bij elkaar gebracht om hun wensen in beeld te brengen. Doel van de gebiedsvisie is om stad en haven nader tot elkaar te brengen. Diverse maatregelen moeten economische groei, werkgelegenheid, toerisme en recreatie bevorderen. Een van de belangrijkste elementen van de gebiedsvisie is de herinrichting van de openbare ruimte. Samen met ondernemers is nagedacht hoe (vrachtwagen) logistiek en verblijfsruimte naast elkaar kunnen bestaan.

VOORBEELDPROJECT: HAVENKWARTIER IJMUIDEN

IJmuiden, Nederland

MUST stedenbouw in opdracht van Gemeente Velsen en Zeehaven IJmuiden



Ingrediënten op procesniveau

2. Organiseer centrale coördinatie

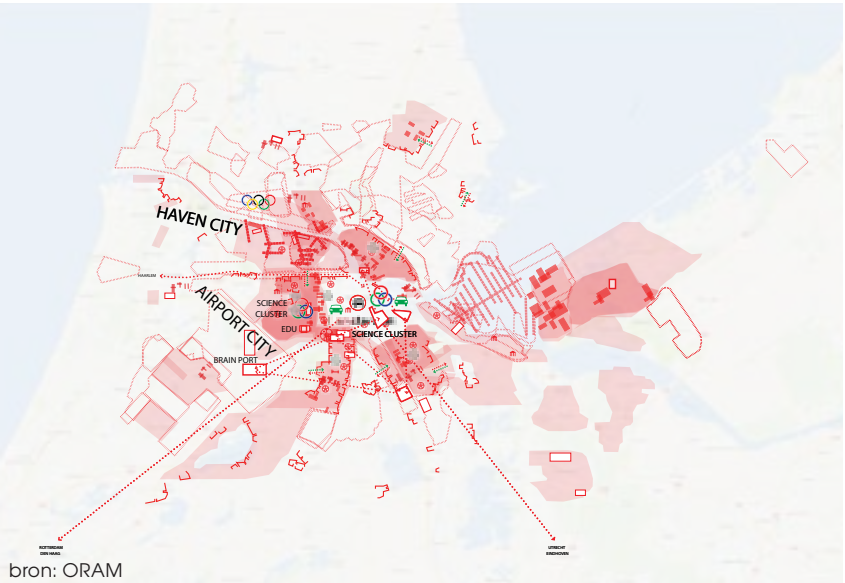


Centrale coördinatie, in de vorm van bijvoorbeeld een bedrijvenloket en een regionale visie op bedrijventerreinen, is ook een belangrijk ingrediënt op procesniveau. Naast verdichting en transformatie draagt de komst van nieuwe bedrijvigheid en productie bij aan een steeds complexer wordende ruimtelijke schuifpuzzel. Concurrentie tussen gemeenten helpt hier niet bij. Ook vanuit het bedrijfsleven zou centrale coördinatie in de vorm van een '1 loket principe' wenselijk zijn. ORAM richt hiertoe het platform De Ondernemende Stad op. De Ondernemende Stad is één onafhankelijk loket dat namens het georganiseerd bedrijfsleven gevraagd en ongevraagd adviezen geeft over ruimtelijke plannen en ontwikkelingen. De Ondernemende Stad is een innovatieve manier om participatie vanuit het bedrijfsleven naar een structureel hoger niveau te brengen. Dit onafhankelijke platform geeft de structurele dialoog tussen stad en bedrijfsleven opnieuw vorm. Met als doel breder gedragen plannen, betere implementatiekansen en meer zekerheid voor ondernemers. Tweede voorbeeld is de SADC: Schiphol Area Development Company en hoe zij de circulaire economie faciliteren aan de westkant van Amsterdam.

VOORBEELD: DE ONDERNEMENDE STAD

Amsterdam

ORAM



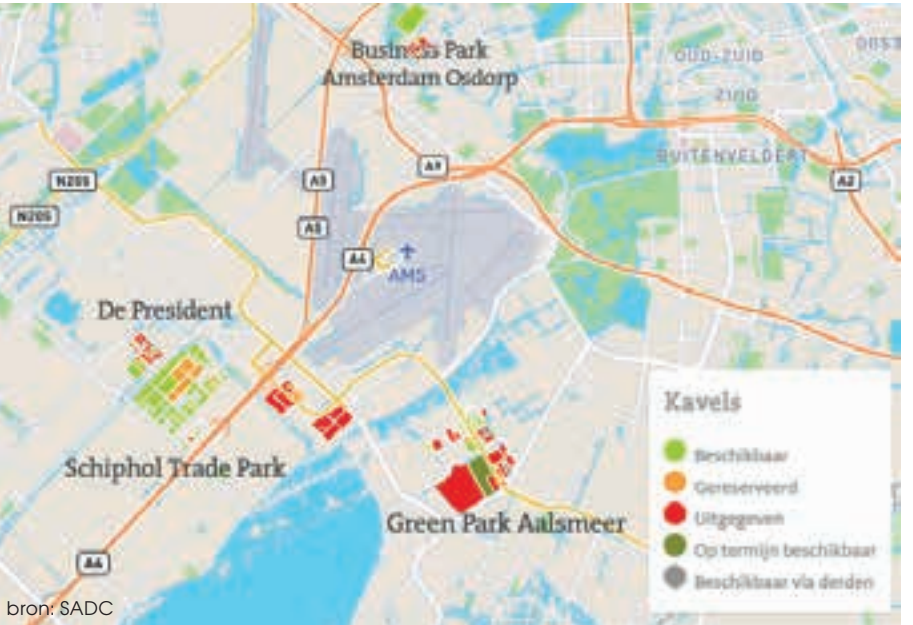
VOORBEELD: SCHIPHOL AREA DEVELOPMENT COMPANY (SADC)

