

Sensing streetscapes

perspectieven op verdichting

Author(s)

Suurenbroek, Frank; Spanjar, Gideon; Schramkó, Sába; de Bildt, Lyske Gais

Publication date

2021

Document Version

Final published version

License

Unspecified

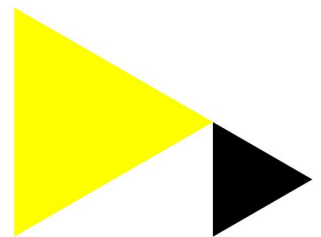
[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Suurenbroek, F., Spanjar, G., Schramkó, S., & de Bildt, L. G. (2021).

Sensing streetscapes: perspectieven op verdichting.

<https://sensingstreetscapes.com/publications/booklet/>

**General rights**

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please contact the library: <https://www.amsterdamuas.com/library/contact>, or send a letter to: University Library (Library of the University of Amsterdam and Amsterdam University of Applied Sciences), Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.



Sensing Streetscapes

Perspectieven op Verdichting

Met bijdragen van:

AKKA | BureauMaris | IAA | IMOSS | NOHNIK | Over Morgen | OTO |
PosadMaxwan | Reuring Advies | SeARCH | Space&Matter |
Gemeente Amsterdam | Gemeente Utrecht | Gemeente Rotterdam |
(voormalig) Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving

Frank Suurenbroek & Gideon Spanjar

Lectoraat Bouwtransformatie



Hogeschool van Amsterdam



Sensing Streetscapes

Perspectieven op Verdichting

Met bijdragen van:

**AKKA | BureauMaris | IAA | IMOSS | NOHNIK | Over Morgen | OTO |
PosadMaxwan | Reuring Advies | SeARCH | Space&Matter | Gemeente
Amsterdam | Gemeente Utrecht | Gemeente Rotterdam | (voormalig)
Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving**

Frank Suurenbroek & Gideon Spanjar

Lectoraat Bouwtransformatie



Inhoud

Inleiding	3
Actie-onderzoeksproject Sensing Streetscapes	4
Ontwerpbureaus over menselijke maat	7
Elena Chevtchenko, PosadMaxwan	8
Tjeerd Haccou, Space&Matter	12
Alexander Herrebout, OTO	16
Joram Otterloo, IMOSS	20
Tjakko Dijk, Over Morgen	24
Stephanie Akkaoui Hughes, AKKA Architects	28
Elma van Beek, Bureau Maris	32
Jorrit Noordhuizen, NOHNIK	36
Bert Harmelink, Reuring Advies	40
Theo de Bruijn, IAA	44
Bjarne Mastenbroek, SeARCH (Coming soon)	48
Senior stedenbouwkundigen van de G4 over verdichting & (voormalig) rijksadviseur	55
Emiel Arends, Gemeente Rotterdam	56
Marlies de Nijs, Gemeente Utrecht	62
Ton Schaap, Gemeente Amsterdam	68
Daan Zandbelt, voormalig Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving	74
Internationale onderzoekers over de waarde van Neuro-architectuur	81
Verkenning leren van Chinese woningbouw	87
Sensing Streetscapes deelt eindresultaten en gaat op excursie naar vier steden	93
TOP-10 Lessen voor menselijke maat bij verdichting	100

Inleiding

Voor u ligt het booklet *Sensing Streetscapes: perspectieven op verdichting*. Het bundelt de interviews van elf ontwerpbureaus, drie gemeentelijke senior stedenbouwers, de voormalige rijksadviseur, vijf mondiale academische pioniers van de neuro-architectuur en een verkenning naar negen bijzondere Chinese woningbouwprojecten.

Deze uitgave is onderdeel van het tweejarig onderzoeksproject Sensing Streetscapes. Hierin werken onderzoekers van de HvA samen met de praktijk en internationale onderzoeksgroepen aan het ontleden van het begrip menselijke maat voor het ruimtelijk ontwerp. De conceptversie van het *booklet* werd op het eindseminar-excursie van 28 mei 2021 gepresenteerd. Aan de publicatie zijn de inzichten uit het eindsymposium en excursie toegevoegd, alsmede een top-10 lijst van lessen voor het verdichten met een menselijke maat op ooghoogte.

Na een korte introductie op het onderzoek volgt een reeks van elf interviews met ontwerpbureaus. De interviews bieden een inkijk in de breedte van de huidige praktijk van het ruimtelijke ontwerp. Specifiek hebben we ze daarbij gevraagd naar wat zij verstaan onder een *menselijke maat*. Het resultaat is een rijk en systematisch overzicht van de elementen die daarbij aan de orde komen. Van de ‘dure verantwoordelijkheid’ van de ontwerper tot aan de ontwerpelementen die hiervoor onmisbaar zijn - en de mate waarin eindgebruikers zelf invloed op het ontwerp hebben.

Een tweede reeks interviews is gehouden met senior stedenbouwers die zich vanuit de gemeente actief bezighouden met de hedendaagse verdichtingsopgaven en hoogbouw. Ton Schaap uit Amsterdam, Marlies de Nijs uit Utrecht, Emiel Arends uit Rotterdam en Daan Zandbelt van het Atelier Rijksbouwmeester zijn uitgebreid gesproken. De interviews bieden een dwarsdoorsnede van de verschillende manieren waarop het ontwerp van de verdichtingsopgaven en hoogbouw worden ingestoken. Er zijn duidelijke overeenkomsten in de aanpakken, zoals de nadruk op specifieke ontwerpregels. Maar er zijn ook duidelijke verschillen, van de veronderstelde noodzaak voor hoogbouw tot de richting die de bestaande stad al biedt voor de ontwerpkeuzes.

Er ontstaat een dieptebeeld van de spannende uitdagingen waar we in deze tijd voor staan.

Een derde, compactere reeks interviews is gehouden met onze academische advisory board. Hierin zitten de mondiale pioniers van het nieuwe werkveld van de neuroarchitectuur. We hebben ze ieder twee kernvragen voorgelegd: *How do you think that we can design streetscapes on a human scale in high-density environments for the promotion of human well-being? And how can the new hybrid field of neuroarchitecture contribute to this global challenge?* Tijdens het Neuroarchitectuur rondetafelgesprek op de Media Architectuur Biennale die we eind juni co-organiseerden in Amsterdam zijn we hier nader met hen over in gesprek gegaan (zie: mab20.org).

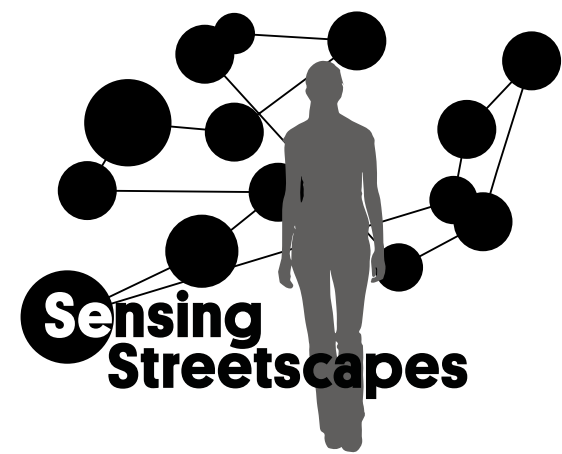
Tot slot heeft architect en China-deskundige Daan Roggeveen voor ons een verkenning in China uitgevoerd naar wat we kunnen leren van de Chinese woningbouw voor de Nederlandse context. We bieden hier een korte samenvatting van het onderzoek naar negen projecten in drie steden. Deze zijn ontwerpend onderzocht door Daan en ter plekke in beeld gebracht door fotograaf Ruben Lundgren. Juist in de relatieve extremiteit van de Chinese projecten bieden ze als uitvergrootte versie ook scherp zicht op de mogelijkheden, ontwerpimplicaties en uitdagingen in onze steden. Hierover organiseren we gezamenlijk een apart symposium over.

We hopen dat deze uitgave aanzet tot discussie en gesprek over de verdichting. Samen met onze andere publicaties en tools van Sensing Streetscapes hopen we dat we kunnen bijdragen aan het maken van keuzes in de verdichting van onze steden – en de wijze waarop de fysieke ruimte betekenis geeft als toekomstige leefomgeving voor de vele mensen die daar zullen wonen, verblijven, passeren en leven.

Frank Suurenbroek, Gideon Spanjar & het Sensing Streetscapes Team
HvA Lectoraat Bouwtransformatie
www.sensingstreetscapes.com



Actie-onderzoeksproject Sensing Streetscapes



Wat zijn in woonmilieus met hoge dichtheden zoals hoogbouw, de ruimtelijke ontwerp oplossingen die de straat op ooghoogte verschalen naar een menselijke maat?

Ontwerpend onderzoek, nieuwe technologie uit de neurowetenschap en kunstmatige intelligentie (AI) stellen de ruimtelijk ontwerper in staat om veelvuldig toegepaste ontwerp oplossingen te testen op de gebruiker en inspirerende referentielocaties sneller op te sporen. Sensing Streetscapes is een 2-jarig exploratief onderzoek naar de toepassing van opkomende technologie voor architectuur en stedenbouw.

Het onderzoek is opgebouwd uit drie werkpakketten:

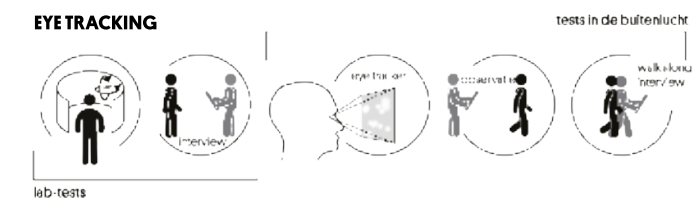
1. Ontwerpend onderzoek van zes internationale best practices

Straten uit internationale inspirerende steden zoals Vancouver, Toronto, Londen, Manchester, Oslo en de Amsterdamse Zuidas analyseren we systematisch. We gebruiken hiervoor een Research through design (RtD) aanpak en vertalen de inzichten naar een typologie van voorbeeldstellende oplossingen.



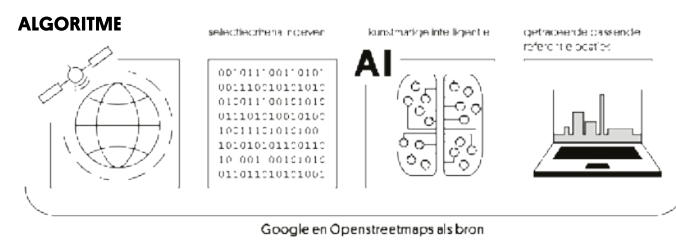
2. Neuro-architectonisch onderzoek naar het perspectief van de gebruiker

We zetten bio-metrische technologie en kennis uit de neurowetenschap in om de werking van ontwerp oplossingen op de gebruiker meetbaar te maken. We focussen daarbij op drie ontwerp oplossingen waarvan wordt verondersteld dat ze bijdragen aan een aantrekkelijke en leefbare straat: een actieve plint, ritme in de straatwanden en tactiele materialen en detaillering van inrichting. Twee type eye-trackers zijn hiervoor ingezet: een mobiele voor buiten en een statische voor labonderzoek.



3. AI for Urban Design om inspirerende referentielocaties te traceren

We bouwen een algoritme om via OpenStreetMaps sneller en doelgericht passende referentielocaties op basis van een verfijnde set metrics te traceren en te analyseren.



Co-research

Een belangrijk onderdeel van het onderzoek waren de co-researchsessies met de consortiumpartners als expertpartners. Daarnaast zijn een groep van partijen aangehaakt om de wisselwerking met het ‘opdrachtgeverschap’ van ruimtelijke projecten te borgen. Ten slotte, is een adviesgroep van pioniers uit de neuroarchitectuur van vooraanstaande kennisinstellingen samengesteld om te reflecteren op het onderzoek in het algemeen en de interdisciplinaire uitdagingen in het bijzonder.

Dit leidt tot zes eindproducten:

- Een open access digitaal platform: SensingStreetscapes.com waar opgedane kennis, inzichten en diverse tools van het onderzoek beschikbaar komen voor de praktijk.
- Een Sensing Streetscapes booklet waarin de visies en lessons learned rond het realiseren van een menselijke maat in het ontwerp van Nederlandse ruimtelijke ontwerp bureaus en internationale kennisinstututen wordt besproken.
- Inzicht in de mate waarop specifieke ontwerp oplossingen in staat zijn om in een setting van hoge dichtheden en hoogbouw een menselijke maat op straatniveau te bewerkstelligen voor gebruikers.
- Een biometrisch dashboard om de analyse van eye-tracking data eenvoudiger te maken. Eye-tracking tests stellen de ontwerper in staat om gedurende het ontwerp proces de beoogde visuele impact van ontwerp oplossingen op de gebruiker te testen.
- Een beta-search AI-engine voor het traceren en analyseren van vergelijkbare referentielocaties ter inspiratie van het ontwerp proces.
- Een praktijkboek bij nai010 waarin we de analyses van de zes voorbeeldsteden en het neuro-architectuur onderzoek samenbrengen en nader ontsluiten voor de praktijk.

Zie: www.sensingstreetscapes.com

Ontwerpers:



Adviesgroep:



Ruimtelijke opdrachtgevers:





Ontwerpbureaus over de menselijke maat.

“Verdichten heeft alleen maar zin rondom kwaliteit.”

Elena Chevtchenko is architect, stedenbouwkundig en landschappelijk ontwerper bij PosadMaxwan.



Elena Chevtchenko
PosadMaxwan

Op wat voor schaalniveau richten jullie je?

Bij PosadMaxwan hebben we afgelopen zomer een structuur ontwikkeld, waarin we in drie teams op drie verschillende schalen werken: De nationale of regionale schaal (vision and strategy), de schaal van de stad (masterplan and vision) en die van de openbare ruimte (masterplan and public space). Elk team bestaat uit 10-15 mensen met verschillende achtergronden (architecten, stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten). Daarnaast hebben we een heel sterke GIS-afdeling omdat wij vinden dat ‘digital twins’ en de digitalisatie gewoon de toekomst zijn. Met data moet je iets nuttigs doen. Ik werk op het tweede schaalniveau, dat van de stad. Het kernidee van ons team is dat verdichten alleen maar zin heeft rondom kwaliteit. Met kwaliteit bedoel ik goede openbare ruimte, groen, voorzieningen en openbaar vervoer.

Wat zijn volgens jou goede openbare ruimtes of goede voorzieningen?

In Eindhoven zijn we de afgelopen jaren bezig geweest met het Ontwikkelperspectief

voor het centrum. Hier speelt de vraag: Wat betekent hier het toevoegen van veel nieuwe woningen voor de druk op de openbare ruimte en de voorzieningen? Het centrum van Eindhoven is, zoals bij de meeste Nederlandse steden, die na de oorlog een nieuw centrum kregen, voor de auto ontworpen. De menselijke maat ontbreekt. Als je het centrum zonder aanpassingen in beleid verder gaat verdichten, krijg je problemen met de leefbaarheid door geluidsoverlast, uitlaatgassen en filevorming.

Goudappel Coffeng berekende dat 21.000 nieuwe woningen in het centrum elke dag een PSV-wedstrijd aan auto's in de stad zouden toevoegen.

Door dit schrikbeeld beseft de gemeente dat er een ‘paradigm shift’ nodig is in het beleid voor wat betreft het autogebruik. Dat komt goed uit, want dat geeft ook ruimte voor andere opgaven, zoals bv. klimaatadaptatie én ruimte voor ontwikkelingen. Een voorbeeld: De Eindhovense ring functioneert niet goed, er zijn te veel afslagen waardoor er te veel doorgaand verkeer door het centrum rijdt.

POSAD MAXWAN
strategy x design

Opgaven Eindhoven richting 2040: Bereikbaarheid

- Groei van woningen, werkplaatsen en voorzieningen zorgt bij ongewijzigd beleid voor een toename van autoritten.
- In totaal gaat het om een toename van circa 7.000 autoritten per spitsuur (s +55%).
- Ter vergelijking: dit is ongeveer even veel als het aantal auto's dat van/naar Eindhoven komt voor een wedstrijd van PSV.

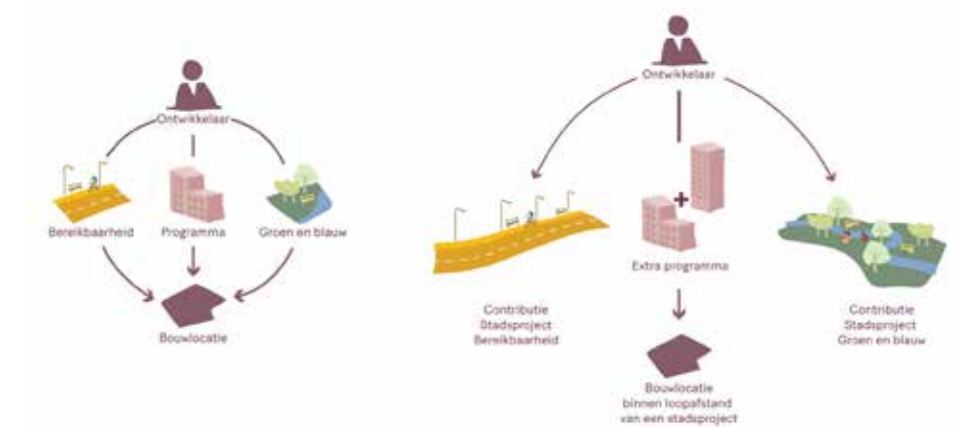


© Goudappel Coffeng

Als je een aantal afslagen van deze ring afhaalt, gaat deze weer werken en krijgt de stad hier ontwikkelruimte voor terug. Eigenlijk heel cool. Met TAUW hebben we onderzocht wat de nieuwe woningen en huishoudens betekenen voor de druk op groenvoorzieningen. We rekenden uit dat je voor elke nieuwe woning acht vierkante meter nieuw kwalitatief groen en water moet toevoegen om de gezondheid en klimaatadaptiviteit van het centrum in de toekomst te waarborgen. Dit is hoe we werken: We beginnen met de mobiliteitstransitie, krijgen daar ontwikkelruimte voor terug, waarin we de woningbouwopgave én klimaatadaptatie verwerken.

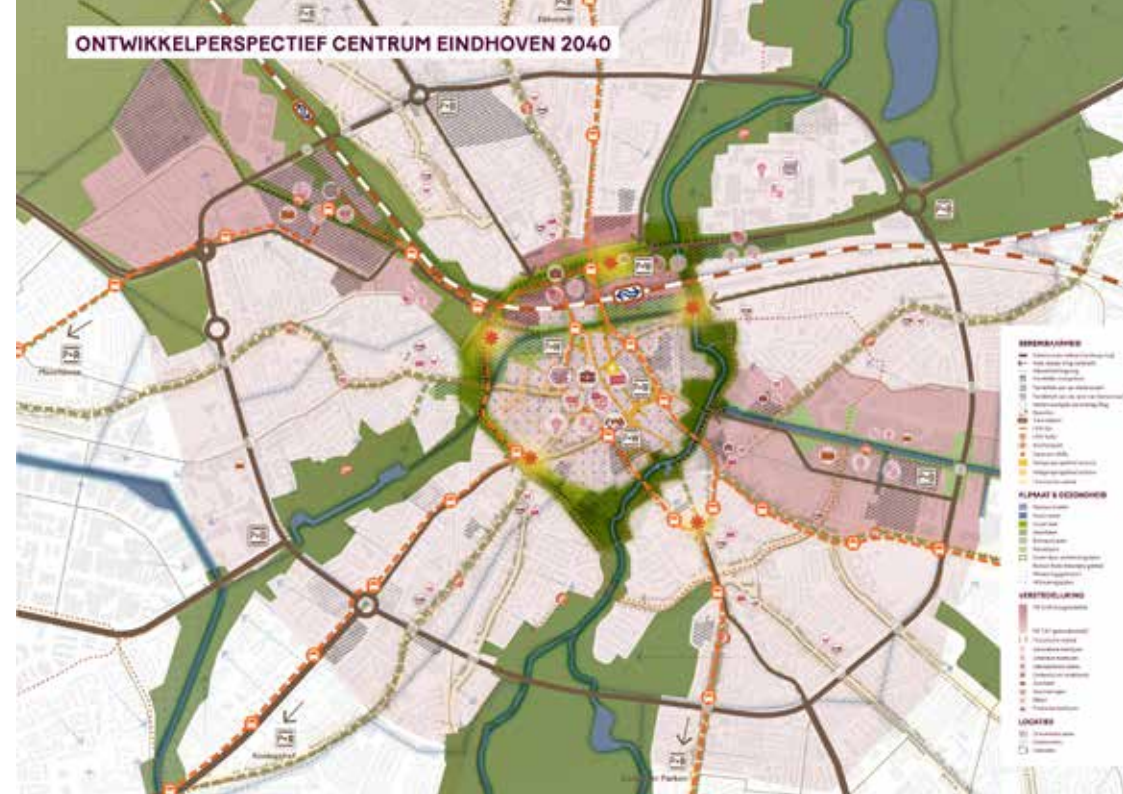
Is jullie werkwijze belangrijk voor de menselijke ervaring (leefkwaliteit) of voor de klimaatadaptatie?