Schiphol e.o., Nederland

Gemeente Haarlemmermeer, Amsterdam, provincie Noord-Holland en Schiphol Group

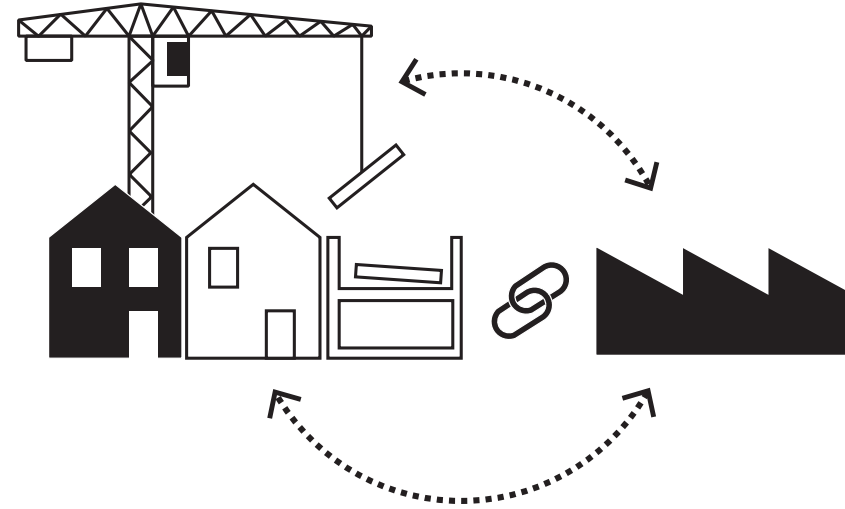


bron: SADC



Ingrediënten op procesniveau

3. Hanteer mengen als grondhouding



Ga in ieder plan uit van een mix aan functies. Een monofunctionele woonwijk zou in deze tijdsgeest niet meer moeten kunnen. Dit geldt ook voor monofunctionele bedrijventerreinen, indien de milieucategorie niet te hoog is. Een belangrijk ingrediënt op procesniveau is daarom mengen als grondhouding. Deze nieuwe grondhouding vergt enige oefening en zal continu gevoed moeten worden met goede voorbeelden uit binnen- en buitenland. Iets wat van tevoren onmogelijk lijkt, kan leiden tot onverwachte resultaten. Goed voorbeeld is het Unilever hoofdkantoor en de margarinefabriek in hartje Rotterdam aan de Maas. Bovenop de fabriek zijn kantoren gebouwd. De fabriek die dag en nacht functioneert kon tijdens de bouw doordraaien. Vrachtwagenlogistiek wordt afgehandeld via een inpandige lift. Naast de fabriek ligt het Hefkwartier, een woningbouwlocatie. In de Nassaustraat zijn fabrieksinstallaties te zien. Soms lijken functies onverenigbaar maar blijken ze toch goed gemengd te kunnen worden. In Londen is een combinatie te vinden tussen woningen en een gemeentewerf. Bovenop het dak is een plein gemaakt.

VOORBEELD: UNILEVER

Rotterdam, Nederland

Unilever: JHK architecten, Dura Vermeer en West8

Hefkwartier: Inbo, AM, Dura Vermeer



bron: Rotterdam.info



bron: must

VOORBEELD: PEMBROKE ROAD DEPOT AND HOUSING (CHESTERTON SQUARE & BROADWOOD TERRACE)

Londen, Verenigd Koninkrijk

Ove Arup



bron: mountgrangeheritage.co.uk



bron: architectsjournal.co.uk

Ingrediënten op procesniveau

Ad 3. Niet mengen om het mengen

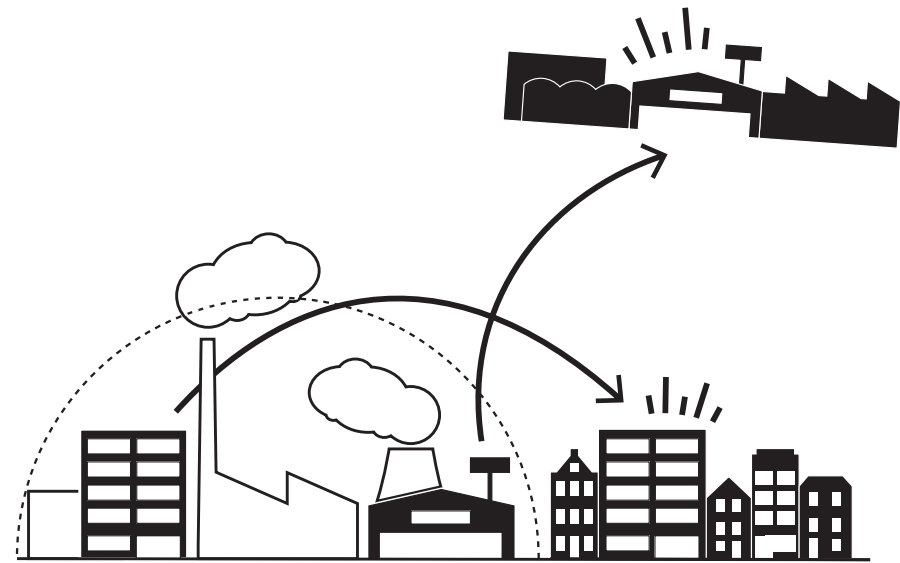
Mengen als grondhouding betekent overigens niet dat alles maar met elkaar gemengd moet worden. Het mengen van functies zou wel moeten leiden tot meerwaarde. Een eerste handvat is het schema op de volgende pagina. De ene productie is de ander niet. In het schema zijn verschillende vormen van productie uitgesplitst. Per categorie is aangegeven in welke milieucategorie deze activiteit zich bevindt en waar voornamelijk de hinder zit. Meegenomen in het schema zijn hinder met betrekking tot geluid, geur, licht, logistiek, externe veiligheid, kans op bodem en waterverontreiniging. Dit moet niet beschouwd worden als een gegeven, maar juist als een uitdaging voor innovaties om te komen tot verandering, zodat hinder beperkt wordt. Per categorie productie is ook aangegeven welke ruimtelijke voorwaarden er zijn om goed te functioneren. Welke bereikbaarheid is nodig, waar in de stad is de beste plek, kan er gestapeld worden, wat is de gemiddelde maat van het kavel en hoe willen werknemers naar het werk? Ook dit is niet een gegeven, maar

een uitdaging om te komen tot verandering. Is er bijvoorbeeld een verandering van transportwijze denkbaar of kunnen productieprocessen wellicht toch gestapeld / verticaal georganiseerd worden? Een vierde aspect dat meegenomen is, is de mogelijke meerwaarde die de categorie bedrijvigheid heeft. Als er gemengd gaat worden, kan productie op verschillende vlakken wat betekenen voor de omgeving. Dit zou benut moeten worden bij het mixen tot een gemengd gebied. Als er geen meerwaarde is, dan hoeven functies niet met elkaar gecombineerd te worden. Meerwaarde zit bijvoorbeeld in reststromen die kunnen worden hergebruikt, levert de productie zelf een (onmisbare) dienst voor buurt, stad of regio of creëert het simpelweg banen. Een ander aspect is het imago van de categorie productie die als kans gebruikt kan worden om een positie te verwerven in de gemengde stad. Als laatste aspect is een indicatief meegenomen wat de ordegrootte is van de investering die nodig is in bepaalde productieprocessen. Worden er grote machines gebruikt?

Hoe groter, hoe langer zekerheid geboden moet worden dat een bedrijf kan blijven zitten.

UITDAGINGEN VOOR INNOVATIES OM TE KOMEN TOT VERANDERING		Per milieu- en hindercategorie bekijken of het productieproces en inpassing van het bedrijf zodanig aangepast kan worden dat de mogelijke impact kan worden verlaagd.								Onderzoek of een modal shift mogelijk is in de logistieke aan- en afvoer en of verticale productieprocessen mogelijk zijn.					Bij het mixen de mogelijke meerwaarde voor de omgeving benutten.			Inspelen op imago en rekening houden met terugverdientijd.	
ASPECTEN SECTOREN		MILIEU	HINDER							RUIMTELIJKE VOORWAARDEN					MOGELIJKE MEERWAARDE			KANSEN	HORIZON
		CATEGORIE	GELUID	GEUR	LICHT	LOGISTIEK	EXT. VEILIGH.	BODEM	WATER	BEREIKBAAR	LIGGING	STAPELBAAR	FOOTPRINT	WENS PERSONEEL	RESTSTROMEN	DIENTEN	BANEN	IMAGO	OMVANG INVESTERING
SCHEEPSBOUW EN REPARATIE		5	+++	++	+++	+++	++	++	++	WATER	HAVEN	NEE	M/L	AUTO, FIETS	MATERIALEN	VOOR DE REGIO	+	COOL EN LEERZAAM	+++
VOEDSEL-PRODUCTIE		3 - 5	+	+++	+	+++	+	+	+	SNELWEG	STAD, STADSRAND	JA	S/M	AUTO, OV, FIETS, HORECA	HITTE, ENERGIE, WATER	REGIO STAD BUURT	++	ACTUEEL EN LEERZAAM	++
BOUWBEDRIJF EXCL. WERKPLAATS		2	++	+	++	+++	+	-	-	SNELWEG	STADSRAND	NEE	M	AUTO, OV, FIETS	MATERIALEN	REGIO STAD	++	BEZIGHEID, CREATIVITEIT	++
GROOTHANDEL		2	+	+	+	+++	+	-	-	SNELWEG, STADSWEG	STAD, STADSRAND	JA	L	AUTO, OV, FIETS	PRODUCTEN	REGIO STAD	+++	HANDIG	++
HOUT- EN METAALPRODUCTIE		3	+++	+++	++	+++	++	+	+	SNELWEG, WATER	BUITEN STAD, STADSRAND	NEE	L	AUTO, OV, FIETS	MATERIALEN	REGIO STAD	++	BEZIGHEID, CREATIVITEIT	+++
3D PRINTEN EN DRUKKERIJ		3	+	+	+	++	+	+	++	OV, SNELWEG, STADSWEG	STAD	NEE	S/M	AUTO, OV, HORECA	MATERIALEN	REGIO STAD BUURT	++	BEZIGHEID, CREATIVITEIT	++
ENERGIECENTRALE		4 - 5	+	+++	+++	+	+++	+++	+++	SNELWEG, WATER	BUITEN STAD, STADSRAND	NEE	L	AUTO	HITTE, ENERGIE	REGIO	+	DUURZAAM, HIGH-TECH	+++
AUTOREPARATIE		3	++	++	+	++	+	++	++	OV, SNELWEG, STADSWEG	STAD	NEE	S	AUTO, OV, FIETS	MATERIALEN	STAD BUURT	+	HANDIG	+
BETONFABRIEK		4 - 5	+	+	+	+++	+	-	++	SNELWEG, WATER	STADSRAND	NEE	M	AUTO, OV, FIETS	GROND-STOFFEN	STAD	++	ARCH. KWALITEIT	+++
CHEMISCHE PRODUCTIE		4 - 5	+	+++	++	++	+++	+++	+++	SNELWEG, WATER	BUITEN STAD, STADSRAND	JA	L	AUTO, OV, FIETS	GROND-STOFFEN	REGIO	+++	HIGH-TECH	+++
OPSLAG		2	+	+	+	++	+	+	+	SNELWEG, WATER	BUITEN STAD, STADSRAND	JA	S/M/L	AUTO, OV, FIETS	X	REGIO STAD BUURT	+	FLEXIBELE RUIMTE	+
AFVAL-VERWERKING		4 - 5	++	+++	++	+++	+++	+++	+++	SNELWEG, STADSWEG	BUITEN STAD, STADSRAND	NEE	L	AUTO, FIETS	MATERIALEN, GROND-STOFFEN, HITTE	REGIO STAD BUURT	+	DUURZAAM	+++
LOGISTIEK EN TRANSPORT		3 - 5	++	++	++	+++	++	+	+	SNELWEG, STADSWEG, WATER	NATIONAAL	JA	L	AUTO, OV, FIETS	ELEKTRICITEIT	REGIO STAD BUURT	+++	DUURZAAM, HIGH TECH	+++
HIGH-TECH INDUSTRIE		1 - 4	+	+	+	+	++	+	+	OV, SNELWEG	STADSRAND, STAD	JA	S/M	OV, HORECA	MATERIALEN	REGIO STAD	+++	CREATIVITEIT, HIGH-TECH	+++