Voor allebei, dat is het punt.



© PosadMaxwan

In het Ontwikkelperspectief centrum Eindhoven 2040 hebben wij een raamwerk gemaakt dat kwalitatieve openbare ruimtes (het Dommeldal, de andere groene vingers en het kanaal) aan elkaar rijgt in een doorlopend systeem. Als je iets wilt ontwikkelen op meer dan loopafstand van dit raamwerk, moet je de genoemde acht vierkante meter groen op je eigen plot oplossen. Als je daarentegen iets ontwikkelt binnen loopafstand van de groene structuur, kun je meer programma op je plot ontwikkelen én, via een contributie, meebetalen aan het beter maken van de kwaliteit van die structuur. Hiermee creëren we een businesscase voor de grote groene structuren die voor de hele stad van belang zijn én stimuleren we de ontwikkelingen eromheen door



Ontwikkelperspectief centrum Eindhoven 2040 © PosadMaxwan

ontwikkelaars een financiële stimulans te geven om daar meer programma te ontwikkelen. Een win-winsituatie, waarmee we draagvlak creëren voor het gebruik en de verbetering van die groene voorzieningen. Dit proberen we in verschillende projecten te doen. Vanuit ons kernidee dat verdichting alleen zin heeft rondom kwaliteit. Hierdoor kunnen bestaande kwaliteiten versterkt worden, maar ook nieuwe kwaliteiten kunnen worden gecreëerd. Hoe meer kwaliteit, hoe meer aanleiding om te verdichten.

Wat betekent het begrip menselijke maat voor jou?

Meestal wordt over de menselijke maat gesproken bij architectuur en industrieel ontwerp. Er was op de universiteit een rood boekje dat zo heette weet ik nog. Menselijke maat betekent eigenlijk dat alles wat je ontwerpt een fijne maat heeft om gebruikt te worden door mensen. Het ontwerp is afgestemd op de mens. Dit doen wij ook in stedenbouw en openbare ruimte ontwerp. Specifiek op de schaal van mijn team gaat het er vooral over, hoe je prettig kan verblijven in en bewegen door een stad. Bij het Ontwikkelperspectief Spoorzone Den Bosch ging het bijvoorbeeld over de vraag: Wat is de identiteit van dit gebied? Het is nu hoofdzakelijk een woongebied ►



Ontwikkelperspectief Spoorzone Den Bosch © PosadMaxwan

met enkele andere functies, zonder een uitgesproken eigen karakter. In de studie Maak Plaats heeft het Deltametropool reeds in 2013 onderzocht hoeveel ontwikkelruimte er rondom de Nederlandse stations ligt. De conclusie was dat je er een groot deel van de Nederlandse woningbouwopgave zou kunnen oplossen, als je je schouders eronder zou zetten. Dit gebeurt nu inderdaad in grotere steden, bijvoorbeeld rondom Amsterdam Sloterdijk. Maar kleinere steden worstelen hier nog mee. De Spoorzone Den Bosch bijvoorbeeld is erg op auto's gericht. Je kunt het station met de auto bereiken en er is veel parkeren. Daardoor heeft de openbare ruimte er weinig verblijfskwaliteit, wat zonde is van een plek die het visitekaartje van de stad zou moeten zijn.

Voor de menselijke maat en beleving op dit schaalniveau is de beloofbaarheid bepalend. Als je meer programma wilt ontwikkelen rondom een station – een openbaar vervoersknooppunt, moet de openbare ruimte binnen de eerste vijf minuten lopen van heel hoge kwaliteit en autovrij zijn. Doordat je de mobiliteitsbalans anders maakt dan in de huidige situatie, krijg je er ontwikkelruimte en ruimte voor klimaatadaptatie voor terug. Op de schaal (of binnen de straal)

van tien of vijftien minuten lopen kan je weer hele andere dingen doen. Daar is dan bijvoorbeeld meer ruimte voor groen en water en kwalitatieve verbindingen naar andere hotspots en ontwikkelingen in de stad. Op de grenzen van de (schaal) gebieden van vijf, tien en vijftien minuten moet je vervolgens overstapmogelijkheden creëren, bijvoorbeeld van auto op voet, bus of deelfiets, de zogenaamde mobiliteitshubs. Hiermee speel je het belangrijkste gebied, waar je de leefbaarheid wilt verhogen, vrij van auto's.

Zijn er referenties die jullie gebruiken bij het toepassen van de menselijke maat in jullie projecten?

Ik kan niet één specifiek project noemen. De gezondheid van de stad is nu een 'hot topic'. We hebben een maand geleden onze 'healthy city guide' gepresenteerd. Gezondheid in de stad is een thema dat ons sterk interesseert, juist in combinatie met de enorme woningbouwopgave. In onze guide hebben we, naast ons onderzoek, ook een aantal vuistregels en tips opgenomen voor een gezonde(re) stad.

Bij welke projecten heb jij specifiek gekeken naar het creëren van de menselijke maat?

Bij alle projecten! Maar als het om gerealiseerde projecten gaat: voordat ik bij PosadMaxwan kwam, heb ik gewerkt aan de herontwikkeling van de Piushaven in Tilburg, een vroegere industriële haven. In dit project stelden we de menselijke maat centraal en zochten we naar een goede balans tussen klimaat, ruimtelijke kwaliteit en autogebruik. Het project bestaat uit een lange structuur die geleidelijk transformeert van stedelijk naar landelijk. Het begint heel stedelijk en stenig langs de kade. Dan wordt de structuur langzaam groener. We creëerden op belangrijke plekken, zoals bij bruggen, aanleidingen om door verdichting de kwaliteit te verhogen. Want het werkt natuurlijk ook de andere kant op: hoe meer verdichting je kunt realiseren, hoe meer geld je binnenkrijgt voor oplossingen die de openbare ruimte vriendelijker maken, zoals meer groen of parkeren onder de gebouwen. Uiteindelijk wordt de zone steeds groener en minder stedelijk, waarbij de auto (verharding, parkeeroplossingen) steeds meer wordt weggespeeld.

Zijn er barrières waar jullie tegenaan lopen bij het ontwikkelen van de menselijke maat?

Niet echt. Op de schaal van mijn team blijft de menselijke maat toch wat abstract. Maar wat ik wel zie, is dat de discussie over een plek veel minder subjectief is als je het gesprek begint vanuit de positieve kwaliteiten en de potenties van de plek, in plaats van vanuit de problemen, uitdagingen en bedreigingen. Als je vanaf het begin

de kwaliteiten benadrukt, zorg je ervoor dat er minder barrières zijn op de lange termijn. Daarnaast zien we in de praktijk dat als je bij de inrichting van de openbare ruimte rekening houdt met de zwakste gebruikers (kinderen en ouderen), het voor iedereen goed is. Die omslag (van overal de auto faciliteren naar de mens centraal stellen), moet nog zowel bij het beleid, als bij de burger, als bij de ingenieurs/ normschrijvers goed binnenkomen.

Hoe kijk jij aan tegen verdichten en hoogbouw?

We moeten alleen verdichten rondom kwaliteit. Als er geen kwaliteit is, moet je die maken. Hoe meer kwaliteit je hebt en maakt, hoe meer verdichting mogelijk is. Dat is de enige manier om de balans tussen vrije marktwerking en leefbaarheid te garanderen. Eigenlijk ben ik principieel tegen hoogbouw omdat ik denk dat het niet nodig is. Het is al meerdere keren aangetoond dat je met bijvoorbeeld de blokken van Haussmann in Parijs en die van Cerdà in Barcelona een hoge dichtheid en diversiteit kan bereiken, zonder verlies van de menselijke maat op straat.

Welke trends signaleer je als je kijkt naar verdichting en hoogbouw? Wat verwacht je in de toekomst?

In London is op de meeste plekken hoogbouw eigenlijk de norm. Dat komt door de grondprijs en door de aantrekkingskracht van de stad. Ik denk dat we die situatie in Nederland nog lang niet bereikt hebben, op een aantal plekken in Amsterdam na. De leefbaarheid van hoogbouwmilieus zou op ooghoogte moeten worden gestuurd, maar ik weet niet wie dat zou moeten doen. Er wordt nu weer gesproken over een ministerie van ruimte in Nederland... Op dit moment worden nog heel veel dingen sectoraal gedaan – stedenbouwkundigen maken een visie, verkeerskundigen maken weer een eigen visie. Het idee achter de omgevingswet is, om dit te verminderen. Steeds meer gemeenten hebben een Omgevingsvisie of zijn ermee bezig: dat is een positieve ontwikkeling – de specialisten komen elkaar daarin wel tegen. Maar nog te weinig Omgevingsvisies maken de ambities concreet en ruimtelijk. De discussie over kwaliteit van de leefomgeving moet ergens gevoerd worden, die wordt nu eigenlijk overgelaten aan adviesbureaus zoals wij. Dat zou beter ingebed moeten worden. Zoiets als het bouwbesluit voor de architectuur, hoewel dat ook niet perfect is en niet vaak genoeg up-to-date wordt gebracht. Er zou iets moeten zijn wat juist toonaangevend is en progressief, avant-garde voor alle ontwikkelingen. En dat is er gewoon niet.



Tilburg, Piushaven Juurlink + Geluk © Elena Chevtchenko

Als verdichting en hoogbouw toeneemt, zoals in Londen, hoe zou de stad er dan moeten uitzien op ooghoogte?

Fijne openbare ruimte, veel groen en water. Plinten met clusters van voorzieningen waar het betekenis heeft. En waar niet, dan gewoon wonen in de plint. Goed ontworpen, zonder plafondhoge ramen waar iedereen de hele dag de gordijnen sluit tegen inkijk. Een goede oplossing is een 'defensibile zone': een tuintje of hoogteverschil. Daarmee voorkom je inkijk maar blijven er wel ogen op de straat gericht. Schone mobiliteit is ook belangrijk: De transitie van passief, individueel en vervuילend naar actief, collectief en schoon.

Hoe zie jij de menselijke maat en de toepassing ervan in de toekomst het liefst ontwikkelen?

De mens moet leidend zijn bij stedenbouwkundige ontwikkelingen en bijvoorbeeld auto's en parkeren volgend en niet omgekeerd. ■

“Van een aanbodgedreven naar een vraaggestuurde woningmarkt.”

space&matter

Tjeerd Haccou is architect en oprichter van Space&Matter.



Tjeerd Haccou
Space&Matter

Wat voor bedrijf zijn jullie en wat voor type projecten voeren jullie uit?

Space&Matter is een architectenbureau van origine. Toen we in 2009 begonnen werden er heel weinig projecten aangeboden door opdrachtgevers. Wij bedachten zelf onze projecten en ontwikkelden ons als ondernemende partij. Zo hebben wij samen met allerlei partijen de Ceuveld in Amsterdam Noord ontwikkeld en gemaakt: een duurzame circulaire broedplaats.

We ontwikkelen nu op een bijzondere manier onze eigen woningprojecten, met de bewoners zelf. Wij vinden het heel belangrijk om dat echt samen te doen. In eerste instantie zoeken wij dan mensen bij elkaar met wie wij dan een

community bouwen. Samen met die community maken we een ontwerp voor hun woongebouw. Dit vergt veel afstemming, workshops en discussies over wat de één wel wil en de ander niet. Wij hebben hier inmiddels veel handigheid in gekregen. Zulke processen, met veel mensen en veel belangen, doen we niet alleen op een architectonische, maar ook op grotere schaal. Zo hebben wij in Amsterdam Noord bijvoorbeeld het participatieproces begeleid van de Klaprozenbuurt. Samen met vier verschillende buurten om de locatie heen, de grondeigenaren en de gemeente zijn

we tot een gemeenschappelijk plan gekomen. Dit is nu een stedenbouwkundig plan geworden, dat wordt uitgevoerd.

Is het niet enorm lastig om gebruikers door het hele proces mee te nemen?

We beginnen iedere workshop met een soort van lezing over een bepaald onderwerp (concept, materiaalgebruik, constructie, duurzame installaties, financiën), zodat de gebruikers ook beter begrijpen waarover ze beslissingen gaan nemen. Wij beginnen daarom eerst altijd met een soort van kennisoverdracht en gaan daarna pas ideeën uit de gebruikers halen.

Wat betekent het begrip menselijke maat voor jou?

De menselijke maat is voornamelijk relevant op het begane grondniveau. Er zijn verschillende snelheden waarmee je door de stad beweegt. Je kunt lopen, fietsen, autorijden. Iedere snelheid heeft een eigen maat. Al je door de Haarlemmerstraat rijdt met de auto, zie je heel andere dingen dan als je loopt. Lopend zie je veel meer, dan is de korrel veel fijner. Je moet bij het ontwerpen dus rekening houden met wie er door het gebied beweegt en wat zijn de snelheid is.

Ik vind de menselijke maat ook in een ander opzicht belangrijk. Dit heeft niet zozeer met de letterlijke maat te maken maar met de invloed van mensen in de stad. Mensen moeten zeggenschap hebben over hoe hun stad, de publieke ruimtes en de plint van gebouwen eruitzien. Hierin is vooral het programma belangrijk. Een voorbeeld: Ik woon in de buurt van Buiksloterham, waar allemaal nieuwe gebouwen

worden gemaakt door bouwgroepen maar ook door commerciële partijen. Voor een commerciële partij is het belangrijk dat de verhuur van de plint-ruimtes een zo hoog mogelijke financiële opbrengst heeft. Deze ruimte wordt daarom graag verhuurd aan bijvoorbeeld een advocatenkantoor. Als buurtbewoner heb ik hier natuurlijk niet zoveel aan. Als mijn bureaus en ik een aandeel zouden hebben in zo'n begane grond-verdieping, zouden we deze aan partijen verhuren waar we wél wat aan hebben: een leuk groentewinkeltje of een theehuis. Voor ons is het helemaal niet belangrijk om hiermee veel geld te verdienen. Wij willen in een leuke buurt wonen.

Aan welk programma denk je dan?

Dat ligt heel erg aan de buurt. In sommige buurten is er veel behoefte aan plekken voor jongeren: een game room of een co-working space. Het is heel leuk om dat soort programma's uit een buurt op te halen. Voor een gemeente betekent een participatie proces vaak dat zij informatie verstrekken aan de buurt. Maar in mijn opinie moet je geen informatie naar de buurt brengen, je moet juist informatie uit de buurt halen en daarmee aan de slag gaan.

Wat is er naast het programma van invloed op de menselijke maat in de straat?

Het groen. Maar ook het straatprofiel. Iedereen verbaast zich er altijd over hoe smal de Kalverstraat eigenlijk is. Het profiel heeft echt veel impact op hoe je een plek beleeft. Je kunt een heel hoog gebouw natuurlijk in één keer op de stoep zetten of iedere verdieping een stukje laten terugspringen. Dat doet heel veel met hoe je een ruimte ervaart.

Zijn er bepaalde lessen die jullie gebruiken bij het toepassen van de menselijke maat in jullie projecten?

Ik las ooit een stuk in het Parool over de Zuidas. De journalist vond dat daar de menselijke maat was vergeten: een voetgangersgebied met meterslange plinten van glas, zonder onderbreking. Hij had een heel betoog over variatie op begane grondniveau. Deel de plint op in stukken van maximaal acht meter en laat iedere acht meter iets anders gebeuren. Variatie op begane grondniveau maakt het een leuk gebied om langs te lopen.

Zijn er plekken die jullie inspireren?

Op de Deense eilanden liggen dorpjes met veel cobblestones en kleine huisjes van één of twee verdieping met geveltuinen, waar stokrozen in groeien. Dat is voor mij echt de menselijke maat. Die geveltuinen zijn heel goed voor de menselijke maat én voor de ecologie in de stad. Groen is altijd goed voor de menselijke maat. Bloemen



Schoonschip © Isabel Nabuurs / Space&Matter

creëren schaduwen en er is leven voor insecten mogelijk. Je kunt je beter verhouden tot een gebouw met een enorme plint als er groen is toegepast in de gevel of op de grond.

Bij welke projecten hebben jullie specifiek gekeken naar het creëren van een menselijke maat?

Wij hebben hier in de buurt gewerkt aan het project Schoonschip, een drijvende wijk. Het heeft tien jaar geduurd om dit eigen initiatief van de bewoners te realiseren. Het is een heel gevarieerde wijk, waar iedereen zijn eigen huis kon bouwen aan een gemeenschappelijke steiger. Tussen de huizen liggen drijvende tuinen en iedereen heeft een terrasje op het water. Daarnaast is het ook een heel duurzame wijk met een 'smart grid' op zonne-energie. Op de steigers staan veel potten en plantenbakken met bloemen. In deze wijk zit veel menselijke maat, je kunt er heerlijk zitten en de planten ruiken. De bewoners zijn er heel gelukkig mee. Zij hebben zelf initiatief genomen voor dit project, zijn zelf collectief opdrachtgever geweest en hebben dus ook alles zelf kunnen bedenken en bepalen. Daar krijg je hele bijzondere en menselijke wijken door. ►



Beekblokken © Space&Matter

Daarnaast zijn we in Roosendaal bezig met het project Beekblokken, een gevarieerd wijkje dat we dit keer niet met toekomstige bewoners hebben ontwikkeld. We creëren hier allemaal ontmoetingsplekken. Dat is wat voor mij de maatschappelijke maat écht is. Je moet elkaar de hele tijd tegenkomen en contact hebben met elkaar.

Zijn er barrières waar jullie tegenaan lopen bij het ontwikkelen van de menselijke maat?

Het kost geld. Bij Beekblokken bijvoorbeeld laten we de gebouwen terugspringen, zodat je diepte in de gevel krijgt. Dit is uiteraard duurder dan als je een gevel gewoon recht maakt. Als je hoge variatie wilt maken in detaillering en materialisatie kost dat gewoon meer, dus dat is moeilijk. Voor een projectontwikkelaar is dit soort variatie vaak minder belangrijk. Het is een kostenpost die financieel niets extra's oplevert.

Hoe zorg je dan dat dit toch belangrijk wordt gevonden?

Door het zelf te doen en zelf te ontwikkelen. Wij denken dat projectontwikkeling niet zo heel moeilijk is en vinden dat het anders moet. Maar dat is wel een traject waar we in moeten komen, want het gaat om veel geld en dat hebben we nog niet. Maar we proberen te laten zien hoe het anders kan. We vinden het belangrijk dat toekomstige bewoners en gebruikers zelf dingen bedenken. Zo komen we erachter wat zij belangrijk vinden en daar kunnen we dan ons ontwerp op aanpassen.

Hoe kijk jij aan tegen verdichten en hoogbouw?

Ik ben voorstander van hogere dichtheden, maar je moet je ook in hoge dichtheden kunnen associëren met de gebouwen. Ik heb zelf in de Silodam gewoond, waar honderdvijftig woningen verdeeld zijn over verschillend gekleurde 'buurtjes'. Dit creëert contact tussen de bewoners en verbinding met het gebouw, de fysieke woonomgeving.

The Urban Tree Village is een ontwerp van ons dat ook uit verschillende 'buurtjes' bestaat. Boven een plint met een foodmarkt bevinden zich eenheden van ongeveer 30 verschillende woningen waarbinnen de mensen elkaar kennen. In mijn buurt heb ik, meer of minder intensief,

contact met ongeveer 25 gezinnen. In stedenbouw moet je die maat proberen op te zoeken en dat kan ook in de hoogte. Je kunt bijvoorbeeld liften maken die naar een gemeenschappelijke lobby voor een gebouwdeel gaan waar je je buurtgenoten tegenkomt. Vanuit die lobby neem je dan een trap of een ander liftje naar je eigen verdieping. Het is vooral belangrijk dat je niet je deur uitloopt, meteen de lift instapt naar de parkeergarage en meteen weg bent.



Urban Tree Village © Space&Matter

In dit gigantische kantoorgebouw in ons stedenbouwkundig plan voor het Buikslotermeerplein is dezelfde strategie toegepast: Het opdelen in kleinere eenheden. Al is het natuurlijk nog steeds een gigantisch groot gebouw, het is wel een stuk minder anoniem. Op buurtniveau is variatie en dieptewerking in een straat heel belangrijk. Dat een gevel bijvoorbeeld iets terugligt ten opzichte van andere gevels en er dus geen kaarsrechte lijn ontstaat.



Buikslotermeerplein © Space&Matter

Welke trends signaleer je als je kijkt naar verdichting en hoogbouw?

Naast het opdelen in kleinere volumes, zie je een trend om groen in de hoogbouw te plaatsen. Dat begon in Milaan met 'Bosco verticale'.

Hoe zie jij de menselijke maat en de toepassing ervan in de toekomst het liefst ontwikkelen?

We hebben één miljoen woningen die gebouwd moeten worden in Nederland. Laten we er alsjeblieft voor zorgen dat die niet allemaal gebouwd worden door de grootschalige ontwikkelaars, die dat doen met het doel om geld te verdienen voor beleggers. Ik wil mijzelf heel hard maken voor een andere manier van ontwikkelen, bottom-up, samen met mensen. We zijn bezig met de ontwikkeling van een platform, dat we 'crowdbuilding' noemen. Het plan is dat mensen hun woondromen of woonwensen kenbaar maken en ook aangeven waar ze dit graag zouden willen verwezenlijken. Het doel is om van een aanbod-gedreven naar een vraaggestuurde woningmarkt te gaan. Dan komt de menselijke maat vanzelf, want dat is namelijk wat mensen graag willen. Maar ik verwacht dat onze politiek de komende tijd toch nog veel voor de korte termijn zal kiezen. Vaak wordt gedacht dat het creëren van ideeën samen met

mensen moeilijk is en lang duurt, maar dat hoeft helemaal niet. Als je het proces maar heel helder maakt. De politiek zou gewoon moeten zeggen: Tenminste twintig procent van de woningvoorraad moet gegund worden aan onze burgers zelf! ■

“**Als je gaat verdichten maar niemand wil er wonen,**
dan is het twee keer zonde
van de moeite.”

Alexander Herrebout is landschapsarchitect en oprichter van OTO Landscape. Hij werkt geregeld als als docent aan de Rotterdamse Academie van Bouwkunst.



Alexander Herrebout
OTO

Op wat voor schaalniveau richten jullie je en wie zijn jullie opdrachtgevers?

Wij zijn een bureau voor landschapsarchitectuur en werken op stedelijke en op landelijke plekken. Onze focus ligt op verdichting en vergroening: Hoe maak je steden compact op zo’n manier dat er prettige plekken ontstaan met ruimte voor natuur- en klimaatadaptatie? Het schaalniveau van onze projecten varieert sterk. Soms doen we mee met tenders voor woningbouw. Dan is onze rol om ervoor te zorgen dat ecologie en klimaatadaptatie een goede plek krijgt in het project. Soms zijn het grote gebieden en dan zit ons werk meer op structuur niveau. Onze opdrachtgevers variëren ook heel sterk: overheden, gemeentes, provincies,

ontwikkelaars en particulieren. Daarnaast starten we ook eigen onderzoek en zoeken hiervoor funding bij het Stimuleringsfonds of andere partijen. We onderzoeken bijvoorbeeld wat de impact van schaduw is in stedenbouwkundige plannen, hoe ruimtes bepaald worden door licht en donker. Als we onderwerpen interessant vinden waar geen opdrachtgever voor is, beginnen we gewoon zelf.

Wat betekent het begrip menselijke maat voor jou?

Menselijke maat betekent voor mij dat je aan een ruimte voelt dat er aandacht is voor jou als mens, dat er dingen zijn waarmee je je kunt verbinden. Dat kunnen activiteiten zijn, maar het kan ook zitten in de schaal of in de maat van de ruimte. En in de variatie, diversiteit en afwisseling in alles wat je beleeft en ziet. Een stad met té grote gebouwen zonder verfijning, met té lange en té monotone straten voelt niet menselijk aan. Verbindingen tussen mensen en hun omgeving ontstaan ook als je mensen kan zien werken vanaf de straat of dat je het gevoel krijgt ergens naar binnen te kunnen lopen. Hiervoor moeten ruimtes goede verhoudingen hebben, toegespitst op mensen.

Wanneer zijn deze verhoudingen goed?

Je hebt hiervoor bepaalde basisregels. Bijvoorbeeld dat de wanden van een plein een derde zijn van de pleinruimte zelf. Dat zorgt voor een prettige mate van beslotenheid, niet te open maar ook niet te besloten. Als je dat weet, kan je bij de verdichting rond dat plein misschien vanaf die hoogte een offset maken, zodat je een hoger volume wél bouwt maar níet ziet. De verhoudingen van het plein blijven dan goed.

Hoe komt dit dan tot uiting bij jullie ontwerpen en de adviezen die jullie geven?

Wij zijn geen architecten. We zijn stedenbouwkundig bezig en richten ons op de buitenruimte. Wij kijken daarbij wel heel erg naar de straatwanden en de ruimtes tussen de gebouwen. Ik denk dat het belangrijk is om een straat zo in te richten dat je kan relateren aan de plint van het gebouw. Dat je ziet wat er in de plint gebeurt, dat



je er makkelijk langsloopt en er interactie mee hebt. Wij kijken ook naar gradaties in openbaar en privé, naar de overgangen tussen straat en gebouw. Je kunt in plaats van een harde rooilijn een stoep ook net iets optillen en een ruimte maken die meer bij het gebouw hoort. Dit kan echter ook de afstand tussen de straat en de activiteiten in het gebouw vergroten en de interactie verminderen. We onderzoeken per plek welke oplossing we inzetten.

Zijn er referenties die jullie gebruiken bij het toepassen van de menselijke maat in jullie projecten?

Dan denk ik bijvoorbeeld aan Parijs. Die stad werkt zo goed omdat er een hoge dichtheid wordt bereikt met bouwblokken en straatprofielen die prettige maten en verhoudingen hebben. Het gevoel van stedelijkheid zit hem enerzijds in de continuïteit van die bouwblokken en anderzijds in de variatie in de invulling van de plinten én in de geleding van de bouwblokken waardoor je kunt zien waar je woont. Heel anders is Rotterdam, de stad waar ons bureau zit. Op sommige plekken, zoals op het Weena, voel je dat het verkeerssysteem heel dominant is. Je kunt er wel lopen, maar het relateert totaal niet aan de schaal van de voetganger. Je ziet wel dat veel steden, zoals Rotterdam, druk bezig zijn om de switch naar de schaal van de voetganger en de fietser te maken.

In Barcelona bijvoorbeeld worden in het grid van Cerdà straten autovrij en alleen maar voor voetgangers en fietsers toegankelijk gemaakt: de zogenaamde superblocs. Dat vind ik interessant, omdat het een bestaand systeem aanpakt en beter maakt. Het laat zien hoe een stad adaptief kan zijn.

Bij welke projecten hebben jullie specifiek gekeken naar het creëren van een menselijke maat?

We hebben meegedaan aan de competitie Passages Shanghai. Dat project had als doel om het bestaande masterplan meer toe te spitsten op gebruik door fietsers en voetgangers. Het masterplan bestond uit een paar grote straten waar veel auto’s door



Passages Shanghai © OTO landscape architecture



NPD zone © OTO landscape architecture

heen reden. Ons voorstel was om dit plan op te knippen en er een heel fijn netwerk doorheen te vlechten met tuinen, bruggen en ophaalpunten voor je fiets. Een netwerk voor de menselijke maat.

Het project NPD zone in Utrecht is een verdichtingsproject met grote woonblokken. In het project gaat het voor ons over de openbare ruimte tussen de gebouwen en de overgangszones (gradaties van hard naar zacht) bij de plinten van de gebouwen. We plaatsen bomen die de schaal van de omgeving aan de blokken relateren. Niet alleen aan de plint maar ook aan hoger gelegen ruimtes zoals daktuinen of balkons. Zodat je nog net even naar boven “Hoe gaat het?” kan roepen. Wij hebben onderzocht of je de blokken letterlijk open kan knippen om de relatie van collectieve binnentuinen, daktuinen en balkons met de omgeving te versterken. Delen van de blokken worden flexibel geprogrammeerd, waardoor je niet alleen maar woningen met voordeuren hebt maar ook ander gebruik stimuleert. Door de auto’s onder de gebouwen te laten parkeren, is de openbare ruimte tussen de gebouwen autovrij. Dit verhoogt de leefkwaliteit en creëert mogelijkheden om de verschillende openbare ruimtes en binnentuinen aan elkaar te koppelen. Hierdoor ontstaat een soort continu netwerk. ►



Passages Shanghai © OTO landscape architecture

Wat voor soort groen past goed bij de menselijke maat?

Vroeger werd veel ingezet op stevige groenstructuren met beplanting die makkelijk te onderhouden en niet kapot te krijgen was. Nu ze je veel meer dat met siergrassen en vaste planten een bewegende, zachte laag aan de stad wordt toegevoegd. Op het Schouwburgplein in Rotterdam bijvoorbeeld staan grote bakken met meerstammige bomen die tot vier à vijf meter hoog gaan. Deze bakken vormen plekken waar mensen elkaar ontmoeten. Ten opzichte van de omliggende grote gebouwen zorgen ze voor een menselijke maat en schaal. Het groen draagt door variatie (soort groen, type beplanting, verschillende hoogtes) bij aan afwisselende verhoudingen in de stedelijke omgeving.

Een ander voorbeeld zijn de kleine pocket-parks, verstopt tussen de hoge gebouwen van New York, waar je je even terug kan trekken uit het stadsgevoel. Deze plekken zijn intensief groen en worden vaak door de eigenaren van de omliggende gebouwen onderhouden. De parkjes voegen veel kwaliteit en menselijke maat toe aan de stad.

Zijn er barrières waar jullie tegenaan lopen bij het ontwikkelen van de menselijke maat?

Dat is per project verschillend. Vaak ligt er een gemeente al een soort (beheer)plan, structuur of richtlijn voor de buitenruimte. Als je daar vanuit het ontwerp iets aan wilt wijzigen, kunnen die plannen of richtlijnen barrières worden. Om een voorbeeld te geven. Een gemeente heeft een ambitie- en beheerniveau vastgelegd voor een stuk stad. Daar hoort een budget en een bepaalde materialisering bij. Dit is moeilijk te wijzigen, omdat de stedelijke diensten al vanuit dat systeem denken. Dan moeten we die diensten verleiden en laten zien dat iets anders ook heel mooi kan zijn. Soms geven we bepaalde plekken iets minder aandacht, zodat we op andere plekken iets meer kunnen doen, terwijl de financiën neutraal blijven. We proberen intelligent om te gaan met de materialen of de keuzes die je wél hebt om de menselijke maat tóch te laten ontstaan.

Welke trends signaleer je als je kijkt naar verdichting en hoogbouw? Wat verwacht je in de toekomst?

Ik weet niet of het trends zijn, maar we zien een toename van een soort intensivering, het koppelen van verschillende gebouwen of groengebieden. Soms ontstaat een soort tweede maaiveld, soms komen er bruggen tussen gebouwen en worden verschillende niveaus toegankelijk gemaakt. Ik vind het interessant dat een dak niet meer per se privé is of collectief is, maar ook openbaar kan worden. Deze trends worden aangewakkerd door de voorwaarden die gemeentes stellen. Eigenlijk word je gewoon gedwongen om iets op het dak te doen (energie, water, iets ecologisch of juist iets sociaals) en dat vind ik heel goed. Je ziet dit vooral in binnensteden, die onder hoge stedelijke druk staan, maar je zou dit eigenlijk ook aan de rand van de stad willen zien. Denk aan de bedrijventerreinen die vaak gigantische daken hebben, waar niets mee wordt gedaan. Juist verdichten in deze gebieden door hoogbouw, zou het onderzoeken waard zijn, ook omdat de menselijke schaal in deze delen van de stad ontbreekt.

Waar ligt voor jou de essentie van de menselijke maat in het ontwerp?

Ik denk dat die in de ruimtelijkheid van het ontwerp ligt. Dat je verhoudingen goed maakt, dat je dingen goed zichtbaar maakt of juist niet, dat je lichte en donkere plekken hebt, dat routes logisch aansluiten. Het zit hem dus niet alleen in de materiaalkeuzes. Er moet genoeg te zien of te beleven zijn om de verblijfskwaliteit prettig te maken. Soms kan dat ook door een cafeetje op een dode hoek toe te voegen. Zo simpel kan het ook zijn.

Welke ontwikkelingen gaan de leefkwaliteit van gebiedsontwikkeling in de komende 10 jaar verbeteren?

Ik denk dat er veel aandacht naar Smart Cities zal uitgaan. Er wordt veel gesproken over een technologie die dienend is aan het welzijn van mensen in steden. Een super efficiënte technische stad lijkt mij niet per se de meest leukste stad om in te wonen of te leven. Technologie moet dus dienend zijn aan individuele én collectieve leefkwaliteiten. Zodat hier ruimte ontstaat voor samenleven en er niet allemaal individuele bubbels ontstaan en de stad voor iedereen is.

Hoe zie jij de menselijke maat en de toepassing ervan in de toekomst het liefst ontwikkelen?

De menselijke maat gaat erover dat je je prettig voelt op een plek in de stad, alleen en met elkaar.

Eigenlijk is het zo simpel en van daaruit ontwikkel je een concept of bouw je een stad. Je wilt verdichten omdat je mensen een goede plek in de stad wil geven, omdat het vanuit duurzaamheid handig is en omdat het misschien ook betere steden op kan leveren. Dat moet dan voorop staan en alle beslissingen moeten daarop volgen. Dat is de basis. Want als je gaat verdichten maar niemand wil er wonen, dan is het twee keer zonde van de moeite. Op het moment dat een plek niet goed werkt of geen kwaliteit heeft, dan ontstaat er geen energie. Wanneer dit wel zo is en je bent er graag, dan wordt die energie juist versterkt.

Ik vind dat we een soort systeem of een verzameling criteria zouden moeten ontwikkelen, om het begrip leefkwaliteit objectief te omschrijven. Waar zit hem dat nou echt in? Variatie, verhoudingen, interactie? Laten we daar richtlijnen voor ontwikkelen! ■



Tuinen Generaal Simonds © OTO landscape architecture

“Waarom zou je niet een nieuw Vondelpark maken in plaats van een nieuwe woonwijk in de stad?”

Joram Otterloo is stedenbouwkundige en partner bij IMOSS, adviesbureau voor stedenbouw, landschap en buitenruimte. Hij is tevens docent stedenbouw aan de Hogeschool van Amsterdam.



Joram Otterloo
IMOSS

Op wat voor schaalniveau richten jullie je en wie zijn jullie opdrachtgevers?

Wij zijn een bureau voor zowel stedenbouw, landschap als buitenruimte. We hebben bewust geen architectuur in huis. De opgaves die we doen, benaderen we altijd vanuit de landschap en de plekken die je wilt maken. De menselijke maat komt voor ons vanuit de buitenruimte en het landschap. De gebouwen schikken zich naar het landschap en de plekken die we voor ogen hebben. Dat is ons uitgangspunt. Wij hebben verschillende disciplines: landschapsarchitecten, stedenbouwkundigen en ontwerpers van openbare ruimte. We ontwikkelen visies op de regionale schaal (bv. grote gebiedsontwikkelingen, of transformatie van kassengebieden), doen strategische opgaves (bijvoorbeeld verdichtingen en transformaties) en maken ook stedenbouwkundige plannen. Soms

IMOSS
STEDENBOUW
LANDSCHAP
BUITENRUIMTE

zijn de opgaves heel stedelijk, soms uitleglocaties en soms ook een boeren erfje aan de rand van een dorp. We werken 50% voor overheid, gemeentes en provincies en 50% voor ontwikkelaars, beleggers en ontwikkelende bouwers. Feitelijk fungeren wij als schakel tussen overheid en markt en vinden daar een goede balans in. Daar zit natuurlijk wel enige nuance in. Onze taak is het om een balans te vinden tussen een plan dat enerzijds financieel rendabel is en anderzijds de maximale kwaliteit behaalt.

Hebben jullie een bepaalde visie binnen IMOSS?

We ontwerpen een gebied bewust vanuit het landschap en de plek. Dit klinkt heel logisch maar dat is het niet. Bureaus met architectuur en stedenbouw in huis bekijken de opgave vaak vanuit de gebouwde omgeving. Wij draaien dit om, wij ontwerpen vanuit het landschap en de gewenste plekken. Aan de hand van dit landschap en de plekken geven we vorm aan de gebouwde omgeving en kijken we op welke wijze we deze toekomstbestendig krijgen. Om dit voor elkaar te krijgen hebben we een geheel eigen methodiek ontwikkeld. Een systeem waarbinnen we de gewenste kwaliteit kwantificeren. Hiervoor hebben we de afgelopen tien jaar een eigen systeem ontwikkeld, waarin we Excel-sheets aan ons CAD-systeem koppelen. Hiermee kunnen we de plannen die we tekenen vanaf de eerste stap direct doorrekenen op kengetallen. Iedereen ziet hiermee direct, hoe een bepaalde ambitie zich vertaalt in financiële zin en in aantallen. Een goede visie vanuit het landschap en het maken van de plek, gecombineerd met haalbaarheid en inzicht. Dat typeert IMOSS.

Wat betekent het begrip menselijke maat voor jou?

De menselijke maat staat voor een prettige maat en schaal die je ervaart als je op straat loopt, fiets of rijdt. Wat mij opvalt is dat de menselijke maat-focus heel erg op de architectuur en het gebouw ligt. Voor ons is het juist een optelsom is van alle elementen in de buitenruimte. Menselijke maat is natuurlijk ook wel een beetje ongrijpbaar. De één beleeft het anders dan de ander.

Wat is volgens jou goede openbare ruimtes?

De inrichting van de buitenruimte maar ook de vormgeving van een gebouw moet aangepast zijn aan de maat van een mens. Als een toren totaal geen reliëf of een straat maar één type verharding heeft, is dit niet het geval. Alle elementen in een straat kunnen daaraan bijdragen. Een boom kan bijdragen aan de ‘verkleining’ van de ‘grote’ wereld eromheen. Een plek kan je maken met een paar goede bomen, een klein bankje en wat water. Een goede plint zorgt ervoor dat het gebouw niet plat op de grond staat, maar dat er een soort van gedefinieerde overgang ontstaat, met een hoogte die past bij de menselijke maat. Stap één is dat de plint herkenbaar moet zijn. Stap twee is dat er iets gebeurt in een zone van ongeveer 1,80 meter tussen de lopende of fietsende voorbijganger en het gebouw zelf. Dat kan groen zijn of een verandering van verharding. De combinatie van plint en overgangszone is heel belangrijk voor ons. Je ziet soms voorbeelden van prachtige gebouwen waar de stoep of de weg kil op aansluit. Als je de overgangszone mist, mis je ook het gevoel van een goede menselijke maat en schaal. Dan kan de plint nog steeds heel goed zijn, maar als die zone daarnaartoe niet goed is dan heb je nog steeds geen goeie menselijke maat.



© IMOSS

Zijn er referenties die jullie gebruiken bij het toepassen van de menselijke maat in jullie projecten?