4. Sorteert functies



De juiste functie op de juiste plek. Een ingrediënt op planniveau is het sorteren van functies in een passende omgeving. Maar al te vaak zijn bijvoorbeeld grote perifere detailhandelsvestigingen (pdv) op bedrijventerreinen te vinden met een hoge milieucategorie. Ze bezetten ruimte die beter gebruikt kan worden, bijvoorbeeld door industrie die niet te mengen is met andere functies. Ruimte maken door functies de juiste plek te bieden, geeft de regionale schuifpuzzel flexibiliteit om de productieve stad vorm te geven. Pdv's kunnen uitstekend met andere functies gecombineerd worden. Hier komt ook de grondhouding van meniging om de hoek kijken. Vaak wordt bij voorbaat gedacht dat bepaalde winkelketens niet willen mengen. In Utrecht is mede door creatief denken van IKEA een combinatie te vinden van een parkeergarage met op het dak het clubhuis en twee velden van de lokale voetbalclub. Ook woningbouw kan prima boven een pdv worden gesitueerd. In Scheveningen zijn woningen te vinden boven een vestiging van Gamma.

VOORBEELD: IKEA UTRECHT

Utrecht, Nederland
IKEA Utrecht en Knevel Architecten

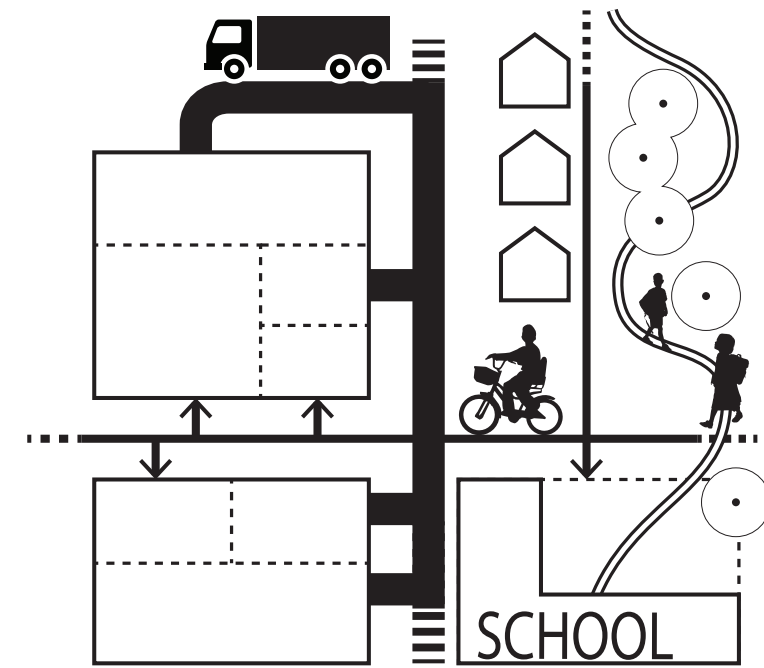


VOORBEELD: LELYKADE SCHEVENINGEN

Scheveningen, Nederland
Ruijsenaars architecten



5. Ontwerp stromen en routes



In een gemengd gebied kunnen logistieke stromen en het dagelijks (woon-werk)verkeer elkaar in de weg gaan zitten. Hierdoor ontstaat wrijving tussen gebruikers en zullen ze elkaar minder goed tolereren. Als ingrediënt op planniveau kan een zorgvuldig ontwerp van routes toegepast worden. Ga hierbij uit van de twee uiterste gebruikers van het gebied: de vrachtwagen en het kind. Nooit mogen er black spots of onoverzichtelijke situaties ontstaan. Wikkel logistiek zo snel mogelijk af via hoofdroutes en laat deze zo min mogelijk kruisen met verblijfsgebieden en routes naar scholen. Waar deze toch samenkomen is overzicht van groot belang. Soms zullen aanpassingen gedaan moeten worden aan de organisatie binnen een industrieel kavel. Zo is in het plan voor de herontwikkeling van de havenkom in Nijkerk de vrachtwagenlogistiek van een mengvoederbedrijf van de kade naar de achterzijde verplaatst. Hierdoor kan verblijfsruimte worden gecreëerd en rijden vrachtwagens via het bedrijventerrein. Bij BMW in München is dit met de tijd gegroeid. Hier zie je transportbanden en vrachtvaducten tussen de villa's.