Dit is in Kopenhagen. Een informele route, die door een aantal binnentuinen heenloopt. De zitplek voelt meer privé aan dan de zone waar je loopt. Langs de balkons is wat groen gemaakt met soms een boompje erin. Een prettige ruimte met een menselijke maat. De bebouwing gaat tot zeven lagen hoog. Het is feitelijk een collectieve ruimte waar je als passant doorheen kan. Maar dat doe je toch niet echt omdat het aanvoelt als privé.



© IMOSS

Bij welke projecten hebben jullie specifiek gekeken naar het creëren van een menselijke maat?

Dit project gaat volgend jaar in aanbouw. De plinten maken af en toe een knik naar binnen, waardoor je soms een dak boven je hoofd hebt. Dat voelt prettig en daarmee creëren we ook een menselijke maat. Het looppad heeft een eigen materialisering, waarmee we een overgang richting het gebouw maken. Je kunt mensen heel erg sturen met materialisatie, daar hoeft je helemaal niet zoveel borden voor te plaatsen.

Dit plan is vorige week goedgekeurd en dat gaan we nu verder uitwerken. Hier benadrukken we de ingangen door ze iets naar binnen te drukken, waardoor je een dak boven je hoofd hebt als het gebouw binnenkomt. Af en toe creëren we afstand met groen en wat grind.



© IMOSS

Dat draagt bij aan die menselijke maat. Zo'n boom van vier of vijf 5 meter hoog helpt daar natuurlijk ook bij.

Hoe kijk jij aan tegen verdichten en hoogbouw?

Wat is hoogbouw? Wij hebben projecten en daar noemt een klagende buurman vier lagen al hoogbouw. Ik vind dat hoogbouw een middel moet zijn om iets voor elkaar te krijgen. En dat middel ontdek je als je gaat ontwerpen vanuit de plek die je wilt maken. Dan kan hoogbouw daar een rol in spelen. In Utrecht ontwikkelen ze nu blokken met torens van 20 lagen hoog en een kleine binnenhofjes. Als je dan in je tuintje zit, heb je een toren naast je die je tuin kan inkijken. Daar heb ik moeite mee. Als je hoogbouw maakt, moet de ruimte eromheen groot genoeg zijn, zodat het prettig voelt.

Wat valt je op als we kijken naar de beleving van nieuwe woonmilieus op ooghoogte?

Ik vind plekken waar veel hoogbouw staat vaak een samenraapsel van gebouwen, waardoor ik de menselijke maat mis. Heel architectonisch. Er wordt te weinig aandacht geschonken aan de overgangen tussen de gebouwen en de ruimte waar mensen lopen of fietsen. Dat valt mij in Nederland op bij de Zuidas of bij Haven-Stad in Amsterdam. Architectonisch staan er goede gebouwen, alleen bij de overgangen en openbare ruimtes mist de aandacht en daar gaat het voor mij mis.

Welke trends signaleer je nu op het gebied van de hoogbouw?

De trend dat hoogbouw een doel is geworden en geen middel meer. Iedereen roept dat hoogbouw de oplossing voor de stevige woningbouwopgave. Volgens mij is hoogbouw een middel want je kunt dichtheid ook halen op andere manieren. Maar de trend is dat de discussie over hoogbouw gaat terwijl die volgens mij over verdichting moet gaan.

Hoe zou je dat dan ook anders kunnen realiseren?

Jan Gehl heeft ook onderzoek gedaan naar de vraag: Wanneer heb je betrokkenheid bij het openbaar gebied vanuit je woning? Het blijkt dat de straat eigenlijk te ver weg is, als je boven de vijf of zes lagen woont. Dan kijk je er altijd overheen en is het te ver om naar toe te gaan. Dus een levendige openbare ruimte werkt vaak alleen voor de mensen in de eerste vijf woonlagen. Vanuit die optiek zou je kunnen zeggen je niet hoger dan vijf lagen zou moeten bouwen.

Welke ontwikkelingen gaan de leefkwaliteit van gebiedsontwikkeling in de komende 10 jaar verbeteren?

Wat ik een risico vind is dat de markt en veel overheden gericht zijn op bouwen, bouwen, bouwen. Het liefst allemaal binnen de grenzen van de steden. Het gevolg daarvan is dat alle open plekken in de steden rücksichtslos worden dichtgebouwd als we niet oppassen. Er moet een balans komen tussen de verdichting in de stad en plekken waar je op bijzondere wijze gaat ontwikkelen aan de randen van steden en dorpen. Op een dusdanige wijze dat vooral ingezet wordt op groen blauwe netwerken in en uit de stad, daar moet op gestuurd worden. Het zou mijn droombeeld zijn dat we na de verkiezingen weer een ministerie hebben, dat daar op landelijk niveau heel gericht op gaat sturen.

Wat bedoel je met extensiever bouwen?

Dat kunnen bijvoorbeeld losse blokjes in een groen park zijn van vijf of zes lagen, waarmee je de ruimte schept om ook in steden plekken tot parken te transformeren in plaats van tot weer een nieuw woongebied met veel mensen. Als je ziet dat mensen tijdens Corona massaal de natuur intrekken, betekent dat volgens mij dat zij in hun eigen omgeving dus geen plek hebben om buiten te zijn. Waarom zou je niet gewoon een nieuw Vondelpark maken in plaats van een nieuwe woonwijk in de stad. In gebiedsontwikkelingen wordt nergens meer een park à la Vondelpark gemaakt qua maat, terwijl de dichtheid toeneemt, een integrale visie op zowel stad als landschap kan hier een bijdrage in leveren.

Wat verwacht je in de toekomst?

Als ik kijk naar de gemeentes die nu natuurlijk feitelijk zelf bepalen waar gebouwd wordt, gaat de discussie altijd over inbreiding. Dus ik ben bang dat we de komende vier of vijf jaar alsnog heel veel gebieden in de steden op gaan offeren aan ontwikkelingen met onder andere hoogbouw. ■

“Als gemeenteraadslid kwam ik tot de ontdekking dat ruimtelijke ordening heel conservatief is ingesteld in Nederland.”

OVER
MORGEN

Tjakko Dijk is project- en procesmanager en -adviseur in de leefomgeving bij Over Morgen en oud-gemeenteraadslid in Amsterdam.



Tjakko Dijk
Over Morgen

Wat voor bedrijf zijn jullie en wat voor type projecten voeren jullie uit?

Over Morgen is een adviesbureau dat werkt aan thema's als: warmte-koude opslag en beleid daarvoor, warmtetransitie-visies om van het gas af te gaan, zonne-energie en duurzame mobiliteit. We maken gebiedsontwikkelingen en omgevingsvisies voor gemeenten. Lange termijn visies: Wat zijn de ambities en de opgaven die je op lange termijn wil vastleggen en realiseren met betrekking tot de leefomgeving? Dit doen wij vanuit het besef dat wij willen werken aan een duurzame leefomgeving. Het begrip duurzaamheid zit bij ons helemaal in de genen. Voor ons is dat begrip heel breed. Het betekent niet alleen dat omgevingen energieneutraal of autoluw worden, maar het gaat ook over inclusiviteit en het creëren van een fijne leefomgeving waar mensen zich gelukkig en prettig voelen. Daarbij willen wij ook bijdragen aan duurzaamheid in de zin van, als ik het heel idealistisch zeg, het redden van de planeet. Het moet wel toekomstbestendig zijn.

Bij Over Morgen ben ik met visievorming bezig en kijk ik waar nieuwe kansen liggen: Hoe kunnen we onze ideeën en idealen het beste realiseren? Om die reden ben ik aangehaakt bij Sensing Streetscapes. Ik ben enigszins visionair ingesteld en denk graag mee met vernieuwingen. Dat deed ik ook tot 2018 als gemeenteraadslid bij de Gemeente Amsterdam, waar ik mij, vanuit mijn achtergrond als planoloog, heb beziggehouden met ruimtelijke ordeningsprojecten in Amsterdam. Met de besluitvorming en de politieke kant ervan. In die rol kwam ik tot de ontdekking dat ruimtelijke ordening héél conservatief is ingesteld in Nederland. We mogen dat best een beetje opschudden. Vandaar dat ik juist kijk naar nieuwe dingen in ruimtelijke ordeningsprojecten: Hoe kunnen we nieuwe zaken inzetten? Daar is Sensing Streetscapes natuurlijk een goed voorbeeld van.

Kun je voorbeelden geven van ruimtelijke ordeningsprojecten?

In Amsterdam heb ik als raadslid meegewerkt aan de besluitvorming rond Haven-Stad. Dat is een grote ontwikkeling die in de komende tientallen jaren in het havengebied moet gaan plaatsvinden. Het idee is dat het havengebied getransformeerd wordt naar woon-werk locaties. Er wordt gesproken over 40.000 tot 70.000 woningen. Echt een grootschalige ontwikkeling. Daarnaast is er het project Sluisbuurt op het Zeeburgereiland aan de oostkant van het centrum. Daar zal hoogbouw komen. Toen ik in de gemeenteraad zat, was ik daar een groot pleitbezorger van. Op mijn initiatief is er een hoorzitting georganiseerd waarin onder andere architecten voors en tegens met betrekking tot hoogbouw in

Amsterdam uiten. Dat waren ontzettend interessante discussies die er best fel aan toe gingen. Ik vind dat Amsterdam best een paar nieuwe woonmilieus kan gebruiken. Zoals ik zei, zijn we daarin conservatief. Dit heeft een enorme waarde, als je kijkt naar het centrum of in andere bijzondere wijken. Daar moeten we natuurlijk van af blijven of heel terughoudend mee omgaan. Maar je kunt aan de randen toch echt wel iets indrukwekkends neerzetten. In ieder geval in hoge dichtheden.

Waarom ben jij voorstander van nieuwe woonmilieus met hoge dichtheden?

Dat is deels persoonlijke smaak. Een stad is niet voor één type mens. Daarom is het belangrijk dat een stad verschillende woonmilieus kan aanbieden. Amsterdam is qua woningprijzen niet meer voor iedereen toegankelijk. Wonen is niet meer te betalen in Amsterdam. Daarom moeten er sowieso nieuwe woningen bij en dan denk ik: Kijk naar hele nieuwe categorieën. Dan kun je de hoogte in waardoor je ook veel meer woningen kunt bouwen, zoals bij Sluisbuurt dat nu gebouwd gaat worden.

Leefomgevingen zouden in diversiteit dus moeten aansluiten op de diversiteit aan mensen?

Ja, dat vind ik wel.

Wat waren de argumenten van de mensen die tégen de hoogbouw in Sluisbuurt waren?

Allereerst merkte ik, laat ik daar heel plat in zijn, dat er belangen speelden. Maar dat hoort bij de politiek. Andere argumenten gingen toch dieper dan dat en waren voornamelijk vanuit een conservatief of beschermend oogpunt. Op één locatie op de Herengracht zou je wel eens een toren van Sluisbuurt kunnen zien. De Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad, die heel erg tégen waren, hechtten er heel veel waarde aan, dat je van de grachtengordel met een monumentale status (Unesco-erfgoed) afblijft. Dus zelfs iets wat je héél verderop ziet, mag van hen niet. Ik waardeer die vereniging overigens wel. Je hoorde dus vooral: Dit pas niet bij Amsterdam. Maar ja, wat past wél bij Amsterdam? Daar kwam ik niet echt achter. Ik hecht veel waarde aan de uitstraling van Amsterdam. Je moet niet op de Dam of ergens in het centrum een toren van 140 meter hoogte neerzetten. Maar aan de randen, bijvoorbeeld aan de Zuidas heeft niemand last van hoogbouw. Bij Sloterdijk, bij het Amstel Station en in Noord worden torens gebouwd. Dus dat kan je ook aan de oostkant, aan de rand, creëren.

Jullie visie is gericht op duurzaamheid, wat zijn daarin de maatschappelijke opgaves die jullie tegenkomen?

Moeilijke vraag. Dat verschilt enorm. Er zijn diverse maatschappelijke opgaves. Een belangrijke daarvan is sociale cohesie. We hechten veel waarden aan gemeenschapszin in buurten, in wijken, in dorpen en in steden. Daarmee creëer je een veilige of gewoon fijne leefomgeving. Ik woon in een straatje in Amsterdam West. Ik ken mijn burens enigszins, maar ik zou eigenlijk nog best wat meer willen weten over de mensen die in mijn blok wonen. Dan merk je dat we allemaal opgesloten zitten in ons eigen huisje. Individualisering kan die sociale cohesie in het gedrang brengen. Vooral op buurtniveau. Het park tegenover mijn blok is een locatie waar je mensen tegenkomt. Je moet je daarom ook erg met de inrichting van de openbare ruimte bezighouden. Sluit je mensen niet te veel achter muren op? Kun je wat meer openheid creëren met elkaar? Dus die sociale cohesie zit ook in het ontwerp, denk ik. Een andere belangrijke maatschappelijke opgave is het klimaatvraagstuk. Bij nieuwbouw is het nog enigszins makkelijk om energieneutrale woningen neer te zetten. Maar bij bestaande bouw is het heel moeilijk, om bij mensen achter de voordeur aan te geven: U moet uw huis verduurzamen. Dus ik zie ook een maatschappelijke opgave in het creëren van draagvlak voor verduurzaming. Bij het ontstaan hiervan zal tijd een belangrijke rol gaan spelen. We zullen steeds meer urgentie gaan voelen, ik denk eigenlijk dat we dit nu ook al enigszins voelen. Het wordt dan steeds gemakkelijker. Vloerverwarming bijvoorbeeld kan heel energiezuinig zijn en verhoogt tegelijkertijd het wooncomfort. Dat is een goede maatregel. Maar dat moet je dan ook zo brengen. We zouden bepaalde zaken nog véél positiever onder de aandacht kunnen brengen. Daarnaast is veiligheid altijd een maatschappelijk vraagstuk, waar we mee bezig zijn en wat ook heel belangrijk is bij het ontwerpen van een gebied.

Wat zijn de adviezen die jullie geven met betrekking tot sociale cohesie? Op welke schaal?

In de stad heb ik mij daar voornamelijk vanuit de politiek mee bemoeid. Ik denk dat het daar vooral om de inrichting van de openbare ruimte gaat: Zorg ervoor dat er een prettig verblijfsklimaat ontstaat en dat het niet alleen maar om doorstroming van A naar B gaat. Ik ben er een groot voorstander van om goede verblijfsklimaten te creëren door auto's weg te halen of onder de grond te plaatsen. Daarom vind ik jullie onderzoek met de Eye tracker zo interessant. Ik zou het heel gaaf vinden om



Sluisbuurt © Gemeente Amsterdam

contrast juist mooi, want je mag best zien dat er hoogbouw is. Maar het valt in deze impressie niet heel erg op. Nu is dit maar een impressie, maar ik vind ‘m wel treffend.

Eén van de ontwerpprincipes van de Sluisbuurt is, dat de hoogbouw iets naar achter ligt ten opzichte van de plint. Hier rechts zie je dat terug. Deze inspiratie komt uit Vancouver in Canada. Je ziet direct al een verschil met de toren links die vanuit het water omhoogkomt. Die is veel massiever. Ik vind deze impressie wel heel erg stenig, hoewel ze wel iets hebben geprobeerd met beplanting. Het gaat mij er met name om dat ik het niet storend vind, dat er in de verte een hoog gebouw staat als je met goed materiaalgebruik in de plint een hoogwaardig verblijfsklimaat kan realiseren.



© Gemeente Amsterdam

Dit is een prachtig en héél Amsterdams verblijfsklimaat. Het hoeft van mij ook allemaal niet heel opgeruimd te zijn, het moet vooral levendig zijn. Het mag gebruikt worden. Hier ook weer de brede stoep en shared space. Daar zijn allerlei theorieën en onderzoeken naar gedaan. Achter Amsterdam



© Gemeente Amsterdam

Centraal richting de veerponten heb je hetzelfde principe. Het lijkt in eerste instantie veel meer chaos, maar mensen houden juist veel meer rekening met elkaar. Er gebeurt daar zelden tot nooit een ongeluk, terwijl alles door elkaar beweegt. Het gaat mij erom dat we moeten proberen het als één profiel te zien en daarmee een soort gelijkwaardigheid te creëren. De auto is niet de baas, de fietser ook niet, eigenlijk is iedereen de baas. Dat vind ik een hele interessante benadering.

Wat zijn jullie adviezen met betrekking tot de menselijke maat op plint niveau?

Natuurlijk is het fijn om voorzieningen in de plint te hebben maar dat is niet voor elke straat mogelijk. Als er geen voorzieningen mogelijk zijn, kun je het toch aantrekkelijk maken door het materiaalgebruik. Ik zou dan zeggen: Probeer daarmee de gelaagdheid van Sluisbuurt te versterken. Zorg voor een warme kleurstelling en warm materiaalgebruik in de plint, waardoor je een bepaalde geborgenheid in de straat krijgt, terwijl je ook een hoogstedelijk karakter hebt door een wat wellicht wat killere/stadsere uitstraling daarachter. Ik vind dat een mooie combinatie. Voorzieningen in de plint kunnen helpen om meer levendigheid te creëren, maar het hoeft niet. ■

erachter te komen hoe mensen hun omgeving ook daadwerkelijk beleven. Natuurlijk is bereikbaarheid belangrijk en moet je er iets mee doen, maar ik vind het realiseren van een hoogwaardig verblijfskwaliteit echt het belangrijkste.

Waar is die verblijfskwaliteit van afhankelijk? Van de plint, van de functies, de materialisering van het hele gebouw?

In deze impressie van Sluisbuurt zie je niet dat er enorm veel hoogbouw is. Als je iets zou uitzoomen of drie stappen naar achter zou zetten, zou je zien dat het gebouw rechts een hoger gebouw is. Ik vind dat je hier de menselijke maat behoorlijk kunt creëren. Brede stoepen, shared space door dezelfde materiaalsoorten, waardoor er toch wat auto's kunnen parkeren. Dat maakt het enigszins behapbaar. Opvallend vind ik de brede stoep, de aanwezigheid van groen en het materiaalgebruik van de woningen. Je ziet dat het steengebruik rechts veel huiselijker en veel vriendelijker is dan dat van de hoogbouw daarachter, dat veel witter en strakker is. Ik vind dit

“**Basically, it is all about common sense.**”

Stephanie Akkaoui Hughes is a professional speaker, architect, author & CEO of AKKA Architects.



Stephanie Akkaoui Hughes
AKKA Architects

What kind of company is AKKA?

I founded AKKA about ten years ago because I wasn't in agreement with how architecture was being practiced. Working at OMA, which is considered one of the best architecture firms in the world, I learned a lot about what to do but also about what I didn't want to do. Being there was an eye-opener for me. If the best in the world was doing it in a way that I didn't agree with, then I had to try it my way. That was the trigger of starting AKKA. I believed that architecture was meant to support people and their interactions. And that wasn't always the case. People weren't involved in the process nor in the result.

What is the meaning of human scale for AKKA?

For us, human scale has many different layers of meaning. When most people talk about the human scale, they talk about the physical scale, the relationship between the size of the human body and the height of a building or the width of a street.



Dimensions and proportions. At AKKA, we put an additional layer of meaning on top of the physical one, having to do with the role of people. When we design a space, we imagine walking into that space. What do you see and what do you feel? We don't design with only plans and sections. Human scale also means the participation of people in the process. That's not about co-design, we don't ask people to design with us. It is about a participatory process where we ask them to be engaged and involved. We don't ask them what they want the place to be. That doesn't work, obviously. We want to understand their needs and their dynamics.

How do you organise this process?

This engagement starts very early, even before the design. We do a mix of interviews, surveys and workshops. Depending on the project, we select people, either based on different profiles or based on the same profile. First of all, we discuss problems and tensions. We give people an opportunity to express their frustrations. We want to get that out of the way, because only then we can get to their constructive insights. The next step is to ask: What do you envision instead? Again, this is not about asking people to imagine the space or the project, it's about asking them to imagine how they want to live. How do they want to use the space? What would be an ideal (work)day? The reactions are very different depending on the project: a company, somebody's house or a museum.

What does human dimension mean to you?

It means everything to me. As an architect you get the opportunity and responsibility to create an environment in which other people spend their time. The minute you realise the power of that, you also realise the responsibility that comes with it. It really shocks me, to observe how lightly that responsibility is taken and how much emphasis is put on the aesthetics of the space at the expense of how the space affects the people that are going to use it.