VOORBEELD: HAVENKOM NIJKERK

Nijkerk, Nederland

MUST



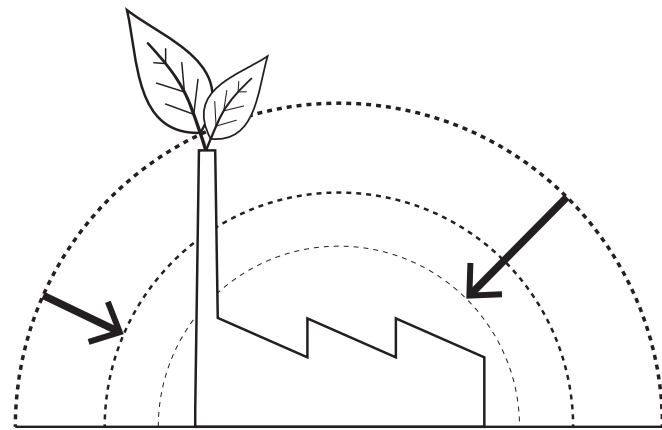
VOORBEELD: BMW FABRIEK

Munchen, Duitsland



Ingrediënten op planniveau

6. Reduceren van overlast als transitieproces



Een plan is niet van de ene op de andere dag gerealiseerd. Zeker niet als het gaat om grote gebiedsontwikkelingen. Een ingrediënt op planniveau is het beschouwen van overlast als een geleidelijk transitieproces. Het reduceren van overlast kan ingezet worden om juist te komen tot innovaties in het productieproces. Geen alles of niets benadering, maar geleidelijkheid. Een voorbeeld is het Kanaalplan in Brussel. Inzet van het plan is de integratie van onaantrekkelijke, nuttige functies rondom het kanaal. De kanaalzone moet transformeren naar een gemengd woon-werkgebied met ruimte voor recreatie. Behoud van productie is hier een onderdeel van. Om dit te bewerkstelligen zijn ontwerpwedstrijden uitgeschreven onder architecten, bijvoorbeeld voor de inpassing van de bestaande betoncentrale. Uitplaatsen kan niet, omdat de stad beton nodig heeft. De deelnemers moesten vier vraagstukken oplossen: vrachtwagenlogistiek, geluidhinder, stofhinder en een publieke functie toevoegen. Ook voor de werf van afvaldienst Net Brussel is dit gedaan.

VOORBEELD: KANAALPLAN BRUSSEL

Brussel, België
Brussels Gewest



bron: Kanaalplan Brussel

VOORBEELD: INTERBETON

Brussel, België
BC architects & studies en Jasper Poesen



bron: BC architects & studies en Jasper Poesen

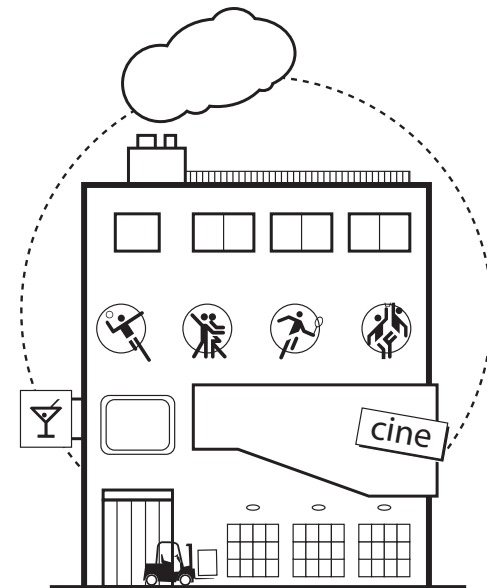
VOORBEELD: WERF NET BRUSSEL

Brussel, België
TETRA architecten



bron: TETRA architecten

7. Maak gebouwen die niet af zijn op ruime kavels



Verder afdalend in schaalniveau zijn er nog tal van ingrediënten om de productieve stad vorm te geven. Door allerlei (technologische) ontwikkelingen verandert de leefomgeving razendsnel. Zo ook bepaalde productieprocessen. Plannen die dichtgetimmerd zijn tot de laatste m² dienen de stad niet. Een mogelijkheid om voldoende manoeuvreerruimte te bieden voor de toekomst is het maken van gebouwen die niet ‘af’ zijn. Een gebouw dat aanpasbaar is in de toekomst. Een voorbeeld is Kaap Noord in Amsterdam. Dit is een bedrijfsverzamelgebouw met veel parkeerruimte op verschillende niveaus. Naast gedeelde voorzieningen hebben ondernemers door deze creatief vormgegeven buitenruimte voldoende manoeuvreerruimte. Op het gebouwcomplex staan een aantal torens. Hier kan in de toekomst nog een toren aan toegevoegd worden. Ook kunnen de torens in de toekomst omgezet worden naar woningen, zonder de bedrijfslocaties van de rest van het complex te verstoren. Kortom een veelzijdig en aanpasbaar gebouw.

VOORBEELD: KAAP NOORD

Amsterdam, Nederland

Vasco da Silva architecten



bron: INEX verhuur



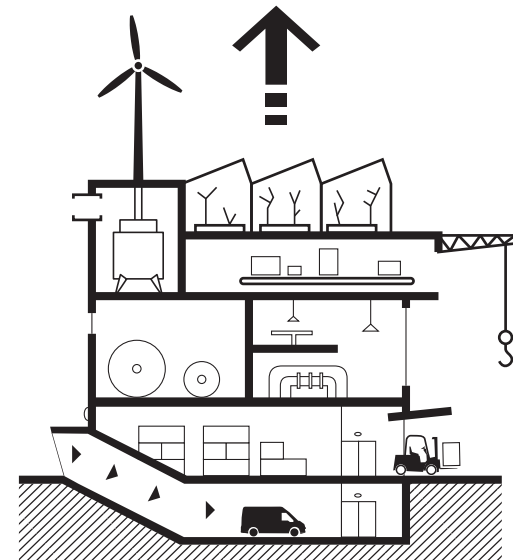
bron: bedrijfsruimte.com



bron: bedrijfsruimte.com

Ingrediënten op gebouw- en kavelniveau

8. Ontwerp verticale productieprocessen



Productieprocessen hebben ruimte nodig. Het ruimtegebruik is vaak extensief en horizontaal georganiseerd. Toenemende druk op de ruimte in combinatie met de wens om productie in de stad te houden, leiden tot het volgende ingrediënt op gebouw- en kavelniveau: ontwerp verticale productieprocessen als dit kan. Hoe verticaler het georganiseerd is, hoe efficiënter het ruimtegebruik is. Dit vraagt vaak een grote investering en innovaties in het proces. Als het gesprek vanaf het begin wordt gevoerd met de ondernemer en er garanties gegeven kunnen worden over de termijn dat het bedrijf kan blijven, dan is het te organiseren. Vaak zijn in grote metropolen voorbeelden te vinden. Een dichtbebouwde metropool heeft zo'n grote omvang dat het almaar naar buiten duwen van productie geen optie meer is. Midden in Taipei staat bijvoorbeeld de Inotera chipfabriek. Het gebouw doet denken aan een winkelcentrum. In veel futuristische films duiken verticale fabrieken op. Nina Rappaport, verbonden aan de Yale School of Architecture, heeft een internationale denktank opgericht die hier onderzoek naar doet.

VOORBEELD: INOTERA HQ & PRODUCTION

Taipei, Taiwan

tec Design Studio



bron: liveenhanced.com

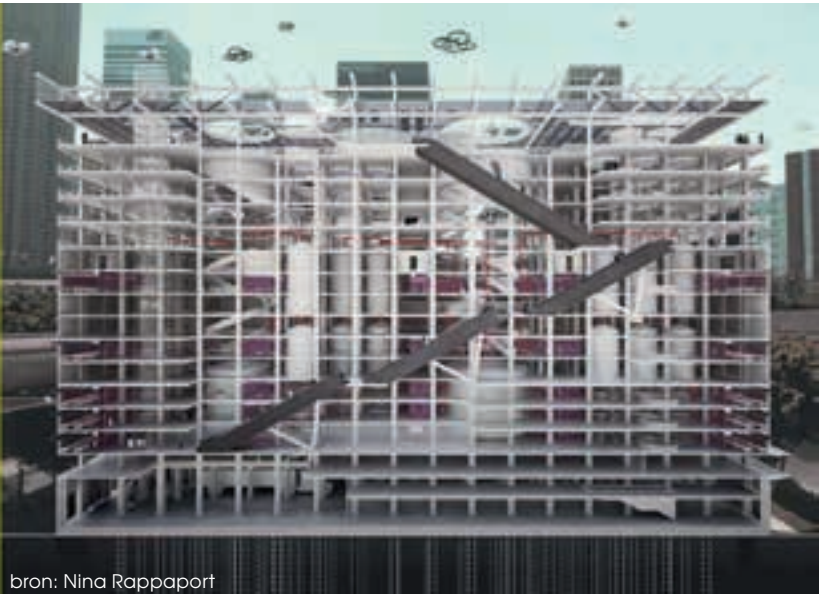


bron: Micron Technology

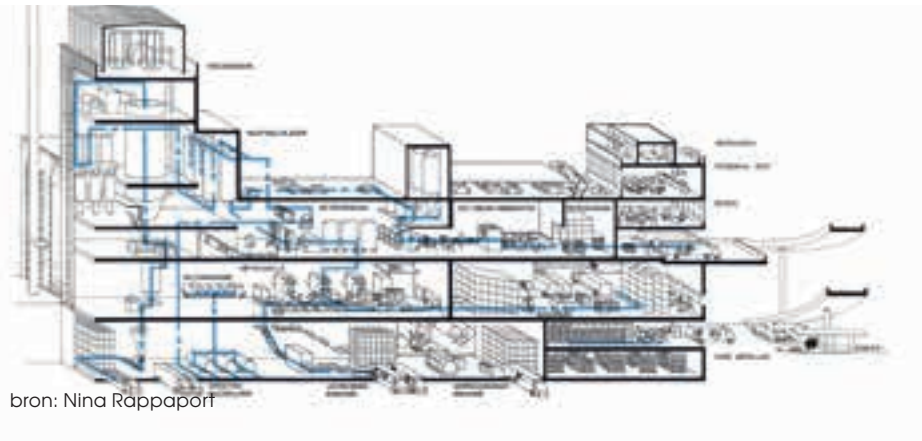
VOORBEELD: THE VERTICAL URBAN FACTORY

Internationale denktank

Nina Rappaport (Yale School of Architecture)