I try not to use the word 'user' because it's an inhuman word. To describe AKKA in one word, I would choose the word 'human'. As an industry, Architecture has focused too much on the end result of beautiful pictures, instead of actually imagining how a person is going to feel in the space when they walk in. That is not going to come if you design in plans. You have to feel the space around you. We literally put ourselves in our clients shoes every time. That's how we look at it. Basically, it is all about common sense and the human dimension.

When is an environment human?

We want the environment to facilitate your interactions and even to anticipate what you're going to need to do in a certain place. The space has to feel natural, intuitive. We have to design like the iPad was designed. To make a space human, you have to understand how to listen and how to interpret what you hear. Those are skills that most architects don't have. We've not been trained to listen or to interpret what we hear and what we don't hear. We are trained to have the answers and to come up with a design. The client expects that as well. At AKKA, we tell our clients that we're not going to give answers right away. We actually need to engage the people. Then the answer comes out naturally, effortlessly. That's why our workshops are interesting. It's not just for us to get insights, it's also for our clients to understand themselves, whether it's a family or an organisation.



KIT HOTEL © 2021 AKKA Architects



IMPACT HUB © 2021 AKKA Architects

Can you give me an example of your work?

This is one of our first projects where we reused almost everything you see. When a project is completed, we always take photographs with people in them. That is our preference because we want to show the human scale. It is not about having perfect pictures that look like nobody's ever lived in the space. We want to show how the space actually works.



Coornhert © 2021 AKKA Architects

When we talk to our clients, we don't just talk over a drawing. A plan doesn't do justice to the way we try to capture their needs. We do a lot more sketches than plans. What is the proportion of a person in the space? How might they experience the



IMPACT HUB © 2021 AKKA Architects

space? What would they see? It is all about the experience. And that is where architects can do a lot better.

You have to design spaces though the experience. For me that is 'added value' and if we're not adding value, what are we doing? While designing, architects forget that they are people, that they are human. They



Coornhert © 2021 AKKA Architects

forget to take their own experiences and that of others with them when they go into the design.

What is your opinion concerning high densities and high-rise developments?

High density creates a magnet effect because people need to be close to their jobs, good schools, facilities, hospitals, shops, life. But in the last year, under Covid circumstances, we noticed that physical proximity to work or schools is not a must anymore. Now we work from home and my home could be absolutely anywhere. We're realising more and more that there's no way we are going back to a five-day workweek in the office, maybe not even in universities and schools. Why should we then pay large amounts of money for very little real estate with no private outdoor space in city centers? People have discovered that they can actually live much closer to nature, outside the city and then commute, because they don't need to be in the city every day. This creates a relief for the density of people living in cities, but not necessarily a relief for mobility. Because the minute people live outside a city, they also tend to get their own car to drive into the city. How is that going to work? Density may have been annoying for some. Density may have been great for others. But in the last year density has become dangerous for all. The concept of the one and a half meters: can you do that in Amsterdam? The sidewalks are not wide enough. You can't walk past somebody on a sidewalk and take one and a half meters distance. In a city like Amsterdam, you can't actually stay away from people.

A new trend?

In the big picture, this idea that we're not tied to commuting to our jobs everyday gives a lot more freedom. Hopefully that helps to distribute the population in a more even way. The density may be a problem in dense areas, the lack of density is a problem in other areas. Too much of anything can be too much, so you want a kind of balance. Some areas in the Netherlands are totally



KIT Offices © 2021 AKKA Architects

underpopulated. This is not great, because they don't get the funding, they don't get the infrastructure, they don't get the public transport that they might need. That's a negative cycle. It is interesting to see how this is going to play out and how people's thinking about it is changing.

How do you hope to see the environment develop in the next 10 years?

I would love to see more balance. I would love to see less construction and more nature in cities and maybe potentially more construction and less nature in other areas. To spread things around. I don't believe in having to choose between the vibe of the city and the benefits of nature, we can create more blended balanced environments. There is no reason why we can't have more nature in cities and then have more density between a city and the next big city. An 'either or' choice is not a choice, it's a dilemma. I believe we can create environments that have the 'best of both worlds', as they say, environments that have balance, environments that support people's daily interactions. ■

“Je kunt niet alleen maar programmatisch denken dat mensen moeten wonen, dat is echt onvoldoende.”

Elma van Beek is stedenbouwkundige en sinds drie jaar partner van Bureau Maris, Vormgevers van stad & landschap. Daarvoor werkte ze onder meer negen jaar als zelfstandig stedenbouwkundige.



Elma van Beek
Bureau Maris

Wat voor bedrijf zijn jullie en wat voor type projecten voeren jullie uit?

Bureau Maris is een bureau voor landschap en stedenbouw met 3 technische werkvelden in huis: stedenbouw, landschapsarchitectuur en techniek buitenruimte, waarmee we voor de gehele breedte van het ruimtelijk werkveld ontwerpen voor een duurzame toekomst kunnen maken en deze ideeën kunnen uitwerken tot realisatie, met bijvoorbeeld bestekken en begeleiding van aannemers. We werken van grootschalige schetsen en structuurlijnen tot de schaal van de stenen en de techniek. Onze projecten zijn in heel Nederland.

Wie zijn jullie opdrachtgevers?

Dat zijn provincies, gemeenten, corporaties, ontwikkelaars en soms particulieren of bedrijven die bijvoorbeeld toe zijn aan een nieuwe visie op hun bedrijventerrein. Maar daarnaast ook organisaties als Natuur- en Recreatieschappen en



Vormgevers van stad & landschap

Staatsbosbeheer. Dat is heel gevarieerd, en heeft ook met ons werkveld techniek buitenruimte te maken. Een collega van mij heeft een bosbouwkundige achtergrond en werkt veel aan natuurontwikkelingsprojecten. Hierdoor denken we ook in een stedelijke omgeving meer vanzelfsprekend aan natuurinclusieve ontwerpen.

Wat is jullie algemene visie vanuit bureau Maris?

Die hebben we op onze website in een animatie toegelicht. Vanaf het begin functioneren onze werkvelden parallel aan elkaar: ideeën inventariseren, het verhaal van de plek opnieuw vertellen en een stap verder brengen én mensen inspireren. We betrekken de technische mensen vanaf het begin bij de projecten om direct de maakbaarheid te testen. Zo kunnen we topkwaliteit leveren en de lat vaak hoger leggen dan de opdrachtgever. We nemen de omwonenden mee in het traject. Ik vind dat participatietrajecten extra diepgang en meerwaarde geven. Ons werk is veel meer dan het maken van een mooi grafisch gelikt beeld, dat je aan het eind neerlegt en dat anderen dan gaan bewonen. In onze processen hebben wij vanaf het begin het functioneren van de stad op het hogere schaalniveau voor ogen. Er moeten niet alleen huizen gebouwd worden, bijvoorbeeld, maar de stad moet echt beter gaan functioneren.

Mijn boek: ‘Levende stad, stad om in te leven’ gaat over het functioneren van de stad als systeem, gebouwd voor en door mensen. Je moet niet alleen iets bouwen als het gemaakt en uitgevoerd kan worden, je er ook oog voor hebben of je de stad er een stap mee vooruithelpt. Dat zit in duurzaamheid, prettige leefomgevingen en circulaire processen. Dat boek is in 2012 verschenen en sindsdien ben ik op die

manier met mijn projecten bezig. De HvA heeft het boek destijds gesponsord en ik heb het toen daar gepresenteerd, dus er is een band tussen de Hogeschool en de Levende Stad.

Wat zijn jullie maatschappelijke opgaves?

Twee grote maatschappelijke opgaves van dit moment zijn de hoge woningnood en het spanningsveld rond de stikstofcrisis. Aan de ene kan heb je de vraag om in het land een miljoen woningen te bouwen en aan de andere kant heb je plannen die stil komen te liggen als ‘de stikstof’ nog niet in orde is.

De vraag naar grootschalige woonprojecten én kleinschalige en hofjes klinkt tegenstrijdig.

Dat is afhankelijk van de context. Haven-Stad in Amsterdam is grootschalig. Daar maak je andere woonmilieus dan in een dorp. Bureau Maris kan aan beide typen opgaven een bijdrage leveren. Voor centrum Nieuw-West in Osdorp hebben wij klimaatadaptieve buitenruimtes ontworpen. Daar stimuleren we ontmoetingen in de buitenruimte van een grootschalig project.

Wat betekent het begrip menselijke maat voor jou?

Bij de vormgeving van de stad betekent dat voor mij: Aandacht voor mensen. De menselijke maat past naadloos mijn verhaal over de Levende Stad. Vaak raakt de menselijke maat klem in infrastructuur of tussen enorme kantoorgebouwen. Dan merk je dat iemand niet goed begrepen heeft, waar je het uiteindelijk voor doet. Niet voor het geld maar voor de mensen die de stad gebruiken. Die mensen staan bij mij centraal.

Hoe komt dit dan tot uiting bij jullie ontwerpen en de adviezen die jullie geven?

Ik heb zes jaar lang in de commissie ruimtelijke kwaliteit van de gemeente Amersfoort gezeten. Bij alle plannen die langskwamen, was ik bezig met de vragen: Vind ik het prettig als mijn kinderen hier straks langsfietsen? Hoe kun je zorgen dat de plint meer open is en mensen zich prettig voelen, als ze het gebouw ingaan? Hoe kunnen mensen goed hun weg vinden? Is de balans tussen techniek en gebruikersfuncties in evenwicht? Uiteindelijk moet het een prettige plek worden. Met het team van Bureau Maris kijken we heel goed naar de detaillering van



Impressie van de Nieuwe Gracht in Osdorp © Bureau Maris

buitenruimte en gebouwen. Hoe komt het ontwerp over? Welke uitstraling heeft het? Dat heeft te maken met materiaal, textuur en kleurgebruik, met gevelopeningen, ritmiek in de gevels. Maar ook met de functies in een gebouw en de buitenruimte. In hoeverre is er levendigheid in een straat te verwachten? Waar zit de entree van een gebouw? Waar kijk ik op uit? Zijn er ogen op de straat? Je kunt best grootschalig bouwen, maar je moet dan aandacht hebben voor de overgang naar de openbare ruimte, de plint. Wat gebeurt daar? Hoe kunnen de mensen die daar leven deze zone gebruiken?

Kijken jullie ook met de mensen die er gaan wonen naar hun behoefte? Wat willen zij in de omgeving terugzien?

Je bent als opdrachtnemer vaak afhankelijk van hoe een opdrachtgever dat proces organiseert. Soms krijg je alleen de vraag om een tekening of een snelle schets te maken. Maar als ik mag kiezen, ga ik graag met mensen in gesprek. Dat heeft voor mij juist een meerwaarde. Bij de ontwikkeling van een schoollocatie in gingen we met omwonenden in gesprek. Die vonden de tijdelijke situatie, een parkje met ingezaaid gras eigenlijk wel prima. Zij hadden vrij uitzicht en konden er hun hondje ►



Ontwerp voor herontwikkeling van basisschool de Zevenster in Zeewolde naar woningen © Bureau Maris

uitlaten en hun kinderen laten spelen. Voor hen hoefde de plek niet bebouwd te worden. Toen moesten we helder uitleggen dat de woningbouw door de gemeente was vastgesteld maar dat we het graag met hen wilden hebben over h oe die woningen en de ruimte eromheen eruit zouden kunnen zien. Zo hebben wij de omwonenden meegenomen en dat was leuk om te doen.

Waar ligt het verschil tussen de gebruikers en jullie?

Een gebruiker wil zich de plek eigen maken, dat merkte ik ook sterk in de commissie ruimtelijke kwaliteit. Dat levert een spanningsveld op. Een voorbeeld: Een gebruiker heeft het warm, hij koopt zonwering en hangt dat aan zijn achtergevel. Dat vinden ontwerpers lelijk. Websites van architectenbureaus tonen meestal gebouwen zonder mensen, terwijl de menselijke levendigheid daar zichtbaar zou moeten zijn. Mensen gaan zich de gebouwen eigen maken. Ze gaan de kozijnen schilderen en zonwering ophangen. Ontwerpers zouden zich dat moeten realiseren. En omarmen.

Bij welke projecten hebben jullie specifiek gekeken naar het creëren van een menselijke maat?

Het ontwerp voor de herontwikkeling van de schoollocatie loopt op in gebouwhoogte en heeft een krulvorm, waardoor je allemaal verschillende ruimtes krijgt die in elkaar overvloeien. De beslotenheid en de openheid van de lange rechte lijnen van Zeewolde komen bij elkaar en creëren verschillende sferen. Het is ook heel groen, er zijn veel bomen, struiken, privé tuintjes en een groen pleintje in het midden. Hierdoor heb je een afwisseling van beslotenheid, openheid en typen groene ruimtes. Het parkeren is langs de straten en onder de appartementen geplaatst, zodat er geen veld met blik ontstaat. Deze oplossing is weliswaar duurder, maar creëert veel kwaliteit voor de buitenruimtes. Hiermee hebben wij de lat in alle opzichten hoog gelegd, ook qua duurzaamheid, onder meer door zonnepanelen op het dak te leggen.

Zijn er referenties die jullie gebruiken bij het toepassen van de menselijke maat in jullie projecten?

Ik ga zelf regelmatig op excursie en ben nu ook de excursie voor Sensing Streetscapes aan het voorbereiden. Bert Harmelink en ik zijn daarvoor in Den Haag en Amsterdam geweest. We analyseerden waar we ons ‘senang’ voelden. Treffend was het verschil tussen beide steden. Tussen de prestigieuze hoogbouwprojecten in Den Haag is de aandacht voor de openbare ruimte heel anders dan op de Zuidas. Dan gaat het om de inrichting, welke functies er zijn, hoe ruimtes op elkaar aansluiten. Dat is heel belangrijk en maakt echt verschil. Tussen de grootschalige flatgebouwen op de Zuidas zagen we zorgvuldig ontworpen straatjes en verblijfsruimtes, speelplekken, privétuinen, mensen die daar staan te schoffelen en een bijenhotel. Hierdoor heb je echt het idee dat er wordt geleefd.

Naast de grote flats aan de Zuidas staan zes grondgebonden woningen. Een gated community, herenhuizen met een balkon en een tuintje met een trampoline. Interessant, alleen al vanwege het contrast. Op sommige plekken tussen de hoogbouw zijn collectieve en privé-buitenruimtes heel genuanceerd en kleinschalig aangelegd. Daarmee wordt een soort vriendelijkheid geïntroduceerd in die grote hoogbouw omgeving en kunnen de mensen die daar wonen zich prettig voelen. Hier is de buitenruimte met aandacht vormgegeven. Maar de Zuidas is natuurlijk ook een netwerk, met plekken waar ge n intimiteit maar juist openbaarheid is.

Daar zie je de menselijke maat op een andere manier, bijvoorbeeld met koffietentjes en terrassen. In dit netwerk gaat het continu om balans en variatie. Waar wil je rust en waar drukte? Waar wil je verplaatsen en waar wil je verblijven?



Zes grondgebonden woningen in het Zuidas-gebied   Elma van Beek

Zijn er uitdagingen waar jullie tegenaan lopen bij het toepassen van de menselijke maat?

Drie grote uitdagingen zijn te onderscheiden: 1. klimaatadaptiviteit: Hoeveel groen maak ik? Hoe ga ik met mijn watersysteem om? 2. duurzame mobiliteit: Waar laat je de auto’s? Hoe zorg je ervoor dat de looproutes goed zijn? Hoe krijg je mensen op de fiets? Hoe laat je ze gezond bewegen? 3. energietransitie: hoeveel gevelopeningen maak je? Welke materialen gebruik je? Hoe circulair, hoe groen is dat? Al deze claims moet je bij elkaar brengen, daar zit ontzettend veel aan vast. Daarom is het belangrijk om te beginnen en eindigen bij de mensen.

Welke trends signaleer je als je kijkt naar verdichting en hoogbouw? Wat verwacht je in de toekomst?

Er komt meer aandacht voor binnenstedelijk en ook hoger bouwen. We moeten voorzien in nieuwe woningen, een maatschappelijke opgave. Maar dat moeten we wel op een goede manier doen, zodat de stad erop vooruit gaat. Als je ergens hoog gaat bouwen, moet je nadenken over hoe mensen die plek bereiken. Komt er wel of niet een metrostation? Ga je in hoge dichtheden bouwen, dan moet je ook grootstedelijk denken. Mensen willen in een gezonde stad leven, buiten kunnen verblijven, wandelen en hardlopen. Daar moet je ruimte voor creëren. Alleen programmatisch denken, dat mensen moeten wonen, is echt onvoldoende. Juist de stedelijke structuren en de stedelijkheid waar je dan aan werkt, de wisseling in functies, dat je woont en werkt op een plek. Dat je ergens op een terrasje kan zitten, dat je naar een stadion wilt of naar een concertzaal. Dat maakt het interessant.

Hoe zie jij de menselijke maat en de toepassing ervan in de toekomst het liefst ontwikkelen?

Dan moet je eigenlijk proloog van mijn boek lezen. Hier heb ik beschreven hoe ik in 2050 door de stad loopt waar mijn kleinkind studeert en me verwonder hoe de stad is veranderd. Ik omschrijf wat ik tegenkom, een bedrijventerrein waar ook gewoond wordt en waar muziek van oefenende bandjes te horen is. Afval en fietsenstallingen zijn onder de grond geplaatst, zodat je meer kwaliteit in de buitenruimte creëert. Het vervoer is 100% elektrisch, waardoor er geen fossiele uitstoot meer is. Een gezonde leefomgeving met groen, water en veel gevarieerde ontmoetingsruimtes. ■

“Het mag van mij één grote groene explosie worden.”



Jorrit Noordhuizen is landschapsarchitect en partner bij NOHNIK, architecture & landscapes.



Jorrit Noordhuizen
NOHNIK

Op wat voor schaalniveau richten jullie je en wie zijn jullie opdrachtgevers?

Ons bureau is geen stedenbouwkundig bureau, maar wij zijn landschapsarchitecten en architecten en ons werk gaat van het ontwerp van gebouwen, openbare ruimtes en landschappen tot het ontwikkelen van visies. We zitten aan de ontwerpkaart maar ook aan de uitvoeringskaart. Onze schaalniveaus gaan van klein tot heel groot. Van het ontwerp van een school tot een visie op het hele landschap van de provincie Flevoland.

Hebben jullie een bepaalde visie binnen NOHNIK?

We kijken eigenlijk altijd per project wat we nodig vinden en hoe we tegen de opgave aankijken, dus het is niet zo dat wij één benadering hebben, die we overal op loslaten. Wat we wel heel belangrijk vinden is dat we gebouw, omgeving en landschap zoveel mogelijk met elkaar willen vervlechten. Traditioneel zien we een scheiding tussen de vakgebieden en wij proberen daar fris tegenaan te kijken.

Hoe merk je die scheiding tussen de vakgebieden?

Heel veel bureaus doen óf architectuur óf stedenbouw óf landschapsarchitectuur en wij zijn vanaf het begin af aan met twee vakgebieden begonnen. Ik ben als landschapsarchitect één van de eigenaren en de andere eigenaar is architect, dus dat zit bij ons echt in de basis van het bureau. Wat we zien is dat architecten alleen gebouwen ontwerpen en niet heel erg bezig zijn met de omgeving. Hoewel dit de laatste jaren wel erg aan het verbeteren is, zitten er traditioneel wel wat oogkleppen in de vakgebieden. De vervlechting lukt ons ook niet altijd want soms ontwerpen we alleen het gebouw of alleen de openbare ruimte. Maar we proberen de projecten zo goed mogelijk integraal te benaderen.

Wie zijn jullie opdrachtgevers?

Dat is heel divers. Dat gaat van projectontwikkelaars tot provincies en gemeentes. Het zijn vooral overheden en ontwikkelende partijen. We werken eigenlijk niet voor de particuliere markt. Ik denk dat we goed zijn in het maken van slimme, doordachte visies en tegelijk ook heel goede ontwerpen kunnen maken, die we ook helemaal uitwerken en detailleren. Daarmee zorgen we ervoor dat het ook te bouwen is.

Wat zijn maatschappelijke opgaves die jullie daarin hebben?