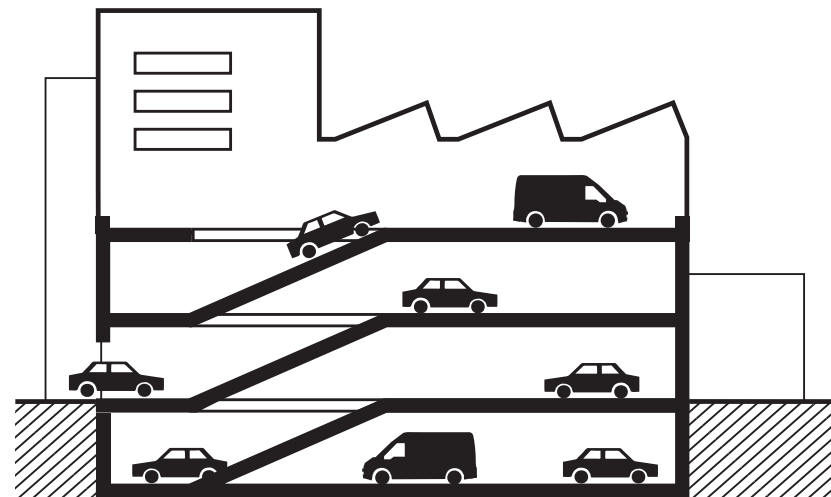
bron: Nina Rappaport



bron: Nina Rappaport

Ingrediënten op gebouw- en kavelniveau

9. Wees creatief met parkeeroplossingen



Waar productie plaatsvindt zal enige vorm van parke-
ren en werkruimte voor voertuigen nodig zijn. Steeds
meer bedrijven kiezen ervoor om werknemer te
stimuleren met de fiets of openbaar vervoer te komen.
Maar voor klanten, spoedbestellingen, logistieke aan-
en afvoer zal enige vorm van ruimte nodig zijn. Een
ingrediënt op gebouw- en kavelniveau is het creatief
omgaan met parkeeroplossingen. De slappe bodem
onder Amsterdam en grote delen van de regio maakt
ondergrondse parkeergarages vrij kostbaar. Een
oplossing is om de parkeervoorziening en inpandige
laad- en losruimten bovengronds te houden. Hierbij
is een zorgvuldige vormgeving van de plint van het
gebouw cruciaal. Een voorbeeld is het INIT gebouw.
Achter de driedubbele vliesgevel huisvest het gebouw
naast kantoorruimte ook de gemeentewerf en par-
keerplaatsen op de begane grond. Een ander voor-
beeld is het politiebureau aan de Linnaeusstraat in
Amsterdam. Achter een ogenschijnlijk normale gevel,
schuilt een parkeergarage die zich in het gebouw
omhoog krult tot aan de tweede verdieping.

VOORBEELD: INIT

Amsterdam, Nederland

Groosman



VOORBEELD: POLITIEBUREAU LINNAEUSSTRAAT

Amsterdam, Nederland

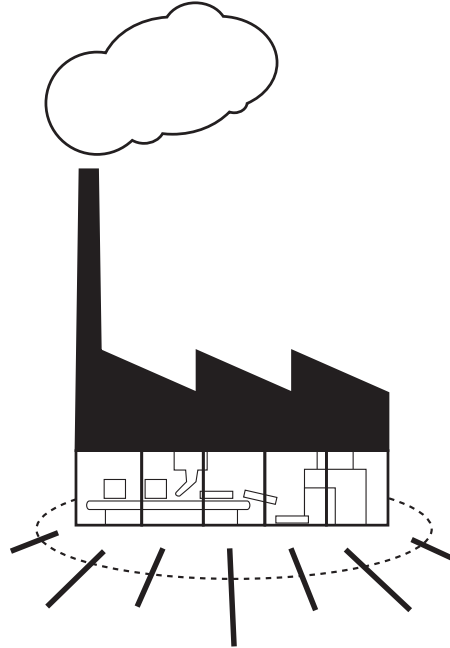
Architecten Van Mourik



bron: Architecten Van Mourik

Ingrediënten op gebouw- en kavelniveau

10. Maak productie zichtbaar



Voor een lang en gelukkig huwelijk is het noodzakelijk dat je oog voor elkaar houdt. Dit geldt ook voor een stabiele relatie tussen wonen en werken in een gemengde omgeving. Het maakt een verschil of er elke dag een vrachtwagen staat te laden en te lossen bij een dichte doos of bij een gebouw waar je elke dag mensen dingen ziet maken. Begrip versterkt draagvlak. Een ingrediënt op gebouw- en kavelniveau is het zichtbaar maken van productie. Een voorbeeld is de transparante fabriek van Volkswagen in Dresden. Daar is de transparantie van het productieproces zo ver doorgevoerd dat het bijna een show wordt waar arbeiders de acteurs zijn. Parketvloeren op lopende banden maken het af. Een wat meer bescheiden voorbeeld is het gebouw van Joolz in Amsterdam. Hier zijn grote gaten in de gevel gezaagd waarin grote ramen zijn geplaatst. Men kan van buiten zien wat er binnen gebeurt. De aanpassing van het gebouw past bij het tweede leven van het Buiksloterham als gemengd woon-werkgebied.