We zijn de laatste tijd veel met klimaatadaptatie en vergroeningsplannen bezig. Bijvoorbeeld in het stadspark in Weert. Daar komt cultuurhistorie samen met deze twee opgaves.

Een andere thematiek is vergrijzing en ouder worden. We onderzochten in een wijk in Groningen hoe mensen langer thuis kunnen blijven wonen. Hiervoor maakten we een plan waarbij we bekijken hoe de huizen, woningen en de openbare ruimte geschikt gemaakt kunnen worden voor ouderen. Denk bijvoorbeeld aan het ombouwen van bestaande huurwoningen van corporaties, zodat mensen gelijkvloers kunnen gaan wonen. Of denk aan het inzetten van groen om mensen meer te laten bewegen en ontmoetingen te faciliteren.

Wat betekent het begrip menselijke maat voor jou?

Dat is de mate waarin iemand zich kan verhouden tot zijn omgeving en zich geborgen en veilig kan voelen. Je hebt soms steden waar je doorheen loopt die je echt overrompelen, zo groot is alles. Dat kan ook hele gave ervaring zijn. Tegelijk denk ik dat mensen behoefte hebben aan kleinschaligheid en een bepaalde mate van overzicht.

Hoe passen jullie die de menselijke maat toe in jullie projecten?

In alle projecten verplaatsen we ons heel erg in de gebruiker die een belangrijke indicator voor de menselijke maat is. We proberen altijd te kijken: Wie gaat er gebruik van maken? Wat verwacht hij? Waar voelt hij zich prettig bij? We doen interviews, organiseren enquêtes en bijeenkomsten om met gebruikers in gesprek te gaan.

Mensen die deelnemen aan bewonersavonden kijken vaak vanuit hun eigen belang. Hierdoor ontstaan vaak tegenstellingen. Bijvoorbeeld mensen die een groene omgeving willen, maar tegelijkertijd overal met de auto willen komen. Vanuit het algemene belang proberen wij dan een keuze te maken of een besluit te nemen. Bij landschappelijke ontwerpen brengen we de menselijke maat in buitenruimtes en landschappen door stevig in te zetten op het vergroenen van plekken. Dat doen we bijvoorbeeld bij het Stadspark van Weert, waar we heel veel bomen plaatsen en allemaal verschillende soorten beplanting toepassen: vaste planten, struiken en heesters om het geheel wat meer diepte, schaal en tastbaarheid te geven. De gelaagdheid die zo ontstaat is een heel belangrijk middel om een menselijke maat te realiseren. Daarnaast proberen we altijd door de seizoenen heen, een gevarieerd beeld te creëren, zodat de beplanting altijd zijn werk blijft doen.

Zijn er nog andere elementen die bijdragen aan de menselijke maat in de openbare ruimte?

Water is zo'n element, een fontein kan heel uitnodigend zijn. Het doet altijd iets met



NIB Den Haag © NOHNIK architecture and landscapes

mensen en je ziet er altijd kinderen in spelen. Geluid is een ander voorbeeld. Wij hebben een tijd geleden onderzoek gedaan naar hoe je geluid in je ontwerp mee kan nemen. Dit lijkt ver gezocht maar als je gaat analyseren wat je hoort als je over straat of door een park loopt, merk je dat sommige dingen totaal niet matchen. Als je door een park heen loopt, wil je vogels en vrolijke mensen horen en geen auto's. We zijn altijd heel erg gericht op wat je ziet, maar wat hoor je nou eigenlijk? Dat is onbewust een belangrijke factor. Wat zijn dominante elementen in dat geluidslandschap? Hoe kunnen we die veranderen?

Zijn er referenties die jullie gebruiken bij het toepassen van de menselijke maat in jullie projecten?

We hebben geen lijst met projecten waar we helemaal fan van zijn en die we vaak gebruiken. Wel doen we altijd onderzoek naar plekken die vergelijkbaar zijn met onze projecten. Die bijvoorbeeld even groot zijn of in eenzelfde soort context liggen. Om te leren van wat zou goed kunnen werken.



NIB Den Haag © NOHNIK architecture and landscapes

Bij welke projecten hebben jullie specifiek gekeken naar het creëren van een menselijke maat?

Dit zorghotel is in aanbouw in het landschap van Twente, in de buurt van Almelo. De vraag was om een vrij groot gebouw te ontwerpen midden in het mooie coulissenlandschap. We hebben met de vorm van het gebouw onderzocht hoe we het konden laten opgaan in de omgeving en we hebben het landschap het gebouw ingetrokken. Daardoor ontstaat er midden in het ronde gebouw een landschap op zich, dat gebruikt kan worden als binnentuin. Als je naast het gebouw staat, is het best overweldigend groot. Als je in de binnentuin staat, voel je je weer meer geborgen. Dus het gaat eigenlijk twee kanten op.



Kuurhotel Zenderen © NOHNIK architecture and landscapes

Dat is een park in Weert dat op dit moment wordt aangelegd. Wij hebben aan de buitenrand tweeënveertig nieuwe bomen toegevoegd. Daardoor is het meer besloten geworden en ontstaan er tussen die bomen allemaal kleine plekken waar je kunt gaan zitten. Wij hebben de bomen ingezet om de schaal van het park te verkleinen, zodat het zich meer verhoudt tot de mensen. Daarnaast hebben we een omsloten tuin gemaakt met een hoge haag eromheen met allemaal bogen erin. Dat is aan de ene kant een aanleiding voor kinderen om lekker te gaan spelen en rennen maar het zorgt aan de andere kant ook voor een gevoel van omslotenheid en geborgenheid.



Stadspark Weert © NOHNIK architecture and landscapes

Zijn er barrières waar jullie tegenaan lopen bij het ontwikkelen van de menselijke maat?

In gesprekken met gebruikers horen we vaak dingen als: We willen wél vergroenen maar géén boom voor ons huis. Zulke tegenstellingen maken het voor ons lastig. Bij sommige plannen om de openbare ruimte te verbeteren en meer bij te dragen aan de menselijke maat, zeggen opdrachtgevers wel eens: dat kunnen we niet betalen qua onderhoud. Onderhoud en beheer kunnen hele belangrijke beperkingen zijn. Het is daarom belangrijk dat we van tevoren goed kijken hoe we de plannen realistisch maken.

Hoe kijk jij aan tegen verdichten en hoogbouw?

Je ziet steeds meer dat hoogbouw ook vergroend gaan worden. Er is steeds meer aandacht om groen als middel voor menselijke maat in een gezonde leefomgeving mee te nemen in die hoogbouw. Maar het is nog lastig om dat realistisch te krijgen. Daar zitten grote uitdagingen in. Het is makkelijk om een plaatje te maken met een boom op 100 meter hoogte maar niet elke boom en plant overleeft dat. Je moet er

allerlei speciale voorzieningen voor treffen. En dan is de vraag: Is het onderhoud na de eerste vijf jaar nog betaalbaar? Daar zitten nog veel onzekerheden in. Ik vind het wel heel goed dat de aandacht voor het vergroenen van hoogstedelijke gebieden steeds groter wordt.

Hoe zie jij de vormgeving van hoge dichtheden in de toekomst het liefst ontwikkelen?

Drie punten. 1: Ik zou echt radicaal vergroenen, ook in bestaande steden. Dat kan echt veel groener want er zit zoveel steen in onze steden. Het mag van mij één grote groene explosie worden. 2: We moeten echt concessies gaan doen aan het autogebruik. Ik denk dat er heel wat straten aan te wijzen zijn die we kunnen omtoeveren tot lineaire parken, zonder auto. 3: We moeten maximaal gaan inzetten op diversiteit. Zorg ervoor dat elk gebouw er anders uitziet om kleur en smaak aan de stad te geven. Zorg ook qua functies voor maximale diversiteit. Ik denk dat we steeds meer gaan naar een mix van gebieden met commerciële plinten en woongebieden, een mix van winkels en wonen. Tot slot zijn we heel erg gewend om op het maaiveldniveau te denken. Maar omdat we de hoogte in gaan, kan ik me voorstellen dat we een tweede, derde of vierde plint gaan maken op misschien wel 30, 50, 100 meter hoogte. Het maaiveld zou dan uitgebreid kunnen worden met wandel- of fietsroutes op hoogte.

Wat valt je op als we kijken naar de specifieke beleving op ooghoogte binnen deze hoge dichtheden?

Het valt mij op dat de straten bij hoge dichtheden vaak heel stenig zijn. Dus harde hoge wanden en dan een vlakke straat met ook veel steen erin. Het lijkt wel alsof daar niets tussen zit. Ik zie een rol voor groen om daar een soort verzachting in te maken.

Hoe zie jij de menselijke maat en de toepassing ervan in de toekomst het liefst ontwikkelen?

Ik denk dat er steeds meer aandacht komt voor de menselijke maat en dat we ook niet anders kunnen. Als we steeds dichter bij elkaar gaan wonen in hoogbouw en in hoge dichtheden, kunnen we het niet volhouden om daar geen aandacht aan te geven. Ik denk dat we stapelgek worden als we met zoveel mensen bij elkaar wonen, zonder plekken waar je even lekker kunt zitten en weg van de geparkeerde auto's. Volgens mij is dat eindig dus ik denk dat de menselijke maat steeds belangrijker gaat worden. Daarom: Radicaal vergroenen, minder auto's en maximale diversiteit. ■

“We hebben heel weinig ontworpen voor minder, we hebben altijd ontworpen voor méér.”

Bert Harmelink is stedenbouwkundige, adviseur ruimtelijke processen en eigenaar van Reuring advies.



Bert Harmelink
Reuring Advies

Hoe ziet je beroepspraktijk eruit?

De laatste twintig jaar heb ik bij grote ingenieurbureaus gewerkt. Sweco, Grontmij, Bureau Zandvoort. Daar stond ik als stedenbouwkundige, stedenbouwkundig procesmanager of kwartiermaker midden in de praktijk. Ik ben begonnen als stedenbouwkundig ontwerper, als fysiek vormgever. Ik vind mijzelf al tien jaar lang geen ontwerper meer, andere mensen kunnen dat veel beter. Als ik in de positie zit dat ik kan bewerkstelligen dat andere mensen daartoe gefaciliteerd worden, dan vind ik dat een hele goede rolverdeling.

Daarnaast ben ik onder meer bestuurslid bij de

Beroepsvereniging van Nederlandse Stedenbouwkundigen

en Planologen (BNSP). Dat is een vereniging die belangen van beroepsmensen

behartigt. Het werk dat ik daarvoor doe, ligt op beleidsniveau: visies en ambities.

Mijn beroepspraktijk is veelal anders.

Wat is je visie op de beroepspraktijk?

Die visie is afhankelijk van de hoedanigheid waarin ik op dat moment acteer. Bij de BNSP breng ik de rol, positie en kwaliteiten van een stedenbouwkundig ontwerp voor het voetlicht.

Bij De Levende Stad, waar ik strategisch partner ben, ligt dat anders. De Levende Stad heeft als visie dat een stad meer is dan een verzameling van stenen in drie dimensies. De stad is een verzameling mensen, die gefaciliteerd moeten worden.

Voor De Levende Stad staat de mens centraal. De mens zorgt voor de samenleving en de gebouwde omgeving moet daar het gevolg van zijn. Zeker in de planning en in de ruimtelijke ordening is dit vaak omgekeerd. Eerst wordt een tekening gemaakt van een hoeveelheid stenen en dan wordt daarop aangegeven hoe de auto's moeten rijden. Pas helemaal aan het eind wordt bedacht dat er ook nog mensen in moeten.

Als stedenbouwkundige en vroeger als welzijnswerker (waarbij ik aan de andere kant van de sector zat) had ik altijd als reden voor mijn werk: Ik doe het voor mensen, ik doe het niet om een andere reden. Dat denk ik nog steeds.

Duurzaamheid was ooit heel bijzonder maar is nu heel gewoon. Verbaal heel gewoon.

Je hoeft verbaal niks meer te bewijzen maar je moet het nu in de praktijk bewijzen.

Dat is heel wat anders.



De Levende Stad was partner bij ons onderzoeksproject Responsieve Publieke Ruimte. Daar onderzochten we de transformatie van de Arena Boulevard vanuit de menselijke ervaring. Zie je een link met het project Sensing Streetscapes?

Die menselijke ervaring kom ik bij Sensing Streetscapes weer tegen. Het maken van hoge dichtheid is helemaal niet moeilijk. Door een appartement honderd keer te vermenigvuldigen en op elkaar te stapelen, creëer je makkelijk een heel hoge dichtheid. Maar dan heb je nog niet veel bereikt. In die zin vind ik het heel zinvol om te onderzoeken hoe je in een hoge dichtheid een menswaardige en mensvriendelijke leefomgeving kunt maken.

Wat betekent het begrip menselijke maat voor jou?

Bestaat er eigenlijk een eenduidige definitie van de menselijke maat? Volgens mij niet. De menselijke maat is in Ouderkerk aan de Amstel heel anders dan op de Zuidas, zo'n vijf kilometer verderop. Beide locaties hebben een menselijke maat in zich, maar ze lijken totaal niet op elkaar. Er moet een goede verhouding zijn tussen het bewegen door een ruimte, bepaalde aanwezige functies en het prettig voelen op een plek. Als die verhouding er is, kunnen Ouderkerk aan de Amstel én de Zuidas allebei kwaliteit hebben, hoewel ze er totaal anders uitzien. Leefkwaliteit is niet alleen afhankelijk van het uiterlijk, maar ook van het programma en de functies in de omgeving. Ik denk dat er binnen een bepaald schaalniveau altijd sprake moet zijn van een mix van programma en functies. Er moet behalve wonen ook gewerkt worden en er moet ruimte zijn om te pauzeren en te sporten. Niet alleen de ouderen maar ook kinderen moeten zich er prettig en gezond voelen. Kortom, de ideale wereld. Dat vraagt ook om een bepaalde vormgeving. Maar die vormgeving moet geënt zijn op en ontstaan vanuit de plek en het programma.

Hoe kijk jij aan tegen verdichten en hoogbouw?

Heel belangrijk bij hoogbouw is de reden of de motivering waarom het er is. Waarom is dit programma hier? Soms denk je: Wie heeft dit verzonnen? Wie heeft hier geld aan verdiend? Als voorbereiding van de excursie die Elma van Beek en ik voor het consortium van Sensing Streetscapes organiseren, zijn we in Den Haag en Amsterdam gaan kijken. We waardeerden de steden totaal verschillend en dat had te maken met wat ik het uitgangspunt vind: Er moet een reden zijn waarom de dingen er zijn. En daar hoort een bepaalde vormgeving bij, waarbij je het gevoel hebt dat het 'in zichzelf' klopt. Je kunt de Zuidas moeilijk vergelijken met Ouderkerk aan de Amstel. Maar als ik de Zuidas vergelijk met delen van Den Haag, dan gaat dat al veel beter en kun je over de verschillen gaan nadenken. Hoe komt het dat we Den Haag zo anders waarderen dan de Zuidas? Het heeft er in ieder geval mee te maken dat



Vondelparc © Reurink Advies

de planning in Den Haag een verzameling van incidenten is. Een verzameling van eilandjes, die zich niets aantrekken van de omgeving en zich soms zelfs afkeren van de omgeving. Daardoor is het in zekere zin chaotisch en afstotend. De conflicten tussen de verschillende gebruikers van dezelfde ruimte zijn daar niet opgelost. Je wordt overreden als voetganger door auto's, maar eigenlijk wil je er als voetganger helemaal niet zijn. Op de Zuidas zit het veel beter in elkaar. Daar voel je je welkom en is er plek om de dingen te doen die je wilt doen. Ondanks de extreem hoge dichtheid kun je er gewoon werken en wonen. Je kunt buiten ook een ijsje halen of een plek opzoeken met een sportveldje. Er zijn verschillende redenen om daar te zijn en het zit, over het algemeen, veel aangenamer in elkaar. Dat merk je ook op het maaiveld, dat slim is ingericht. Op de Zuidas zijn minder conflicten dan in Den Haag omdat het een totaal nieuwe ingreep op grotere schaal is. Er was niks, er kon een totaalontwerp gerealiseerd en een van tevoren gedefinieerde visie tot uitvoering gebracht worden. Dat was niet het geval in Den Haag, daar was de bestaande stad waar iets aan toe werd gevoegd. Dat is niet gelukt, dat is te merken. Een andere reden voor onze positieve waardering van de Zuidas, ligt er voor een deel in dat Amsterdam gewoon heel veel geld heeft en geld kan soms leuke dingen faciliteren. ►



Vondelparc © Reurink Advies

Welke barrières zie je bij het verdichten van bestaande steden?

Ik merkte in mijn eigen beroepspraktijk dat ontwerpen in een bestaande stad veel moeilijker, maar ook veel leuker is. Je hebt veel meer factoren waarmee je rekening wil en moet houden. Je hebt veel meer kaders waarbinnen je ontwerpt, dat is veel fijner. Maar het is beslist moeilijker.

Na 1990 betekent een verandering in een bestaande stad, dorp of situatie meestal dat het méér wordt. We hebben heel weinig ontworpen voor minder, we hebben altijd ontworpen voor méér. Als je een gemiddelde dichtheid hebt van vijftig, wordt het nooit twintig, maar altijd honderd. Dat maakt het ontwerpen spannend en dat betekent dat je heel goed moet analyseren hoe de bestaande situatie is, zowel voor de gebruiker als de bewoners maar ook de bestaande situatie als fysiek iets. Wat ligt eronder als landschap, is het nat of droog? Wat staat er aan woningen, wat is de hoogte, breedte, kleur? Alle varianten moet je in ieder geval bekeken hebben en daar moet je een antwoord op hebben in datgene wat je toevoegt. Dat is heel leuk, maar

ook moeilijk en interessant. Want het kan helemaal fout gaan. In Den Haag hebben ze ontzettend hun best gedaan en dan lopen wij daar doorheen en zeggen: We vinden het niets. Het kan dus fout gaan. Ik loop ook wel eens na vijftien jaar door een project van mijzelf en denk: Wat erg. Dat is mijn schuld. Sommige dingen heb ik dan niet gezien en daar trek ik dan mijn lessen uit.

Aan de ene kant mag je er als stedenbouwkundige vanuit gaan dat je dingen weet. Aan de andere kant heb je de kennis van de gebruikers of de toekomstige bewoners nodig, om dát te maken, wat voor goed voor hen is. Het is het een én het ander. Je hebt mensen die het gesprek met deze groepen overslaan omdat ze het lastig vinden. Het proces wordt erdoor ingewikkelder, vertraagd en het veel duurder, zeggen ze. Allemaal argumenten die onzin zijn maar voortdurend worden gebruikt. Je hebt ook mensen die zeggen: Ik doe alsof ik niets weet. Dat is ook niet handig want dan verspil je het intellectueel kapitaal van deze groepen. Dus het is beide.

Zijn er specifieke voorbeelden waarvan je vindt dat de menselijke maat goed is toegepast?

Ik woon in Utrecht binnen een nieuwbouwproject in Rivierenwijk. De projectontwikkelaar heeft het project het Vondelparc genoemd. Schandalig eigenlijk, want er is in Nederland maar één Vondelpark en dat is in Amsterdam. Ik zat vanaf het begin, rond 2000, in het bouwteam en ben er zelf ook gaan wonen. Nu, twintig jaar later, vind ik het nog steeds een erg goed project. Het is een binnenstedelijke locatie met een hoge dichtheid (ca 260 woingen op ca 3,2 ha.) en toch is het autovrij en groen.

Vondelparc is voor een deel vier en vijf bouwlagen hoog. Er wordt gewoond en gewerkt. Het hele gebied is autovrij, de parkeerplekken zitten onder de grond. De menselijke maat is hier zo goed omdat er veel groen aanwezig is en de verhouding tussen bebouwing en groen klopt. Functioneel gezien is de buitenruimte 100% verblijfsgebied. Het groen is publiek gebied maar wel privé-eigendom, wat betekent dat de bewoners er zelf volledig verantwoordelijk voor zijn. Dit zorgt voor veel betrokkenheid vanuit de bewoners bij beheer en onderhoud van het groen. Mensen spreken elkaar aan als troep wordt achtergelaten of honden worden uitgelaten. Veel leerlingen van een nabijgelegen school maken in hun pauze gebruik van de groene buitenruimte, die groot genoeg is om grote groepen aan te kunnen. Dat dit geen problemen oplevert, ligt vooral aan de betrokkenheid van de bewoners. Zij blijven met de leerlingen (vmbo'ers in de leeftijd van 12 tot 16 jaar) in gesprek waardoor er een gevoel van medeverantwoordelijkheid ontstaat. ■

“Soms moeten we werelden overbruggen.”

IAA
Architecten

Theo de Bruijn is directeur en partner Stedenbouw en Landschap bij IAA Architecten. Hij is tevens Lector Duurzaamheid aan de Hogeschool Saxion.



Theo de Bruijn
IAA

Op wat voor schaalniveau richten jullie je?

We werken op een hoog schaalniveau: de schaal van buurten en die van de utiliteitsbouw. Naast kantoren ontwerpen we gebouwen voor onderwijs en de zorg. Individuele huizen zullen wij niet snel ontwerpen, dat zijn uitzonderingen. Onze opdrachtgevers zijn heel divers: publieke opdrachtgevers zoals gemeentes, maar ook projectontwikkelaars, aannemingsbedrijven, zorgorganisaties en woningcorporaties.

Wat betekent het begrip menselijke maat voor jou?

Het heeft iets te maken met geborgenheid, toegankelijkheid en veiligheid. De menselijke maat betekent voor mij dat je voelt dat je onderdeel bent van een omgeving en dat er communicatie is tussen jou en die omgeving. Dat je je niet vervreemd voelt.

Hoe komt dit dan tot uiting bij jullie ontwerpen en de adviezen die jullie geven?

Dat is een ingewikkelde vraag. Er spelen heel veel verschillende aspecten. Het heeft te maken met een zekere mate van detaillering en gaat in de richting van een kleine korrel, een kleinschaligheid. Naarmate de omgeving groter en massiever wordt, is de verbinding met de gebruiker ingewikkelder.

Een voorbeeld uit een ziekenhuis waarin we vides van acht verdiepingen hoog hadden ontworpen. Toen vroegen wij ons af: Wat zie je als je op een verpleegafdeling op de achtste verdieping ligt? Als je alleen maar lucht ziet, heeft dat geen menselijke maat want dan is er geen interactie. We hebben toen hoog in die vides kunst opgehangen, die vanaf de grond eigenlijk niet zo heel veel doen maar juist vanuit de bovenverdiepingen wél. Die kunstwerken zorgen ervoor dat je aan die ruimte kunt refereren. Je laat de menselijke maat ontstaan doordat je een element maakt waarmee je een relatie kunt gaan leggen met iets onpersoonlijks.

Heb jij voorbeelden van de toepassing van de menselijke maat in het interieur van gebouwen?

Het is interessant om station Rotterdam Centraal te vergelijken met station Utrecht Centraal. Rotterdam Centraal is een ontzettend groot station dat is ingericht op enorme mensenmassa's. Toch voel ik daar een menselijke maat. Utrecht Centraal komt daarentegen over als een onpersoonlijke omgeving. Ik kan niet helemaal goed duiden, waar hem dat in zit.

Het ligt voor een deel aan de materialisering. Voor de menselijke maat is de materialisering ook heel belangrijk. In Rotterdam Centraal zijn wat warmere materialen gebruikt: bijvoorbeeld hout, afgewisseld met metaal. In Utrecht Centraal is het allemaal heel strak, zakelijk, glas, heel clean. In Rotterdam Centraal zijn veel details van het oude station, dat ze hebben afgebroken, op een fijnzinnige manier verwerkt in het nieuwe station. Daar zie je dan referenties naar hoe het was. De schaal is ook belangrijk. Stations hebben natuurlijk grote volumes nodig. Het gaat over doorstromen en grote maten. De maten moeten kloppen. In Rotterdam Centraal past de maatvoering, de breedte van de roltrappen en de gangen, de grootte van de kiosken, op een hele fijne manier. In Utrecht vind ik dat de kiosken verloren in de ruimte staan. De onderlinge maatvoering van alle elementen is heel belangrijk voor de menselijke maat.

Bij welke project hebben jullie specifiek gekeken naar het creëren van een menselijke maat?

Als voorbereiding op dit gesprek heb ik op onze eigen website naar de term menselijke maat gezocht. Daar vond ik, naast de vertrekhal voor Schiphol, waar de menselijke maat natuurlijk uitermate belangrijk was, bijvoorbeeld een project in Duitsland. Holzhalbinsel Rostock, een prijsvraag waar we aan mee hebben gedaan. We hebben de menselijke maat en de beleving daarvan doorgetrokken in het hele gebouw. Aan de binnenkant en ook aan de buitenkant. We hebben een gelaagde en diverse gevel gemaakt, met groene vlakken en daktuinen op verschillende niveaus. Een gevel die voor de menselijke maat zorgt.

Zijn er referenties die jullie gebruiken bij het toepassen van de menselijke maat in jullie projecten?

We proberen een goede analyse te maken van de plek. Bij de ontwerpkeuzes die we maken is er altijd een referentie naar die omgeving. Dat kan een contrast zijn, maar vaker zoeken we de verbinding naar die omgeving. De inspiratie halen we eigenlijk gewoon uit de plek. Dan is het de uitdaging om op basis van onze observaties én dat wat de opdrachtgever voor ogen heeft, een concept te ontwikkelen. We refereren dan niet aan een bepaalde projecten. IAA Architecten heeft niet een hele duidelijke architectonische handtekening. Enerzijds omdat we met een aantal verschillende architecten werken. Anderzijds omdat we heel sterk kijken naar de specifieke opgaven en de specifieke plek. Daar halen we de inspiratie uit. Stedenbouwkundig en landschappelijk duiken we altijd diep de historie in. Waar



Rostock © IAA Architecten

komt die plek eigenlijk vandaan? Wat kunnen we nu nog herkennen? Zijn dat aanleidingen voor ons om die historie zichtbaar te maken? Dat is de manier waarop wij werken.

Zijn er uitdagingen waar jullie tegenaan lopen bij deze manier van werken?

Soms begrijpt een opdrachtgever niet direct waarom je zo diep een plek induikt. Hij heeft een bepaald aantal vierkante meters nodig en denkt: Ontwerp dat! Terwijl wij sterk hechten aan die beleefbaarheid, omdat dat zo bepalend is voor de kwaliteit die wordt gerealiseerd.



HOGE Vrijheid © Martijn van der Hijden in samenwerking met IAA Architecten

Hoe maak je de opdrachtgever duidelijk hoe belangrijk de menselijke maat is voor de gebruiker?

Door de gebruiker altijd centraal te stellen in onze ontwerpen. Als wij een zorginstelling ontwerpen, hebben wij het over de cliënten en de mensen die er werken. Wij proberen altijd de persona's, een verzameling typische gebruikers, op tafel te krijgen. Dat is dan de invalshoek die we gebruiken bij de architectuur. We zijn nu bijvoorbeeld bezig op een zorgterrein, een voormalig landgoed met een landhuis. In de afgelopen tientallen jaren zijn hier links en rechts dingen bijgebouwd, waardoor de hele structuur en de leesbaarheid van dat terrein zijn verdwenen. Onze opdracht was een masterplan te maken. Als eerste stap hebben we toen de persona's achterhaald. Wie maakt gebruik van dit terrein? Hoe maken ze gebruik van het terrein? Dat zijn voor ons hele belangrijke aandachtspunten. We redeneren vanuit de gebruiker van het gebied en maken dan een vertaling in een stedenbouwkundige en landschappelijke opzet.

Zitten daar nog specifieke uitdagingen in?

De opdrachtgever is vaak op het vastgoed georiënteerd, terwijl wij vooral veel behoefte hebben aan input vanuit zorgmedewerkers. Soms moeten we werelden overbruggen. Dit zit ook in ons eigen bureau. Onze mensen worden natuurlijk vooral technisch opgeleid. Die weten van alles over bijvoorbeeld draagkrachtberekeningen maar moeten straks iets vinden over autisme of slechthoortendheid. Dat zijn uitdagingen want soms staan die werelden op gespannen voet met elkaar.

Hoe kijk jij aan tegen verdichten en hoogbouw?

Ik denk dat je hoogbouw prima vanuit een idee van menselijke maat kunt maken. Een slecht voorbeeld vanuit de menselijke maat vind ik persoonlijk De Rotterdam, het gebouw van OMA aan de Maas. Het gebouw heeft een schaal die niet refereert aan wat er verder gebeurt op die oever. Het gebouw communiceert daarom niet met zijn omgeving. Maar dat betekent niet dat hoogbouw niet goed zou kunnen zijn.

Ben je voor- of tegenstander van hoogbouw?

Ik ben een voorstander van hoogbouw want ik ben een tegenstander van het alsmaar meer opsnoepen van ruimte voor allerlei verschillende functies. Als we meer ruimte willen, moeten we dus wel voor een deel de lucht in.

Wij doen zelf ook hoogbouwprojecten. Een mooi project is HOGE Vrijheid in Den Haag, een woontoren op basis van particulier opdrachtgeverschap met veel vrijheid in de gevel.

Hoe zie jij de menselijke maat en de toepassing ervan in de toekomst het liefst ontwikkelen?

Ik vind het heel prettig, als een straat een hele heldere structuur heeft én daarnaast op veel punten iets heel interessants biedt. Een combinatie tussen structuur aan de ene kant en chaos aan de andere kant. Die interessante dingen kunnen kunstwerken zijn of bomen of lantaarnpalen. Details, die niet bij de heldere structuur passen en er misschien zelfs wel op gespannen voet mee staan. De heldere structuur maakt dat je weet waar je naar toe moet. Mijn stelregel is dat ieder bord dat je moet plaatsen in een gebouw of in de openbare ruimte eigenlijk een ontwerp-nederlaag is. Dit kan je in van alles doortrekken. Een verkeersbord in een woonwijk dat aangeeft dat je maar 30 mag rijden is eigenlijk overbodig, als je straatprofiel goed is. Dit geldt ook voor gebouwen. Als je een ziekenhuis binnenkomt, moet je niet door een bord naar de receptie worden gestuurd. Die route moet logisch zijn.

Welke ontwikkelingen moeten de leefkwaliteit van gebiedsontwikkelingen in de komende 10 jaar verbeteren?

De relatie tussen omgeving en gebouw moet veel sterker worden gelegd. We hebben binnen IAA Architecten zowel stedenbouw als architectuur en ook interieurarchitectuur. Heel vaak zien we dat er een soort gescheiden paden zijn. Wat ik heel graag zou zien is dat juist de relatie zou worden benadrukt. Dat het interieur van het gebouw wordt versterkt door de omgeving rondom dat gebouw. Dat heeft namelijk veel te maken met menselijke maat en beleefbaarheid. We hebben een verzorgingshuis ontwikkeld voor ouderen die niet meer mobiel waren. Dat hebben we ontworpen vanuit het oogpunt dat die ouderen het grootste deel van de dag op hun kamer zitten en door het raam naar buiten kijken. Vanuit de menselijke maat was niet alleen die kamer maar ook de omgeving van het gebouw van belang. Die twee hadden een relatie. Dat hebben we als uitgangspunt genomen om het gebouw te ontwerpen. Dat is een manier van denken die ik in de toekomst graag terug zou willen zien.

Welke trends signaleer je als je kijkt naar verdichting en hoogbouw? Wat verwacht je in de toekomst?

Op dit moment praten we elkaar na in het verhaal dat er een hoge woningnood is. Ik formuleer het expres zo, omdat we elkaar tien jaar geleden allemaal napraatten over de enorme krimp die we gingen meemaken. Overal moesten huizen worden afgebroken en hele dorpen worden opgeheven. Nu hebben we opeens dit perspectief. Sla de politieke partijprogramma's er maar op na. Ze zeggen bijna allemaal: bouwen, bouwen, bouwen. Waar ik bang voor ben, is dat het narratief van de enorme woningnood ervoor gaat zorgen, dat de snelheid en de kwantiteit ten koste zullen gaan van de kwaliteit en de menselijke maat. ■

“Er is in deze complexe wereld een enorme vereenvoudigingsslag nodig om het leefbaar te houden.”

SeARCH
architecture and urban planning

Bjarne Mastenbroek is architect, oprichter en directeur van SeARCH.



Bjarne Mastenbroek
SeARCH

Wat voor praktijk trof je aan, toen jij in 1989 afstudeerde?

Toen ik in 1983 begon te studeren in Delft, zei de decaan: “Jullie zijn eerstejaarsstudenten architectuur, nu kun je nog weg en als je verstandig bent, doe je dat ook, want er is geen droog brood te verdienen.” Na mijn afstuderen trof ik een praktijk aan die de wonden likte van de jaren ‘80, eind jaren ‘70. Dat was een tijd waarin steden in verval waren geraakt. Ze waren onveilig, niet geliefd. Terwijl de stadscentra leegliepen, begonnen de bloemkoolwijken in steden als Alkmaar, Purmerend en Almere te groeien. Later is er natuurlijk een complete omkering ontstaan, waarbij steden weer geliefd werden en een heel andere rol gingen spelen. De liberaliseringsslag, met Reagan, Thatcher en de Nederlandse variant daarvan hebben een krachtig kapitalistisch opportunisme in gang gezet. We zijn door dat kapitalistisch opportunisme de stad uitgedreven, we zijn erdoor de stad weer ingehaald en nu worden we erdoor de stad weer uitgedreven. Daar wordt geld aan verdiend, heel veel geld aan verdiend. En daar moeten we toch wel van leren.

En toen jij het begin 2000 met je bureau begon?

De overheid speelt een zeer belangrijke rol in het geven van voorbeelden en kan positieve impulsen geven, als het goed gebeurt, bijvoorbeeld op het gebied van cultuur en architectuur. Maar je hebt ook gezien wat het kapot kan maken. Daarvan is iemand als Halbe Zijlstra een goed voorbeeld. Die man heeft ontzettend veel schade aangericht en het is extreem kwalijk dat hij een soort minachting heeft gekweekt, die niet snel is om te draaien. En dat zien wij nu.

Werkt de toon die in Den Haag gezet wordt door tot het projectniveau waarop jij werkt of gaat Den Haag meer over de condities waarbinnen je beweegt?

Als voorbeeld: Floris Alkemade die nu afzwaait als Rijksbouwmeester kijkt kritisch naar de verdozing van Nederland die ‘onlangs’ is ingezet. Maar ja, dat ‘onlangs’ moet je wel met een korrel zout nemen. Want de verdozing gaat heel langzaam. Dat gaat over planologie, wetgeving maken of juist loslaten. Particulieren worden in wetgeving steeds meer geblokkeerd terwijl bedrijven (logistiek, industrie) en boeren steeds meer worden vrijgelaten. De verdozing die je nu ziet is een gevolg van iets wat al 25 jaar geleden is ingezet. Als je nu wetgeving gaat bedenken om dat weer tegen te gaan, gaat die verdozing in de komende 20 jaar nog gewoon door. Dat is een heel traag proces. Dus het is overduidelijk dat we het landschap in Nederland op een onvoorstelbare manier aan het ‘vershitteren’ zijn. Je kunt niet met droge ogen door het westen van Nederland rijden en zien wat daar de laatste jaren gebeurd is.

Vlak voor de Kamerverkiezingen van dit jaar hoorden we stemmen over het terugbrengen van een ministerie van VROM. Is regie op een hogere schaal dan de gemeente nodig?

Er zijn krachten die dat proberen tegen te houden omdat ze daarmee hun vrijheid verliezen. Bouwend Nederland is bijvoorbeeld gewoon een lobbyclub van de grote ontwikkelaars. Dat zijn allemaal mannen van middelbare leeftijd (er zit geen vrouw tussen) die blijven zeggen: “Ja, dat groene hart kunnen we wel volbouwen.” Dat is zo ouderwets, gaat zo aan deze tijd voorbij. De natuur wordt door ik weet niet hoeveel instanties aangevallen. Om dat tegen te gaan, heb je sturing op landelijk niveau nodig.

Je schetst een institutioneel beeld van hoe Nederland nu in elkaar zit. Aan de andere kant is de tendens om meer met participatie en meer van onderop te gaan werken. Hoe zie jij dat?

Dat is allemaal talk, talk, talk. Net als 90 procent van de verduurzaming. Dat is ook talk, talk, talk. Daar praat je niet over, dat doe je! Hoe meer erover gepraat wordt, hoe meer de alarmlichten moeten gaan branden. Als je kijkt wat er nu gebeurt, zie je dat dat bijzonder weinig is. Het bewijs ligt op tafel. Het negatiefste scenario van wetenschappelijk onderzoek is nog rooskleuriger dan de feitelijke realiteit. Kijk naar de recente ontwikkelingen in Canada. Elke meteoroloog zei: dit zou nooit kunnen. Alsof de natuur naar onderzoeken of de politiek zou luisteren. Het gaat erover dat je meteen moet handelen als je ziet dat er iets misgaat. Nederland ziet dat het misgaat en gaat meteen ‘onderhandelen’. Maar met wie?

Tijdens onze excursie van Sensing Streetcaples hield je een pleidooi voor stedenbouw op hoofdlijnen. Hoe ervaar jij de stedenbouw in de praktijk?

Er is geen vertrouwen. We hebben twee tenders gewonnen op IJburg en krijgen daar weinig speelruimte. Je wordt bedolven onder de documenten. Bij zo’n tender worden er gewoon 50 documenten over de schutting gegoooid. Er zijn 100 ambtenaren die allemaal iets vinden en een documentje maken. En de computer is gewillig. Daarnaast zijn er ook nog het bouwbesluit en de BENG-normen, dus uiteindelijk ontstaat er een soort kluwen waarin je geen vrijheid meer hebt om op een slimme en intelligente manier het beste gebouw te maken. Het is vooral afvinken dat alles klopt. Ik vind het onzin dat men denkt dat kwaliteit ontstaat als je maar regels neerlegt. Zo ontstaat geen kwaliteit.



Foto: Gideon Spanjar

In het planproces is het ontwerp bijna helemaal teruggebracht tot een soort technische route. Dat zie je ook in de architectuur. Je wordt op een schetsontwerp getoetst en mag daarna weinig meer veranderen. Er is geen ruimte om in de stappen naar voorlopig en definitief ontwerp de echte stappen te maken.

De Nederlandse architecten werden wereldwijd gewaardeerd toen ze vanaf ongeveer 1993 lieten zien dat architectuur flexibel en vrolijk kon zijn. Dat heeft veel goeds gedaan. Inmiddels is dat echter ingekapseld door de commerciële partijen. Het resultaat? Façades en dozen, waarvoor al lang bedacht is hoe je er zo optimaal mogelijk té kleine plattegronden instopt voor een maximale winst. Zo maak je geen goede stad.



Foto: Gideon Spanjar

Dus je pleit eigenlijk voor een meer maatschappelijke rol voor het ontwerp?

Vooraf ook omdat ik zie dat nieuwe wijken vrijwel altijd gebaseerd zijn op foute aannames en dat het werk eigenlijk louter bestaat uit het bijstellen van de fouten. De Oostelijke Eilanden in Amsterdam waren bedacht voor de wat oudere mensen waarvan de kinderen uit huis waren. Ze zijn nu bevolkt door gezinnen met jonge kinderen. Zo moesten er plotseling scholen worden bijgebouwd. Ook de ontwikkeling van de Houthavens, het Westerdokseiland en de IJ-oever liep anders dan voorzien. Juist daardoor zijn ook allemaal ontzettend krachtige kwaliteiten ontstaan. Maar zo gauw het stilligt door een kredietcrisis en commerciële partijen de kans grijpen en de gemeente voor het blok zetten, zie je ongelooflijk hufterige volumes ontstaan, die hele nare gebieden maken. Neem bijvoorbeeld de NDSM-werf. Daar word je niet vrolijk van. Er zijn heel veel kleine units gebouwd voor studenten. Eerst in containers en nu in hoogbouw. Daar betalen ze €800-1000, het liefst inclusief witgoed abonnement, swapfiets of deelauto en internetaccount. Bewoners moeten zo al hun inkomen uitgeven aan een hele reeks abonnementen - en kunnen niet sparen. Dit versterkt op termijn de tweedeling in de maatschappij. Dat gaat echt keihard.