VOORBEELD: VOLKSWAGEN TRANSPARANT FACTORY

Dresden, Duitsland

Gunter Henn



bron: Bloomberg via Getty Images



bron: Volkswagen

VOORBEELD: JOOLZ

Amsterdam, Nederland

Space Encounters



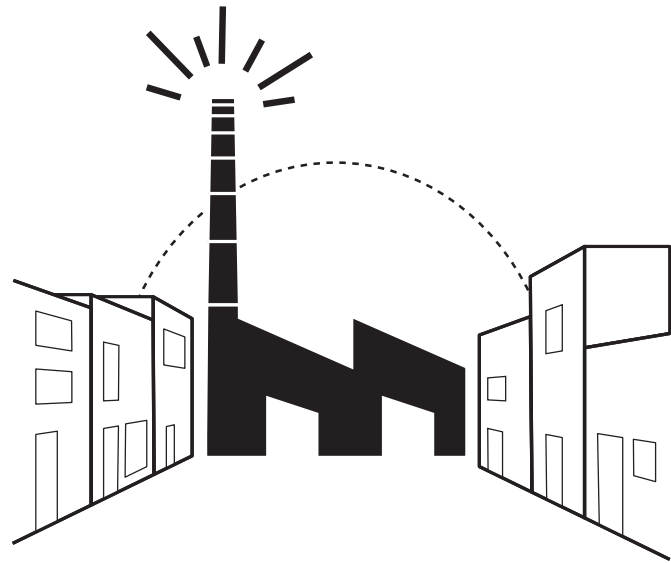
bron: Space Encounters



bron: Space Encounters

Ingrediënten op gebouw- en kavelniveau

11. Investeer in architectonische kwaliteit



Esthetische kwaliteit van een industrieel gebouw eindigt vaak als extra kostenpost onder de streep. Dit is een totale ontkenning van wat architectonische kwaliteit kan betekenen voor het inbedden van productie in de stad. Een goed ontworpen gebouw overstijgt de louter utilitaire functie en krijgt een symbolische betekenis voor de omgeving. Een ingrediënt op dit niveau is investeren in architectonische kwaliteit. Hiermee wordt net als bij het vorige ingrediënt ook het draagvlak voor het naast elkaar bestaan van wonen en werken vergroot. Voorbeeld is de nieuwe afval-energiecentrale in Kopenhagen die momenteel in aanbouw is. Het ontwerp is erop gericht om een zo groot mogelijke lokale binding te krijgen. De gevel wordt groen, transparant en krijgt een klimwand. Het dak wordt toegankelijk zodat er in de winter vanaf geskied kan worden. Een klassiek voorbeeld van wat architectonische kwaliteit kan betekenen is de Van Nellefabriek in Schiedam, inmiddels UNESCO werelderfgoed.

VOORBEELD: ENERGIECENTRALE KOPENHAGEN

Kopenhagen, Denemarken

BIG architects



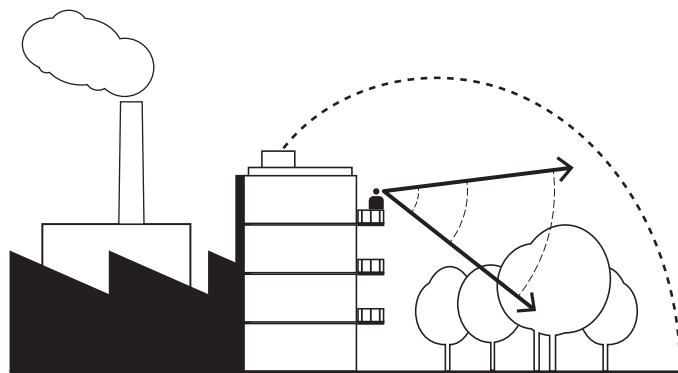
VOORBEELD: VAN NELLEFABRIEK (UNESCO MONUMENT)

Rotterdam, Nederland

Brinkman & Van der Vlugt i.s.m. ir. Wiebenga



12. Ontwerp het uitzicht



Wonen met industrie als buur vergt zorgvuldig ontwerp. Een ingrediënt op gebouw- en kavelniveau om het wonen en werken duurzaam met elkaar te verbinden is het zorgvuldig ontwerpen van het uitzicht van (nieuwe) bewoners. Wat zien zij dagelijks vanuit de woonkamer en het balkon? Wonen en werken kunnen elkaar bewust vermijden. Een voorbeeld is het recycling center in Islington, Londen. Om het gebouw heen zijn appartementen geplaatst die allemaal geen uitzicht hebben op het recycling center. De blinde gevel zorgt voor het maximaal beperken van overlast. Wonen en werken kunnen elkaar ook bewust opzoeken. Het Hefkwartier in Rotterdam, naast de margarinefabriek van Unilever, is zo ontworpen dat het centrale plein zicht biedt op de grote installaties van de fabriek.

VOORBEELD: ISLINGTON HOUSEHOLD REUSE & RECYCLING CENTER

Londen, Verenigd Koninkrijk

Sheppard Robson and Robinson Design Group



VOORBEELD: HEFKWARTIER

Rotterdam, Nederland

Inbo, AM, Dura Vermeer



bron: funda

Literatuurlijst

Blauwdruk voor de derde gouden eeuw van Amsterdam (ORAM, 2017)

Herstructureringsopgave bedrijventerreinen MRA (Stec groep, 2018)

Industry in the City (Urhahn, 2006)

Industrial Urbanism: Typologies, Concepts and Prospects (Hatuka & Ben-Joseph in Built Environment Vol 43, No1)

Facing Forward: Trends and Challenges in the Development of Industry in Cities (Hatuka, Ben-Joseph & Peterson in Built Environment Vol 43, No1)

Kanaalplan Brussel (Brussel Hoofdstedelijk Gewest, 2014)

Koers 2025. Ruimte voor de stad (gemeente Amsterdam, 2016)

MensenWerk. Hoe geven we ruimte aan de toekomst van werk? (SPciti TEAM, 2018)

Nieuw Amsterdam. Succesvolle strategie naar verdichting (MUST, 2009)

Ruimte voor de Economie van Morgen (gemeente Amsterdam, 2017)

COLOFON

Maart 2019

MUST Stedebouw
Lutmastraat 191 G-H
Postbus 16631
1001 RC Amsterdam
+31 (0)20 470 2013

mail@must.nl
www.must.nl

In opdracht van
Ondernemersvereniging ORAM
De Ruyterkade 7
Postbus 19405
1000 GK Amsterdam
+31 (0)20 6 222 111

info@oram.nl
www.oram.nl

Maart 2019

MUST Stedebouw
Lutmastraat 191 G-H
Postbus 16631
1001 RC Amsterdam
+31 (0)20 470 2013

mail@must.nl
www.must.nl

In opdracht van
Ondernemersvereniging ORAM
De Ruyterkade 7
Postbus 19405
1000 GK Amsterdam
+31 (0)20 6 222 111

info@oram.nl
www.oram.nl