Hoe vertaal je dat naar de tendens om nu vooral microappartementen te bouwen en in te zetten op ‘minder bezit’?

Als je businessmodel is om abonnementen te verkopen, ga je natuurlijk preken dat mensen geen bezit meer willen. Ik denk zelf dat mensen een fijn appartement willen hebben met een extra kamer, zodat er ook nog eens iemand kan logeren. Gewoon wat extra ruimte. Ik heb vaker gehoord dat mensen vanwege hun woonsituatie uit elkaar gingen. Ze konden niet met zijn tweeën op 36 m² wonen.

De Bijlmer was in dit opzicht helemaal geen slechte wijk. De mensen kregen er woningen die zoveel beter waren dan die waar ze vandaan kwamen: ruime flats, met uitzicht en groen, waar kinderen veilig konden spelen. Niemand had kunnen voorzien dat de grote immigratiegolf daar zou worden gedumpt en niet naar zou worden omgekeken. Het ligt niet aan de hardware! In Amstelveen staan dure flats in het groen. Daar kan het opeens wél. Het is een combinatie van harde en zachte voorwaarden die maken dat iets succesvol is.

Als je kijkt naar de huidige verdichting en hoe daar in de stedenbouw over nagedacht wordt, zijn er een aantal terugkomende regels: actieve begane grond, stedelijke laag, iets teruggeschoven hoogbouw in het blok, ritme in de straat en gebruik van tactiele materialen. Hoe kijk jij hier tegenaan?

Ik geloof er weinig van. Een transparante plint wordt altijd genoemd, altijd. Dan heb ik heel erg de neiging om eens een keer een mooie dichte bakstenen plint te maken. Want als ik in Parijs loop, met al die stevige onderbouwen, met soms helemaal blinde muren, dan zie ik een prachtige stad waar niets mee mis is. Volgens mij ziet alles er hetzelfde uit door die standaardisatie. Ik zie geen verschillen. Het is een soort...

Kleurplaat?

Ja, een al voor je ingekleurde kleurplaat. Dat vind ik echt heel jammer. Naast ons bureau hebben we een woongebouw met een cortenstalen gevel gebouwd. Niks ‘tactiel’. Met een plint die net zo hoog is als de woningen erboven, net zo plat, helemaal niet extra hoog. Het is helemaal geprefabriceerd op een industriële, bijna hufterige manier met prefab stalen hekken. Met een blauwewegen die door de hekken klimt is het is een volledig groene façade waar mensen heel blij van worden. Iedereen vindt het een vrolijk gebouw. En er is tenminste een echte tuin met volle grond en bomen, dat is iets waar ik specifiek op gehamerd heb.

Dit is een hele mooie vorm van individueel opdrachtgeverschap. Kan dit ook op andere plekken, bij een tender bijvoorbeeld? Is daar nog een rol voor de stedenbouw?

Alles wordt weggevangen door wat 100 ambtenaren vinden. Allemaal bang om iets weg te geven, allemaal bang om iets niet in de hand te houden. Daarnaast zijn er afnemers, beleggers, investeerders, bouwers die alles doorrekenen. Welke ruimte is er dan nog voor het ontwerp? Alle spontaniteit is weg. Maar de stad is juist interessant door de ontelbare kleine conflictjes die er voortdurend plaatsvinden omdat we zo dicht op elkaar zitten. Dát is een stad. Daarom raak je met elkaar in gesprek. Er gebeuren leuke en minder leuke dingen, waar je het steeds over hebt omdat je elkaar ontmoet. Op het moment dat je een stad zo organiseert dat niks mis mag gaan ontstaat een platgeslagen architectuur. Tegenwoordig is het interieur van een gebouw bijvoorbeeld nauwelijks nog transparant vanwege driedubbel glas met allerlei coatings waardoor alles spiegelt. Dus wat heb je dan aan een transparante begane grond? Wat zie ik dan? Ik zie de vuilcontainers, de traforuimte, de entreehal waar nooit iemand is. Ik zie de tandartspraktijk op de begane grond die alles met matte folie heeft afgeplakt. Met andere woorden: er is helemaal geen transparantie. Maar omdat men dat niet los durft te laten, ontstaat er een platgeslagen architectuur.

Wat is stedenbouw nog in jouw perspectief?

Stedenbouw is voor mij, en daarvan probeer ik de stedenbouwkundige die hier het Hamerkwartier ontwerpt, nu al negen jaar te overtuigen: hou volle grond! Volle grond is dat je een boom kunt planten en dat die groot kan worden omdat hij in de aarde zit, niet in een bak en niet op een dak. Dat is natuurinclusief, goed voor regenwater en tegen stress. Als de volle grond weg is, als een blok helemaal vol is gebouwd met groen op een dak, gaat het in Nederland altijd mis. Er zijn altijd problemen. Het is een illusie om te denken dat je een goed park aanlegt op een parkeergarage. Lopen op de volle grond is iets totaal anders dan lopen op een dak.

Hoe zie je de neiging om minder voor de auto te gaan bouwen, vooruitlopend op een mobiliteitsverandering?

Ik denk dat het niet zo gek is om de parkeernormen langzaam terug te draaien. Maar volgens mij hoeft de auto vanwege de elektrificering op de lange duur het probleem niet meer te zijn. Ik vind dat elke straat waar auto’s doorheen rijden, op de één of andere manier wordt ‘schoongehouden’. Het klinkt raar, maar auto’s zorgen

ook voor lucht en ruimte. Waar auto’s rijden, kun je geen reclameborden van winkels neerzetten. Of alle andere rotzooi die we tegenwoordig in de openbare ruimte zetten. Iedereen claimt de openbare ruimte, iedereen wil er iets mee. Iedereen wil een paaltje in zijn straat om overlast tegen te gaan. Vervolgens krijg je een ‘waterbedeffect’: zo wordt bijvoorbeeld eerst de Singel afgesloten, daarna de Herengracht en tenslotte de Keizersgracht. Je kunt nergens meer heen en een fijnmazig netwerk is kapot gemaakt.

Hoe kijk je aan tegen de Champs-Élysées? De Avenue wordt stevig vergroend en de auto’s gaan er voor een deel uit.

Acht rijbanen op de Champs-Élysées gaan terug naar twee. Best radicaal, maar ik kan me heel goed voorstellen dat het teruggaat. Maar om het verkeer er helemaal uit te halen... Als je zegt: dit wordt een voetgangersgebied, een park, een leisure zone, dan zou dat natuurlijk kunnen. Maar, om een voorbeeld te geven, de Haarlemmerdijk en -straat, vind ik tien keer leuker dan de Kalverstraat. Die is toch een soort koopriool terwijl de Haarlemmerstraat onderdeel is van een stedelijk weefsel. Dat vind ik veel interessanter. Ergens een auto uithalen heeft altijd tot gevolg dat er ergens anders meer druk komt. Een fijnmazig weefsel, dat ervoor zorgt dat de druk gelijkmatiger blijft, vind ik gezonder. En democratischer: dan heeft niet een deel van de stad alle voordelen of commercie en een ander deel alle overlast (of verkeer?).

Nog even terug naar de stedenbouwkundige regels.

Aan de ene kant heb je een optelling van veel kleine tegenstellingen en conflicten zoals het voorbeeld van de Elandsgracht, waar in theorie niks klopt, maar het toch heel leuk is in de praktijk. Aan de andere kant heb je Lelystad winkelcentrum, waar alles uit elkaar is getrokken, laden en lossen, auto’s en voetgangers. Ik word niet heel ►



© New Media Services

vrolijk van winkelen in Lelystad. Een mens houdt nou eenmaal ook van die sociale rommel en van de nabijheid van andere mensen, van gezelligheid. Dat heeft dit jaar wel aangetoond.

Als je naar Amstel 3 kijkt, met investeerders die per eiland transformeren: daar worden veel keuzes gemaakt die uiteindelijk condities scheppen die bepalen of het Lelystad wordt of toch meer het onverwachte, het rommelige en het wrijvende van de Elandsgracht.

Dat stuur je niet met regels. Belangrijk is dat je mensen ook in staat stelt om zelf iets te veranderen of iets toe te voegen. Beperk de litanie aan regels, zodat de goede overblijven. Zeg bijvoorbeeld op landelijk niveau: er komt een BENG-norm, het gebouw moet bijna energieneutraal zijn, trappen moeten minder stijl zijn, de grootte van de buitenruimte wordt vastgelegd, de plafondhoogte gaat van 2.40 naar 2.60 meter. Allemaal prima! Maar er is wel een einde aan de hoeveelheid regels want heel veel van die dingen zijn toch een persoonlijke voorkeur en mening over hoe er iets moet zijn. Het woud aan regels moeten we verdunnen.

Wat betekent dat in de praktijk?

Ik denk dat de opdrachtgever, die met zijn architecten en adviseurs aan een plan werkt, meer vrijheid en vertrouwen gegund moet worden, zodat hij iets kan maken waar hij zelf goed mee uit de voeten kan. Het probleem is dat er te veel regels zijn, die iedereen in zijn eigen voordeel uitlegt. Dus een regel die de gemeente instelt, wordt door een andere partij anders geïnterpreteerd. Die partij voldoet dan weliswaar aan de regel, maar er gebeurt iets anders. Dat is heel vaak zo. Je kunt er niet klakkeloos van uitgaan dat een regel precies zo wordt ingevuld, gelezen of opgevolgd, zoals die bedacht is.

Ik vind dat geen goed uitgangspunt. Je moet je ook beseffen dat iedereen een soort vrijheid van handelen wil houden, terwijl mensen juist steeds meer het gevoel krijgen dat ze niks meer mogen. Op het gebied van duurzaamheid en milieu gaat dat natuurlijk de komende jaren keihard gebeuren. Dan zou ik zeggen: hou het wat rustiger op andere fronten. Als ergens rechtsonder in het ambtelijk apparaat een regeltje komt, heeft dat tot gevolg dat ergens linksboven iets anders geblokkeerd wordt. Daarom: hou het zo generiek, zo simpel mogelijk.

Dus: weg met het idee van de ‘Swiffer’-stad? Weg met het idee dat alles clean moet zijn?

Ja, instituties en grote ondernemingen willen dat het clean is. Het waren de grote bedrijven, die vanwege Covid-19 alles op slot gezet hebben en hun werknemers meteen thuishielden. Ze gebruikten daarvoor een mooie bestuurdersopmerking: ‘Veiligheid voor alles’. Waar hebben ze het over? Het proberen te vermijden van conflicten leidt uiteindelijk, op de langere termijn, tot een echte explosie. Dat is gewoon een natuurwet. Dat kun je niet vermijden, net als met zo’n pandemie. Dat zeggen alle wetenschappers. Het was niet de vraag óf die er kwam, het was de vraag wanneer en hoe groot die zou zijn. We hebben precies de verkeerde neiging: om iets te bestrijden.



Foto: Sába Schramkó

In het project Sensing Streetscapes onderzochten we hoe een omgeving als de Zuidas op straatniveau wordt waargenomen. Hoe kijk jij naar dit onderzoek?

Wezenlijk bij neuro-architectuur is: de wijze waarop iemand naar stedenbouw kijkt is volstrekt afhankelijk van wat zijn rol of functie op dat moment is. Iemand die dagelijks naar zijn werk gaat op de Zuidas kijkt anders dan iemand die als toerist rondloopt of er woont. En een werknemer die zich senang voelt kijkt anders dan iemand die zelf voor een lastige uitdaging staat. Ik merk bijvoorbeeld dat stedelijke omgevingen die door iedere persoon meteen worden begrepen, vaak fijne omgevingen zijn. Op het moment dat je gedwongen wordt om ergens doorheen te bewegen omdat het niet anders kan of mag, denk ik: dit is slechte stedenbouw.

Is de stad té clean aan het worden?

In Amerika heb je die gated communities, afgesloten gebieden waar je alleen met een pasje in mag. In Nederland moet er een wet komen die dat verbiedt. Want, als dit eenmaal begint koopt iemand op een gegeven moment, ik noem maar wat, 6000 hectare en wordt het fenomeen steeds groter. Je ziet het gebeuren in Amerika: bij conflicten met een werknemer kan de familie met één klik het pasje laten blokkeren, waardoor de werknemer niet meer naar binnen mag en niet eens de mogelijkheid heeft om zijn oude werkgever erop aan te kunnen spreken. Daar zit dus een ontmenselijking in die wordt gefaciliteerd door ontwerpkeuzes. Dus maak het niet!

Het begint ermee dat we in algemene zin aan een maatschappij moeten werken, waarin mensen zich kunnen ontplooien, geluk en zingeving kunnen ervaren. Als iemand goed in zijn vel zit en het gevoel heeft dat hij invloed kan uitoefenen op zijn omgeving (dat hij gehoord wordt of dat er via de politiek waarop hij gestemd heeft goede dingen gebeuren), dan is er niets aan de hand. ■



**Senior stedenbouw-
kundigen van de G4**
[voormalig] rijksadviseur
over verdichting.

“Ik vind het mooi als de stadsbouwmeester van Antwerpen zijn rol als curator beschrijft.”

Emiel Arends is Ruimtelijk adviseur Stadsontwikkeling bij de gemeente Rotterdam en docent Watermanagement aan de Hogeschool Rotterdam.



Emiel Arends
Gemeente Rotterdam /
Hogeschool Rotterdam

Hoe heb jij in de tijd dat je bij de gemeente werkt de stedenbouwkundige praktijk zien veranderen?

De praktijk is enorm veranderd. We zitten met andere mensen aan tafel. Waar we vroeger exclusief gesprekken voerden met ontwikkelaars, doen we dat nu ook met eindgebruikers, winkeliers en beleggers. Ik merk dat de gebiedsontwikkeling verandert van een, tussen haakjes, hit and run-ontwikkeling naar meer waardecreatie. Dus we zitten opeens met zorgverzekeraars, waterschappen en energiebedrijven aan tafel die meedoen in de gebiedsontwikkeling waardoor het beheer en de onderhoudsfase een stuk belangrijker aan het worden zijn. Daar valt echt winst te halen. Dus dat betekent dat aan de voorkant andere partijen mee gaan investeren die hier twintig jaar geleden niet op zouden komen. Er is echt veel veranderd en dat maakt mijn werk leuker.

En complexer.

Ja, maar ook leuker. Ik vind het mooi als de stadsbouwmeester van Antwerpen zijn rol als curator beschrijft in plaats van regisseur van een proces. Dat klopt, we zijn eigenlijk niet meer de regisseur van het proces.

Hoe verandert je rol als opdrachtgever in dit speelveld?

Mijn werkveld speelt zich grotendeels af in de binnenstad van Rotterdam, waar we relatief weinig bezit hebben. Dus ik ben niet zozeer opdrachtgever. Veel meer verbinder en aanjager. Kansen zien en mensen enthousiasmeren. In Rotterdam hebben we het POR (Platform Ontwikkelaars Rotterdam), een groep van corporaties, beleggers en ontwikkelaars die veel in Rotterdam bezig zijn. Eén keer in de twee maanden zitten die samen met de directeuren van stadsontwikkeling en de wethouder bouwen om afspraken te maken over wat we met z'n allen willen in de stad. Dat werkt goed omdat je de mensen later in de werkpraktijk tegenkomt en erop kan aanspreken.

Zo'n samenwerking klinkt goed als het economisch goed gaat. Wordt het niet ingewikkeld op het moment dat het economisch slechter gaat. Hoe bindend zijn de afspraken? Hoe gejuridificeerd is het? Of juist bewust helemaal niet?

Laat ik het zo zeggen. Rotterdam is één van de weinige steden in Nederland, die tijdens de vorige financiële crisis gewoon stug door hebben gebouwd. Dat vereiste een andere rol van de overheid. We snapten ook wel dat het geld op was, dat we

stukken grond weer teruggekocht hebben als overheid en direct weer in erfpacht hebben uitgegeven of delen van het programma als gemeente hebben overgenomen met de verplichting om dan wel te beginnen. Zo is de Markthal, Calypso en de Rotterdam gebouwd. En nu hebben we het programma Rotterdam Sterker opgetuigd, met korte termijn investeringen die gaan over sporten, over bijscholing in de zomervakantie en zeven nieuwe stadsparken in de stad. Anticyclus investeren. Of, zoals de burgemeester het treffend zegt: Je wilt mensen ook een beetje hoop geven en het gevoel dat er wat in de stad gebeurt. Hij refereert hierbij aan de aanleg van de Kralingse Plas na de Tweede Wereldoorlog. Rotterdam Sterker is ook onderdeel van een groter herstelprogramma, dat zaken als luchtkwaliteit, klimaat, sporten, beweging en inclusiviteit verbindt.

In jullie hoogbouwvisie van vorig jaar staat ook de menselijke maat centraal.

Kan je daar iets over zeggen? Hoe probeer je de hoogbouw menselijk te maken?

Bedenk dat we pas rond 1990 pas in Nederland in torens zijn gaan wonen. Die typologie gaat nog niet zo lang mee. In onze hoogbouwvisie van 2011 namen we de straat als uitgangspunt: Wat zie je als je er loopt? Dat ging heel erg over plintbeleving. We hebben regels, strikte afspraken opgesteld over wind en zon, waar we nog nooit van zijn afgeweken. Daar werd positief op gereageerd, ook tijdens informatieavonden bij nieuwe initiatieven. De afgelopen jaren kwamen er kritische signalen vanuit andere hoeken. Vanuit de GGD over de thema's eenzaamheid en anonimiteit in hoogbouw. En vanuit de officier van justitie, de politie en de veiligheidsregio over het thema ondermijning.

Naar aanleiding van deze signalen hebben we onderzocht wat we in onze nieuwe hoogbouwvisie zouden moeten opnemen om deze thema's te adresseren. We zijn toen letterlijk met een adviseur van wonen en een collega vanuit stedenbouw drie avonden achterin een politiebusje alle VVE's afgereden waar deze thema's speelden en waar klachten waren binnengekomen. Daar hebben we gepraat met de voorzitters van de VVE's en met de politie. Eén van de eerste dingen die bijna iedereen zei was: Zorg voor een knip tussen de parkeergarage en de woningen. Dat je niet om 2 uur 's nachts met tassen vol coke de garage in kan rijden, de lift in kan stappen en op de achttiende verdieping kan verdwijnen. Als dat het uitgangspunt is, moet je echt anders gaan nadenken over hoe een toren er dan uit moet zien. New Orleans op de Wilheminaapier is qua beeld één van de mooiste torens van Nederland, maar de entree is een halletje met postbussen naar een lift toe. Dat is geen goed antwoord. Calypso heeft een hele grote lobby met fitness, Bagels & Beans en een huismeester die pakketjes aanneemt. Het is er levendig van 07.00 tot 22.00 uur. Die typologie



Foto: Jan van der Ploeg

hebben we nu in onze nieuwe hoogbouwvisie voorgeschreven. We vragen aan de ontwikkelaar aan het begin van het project: Wat is de reis van de bewoner of een werknemer als die een toren binnenkomt? Laat maar zien hoe het werkt. We konden de regels niet te specifiek maken omdat de ene plek of de ene doelgroep de andere niet is. Maar er zijn wel een paar principes waar we aan de voorkant gezamenlijk iets van kunnen vinden. Dat hebben we met het POR besproken. De ontwikkelaars zagen in dat ze zelf een verhaal moeten starten over hoe ze levendigheid, veiligheid en toevallige ontmoetingen in zo'n toren kunnen faciliteren. Bij de 35 torens waarmee we momenteel in de binnenstad bezig zijn, gaat dit eigenlijk best wel goed.

Als ik nu een schaalniveau omhoogga. Jullie ambitie is fors: een polycentrische stad met aanvullende hoogbouwmilieus. Wat zijn het soort steden waar jullie naar kijken voor interessante principes of interessante referenties?

Ik vind het Urby-concept in New York echt fantastisch. Dat is een concept van een Amsterdams bureau. Die hebben voor een opdrachtgever inmiddels meer dan

zevenduizend sociale middeldure woningen gemaakt. Het gaat dus niet over het topsegment. Urby bestempelt de woning als restruimte. Je komt binnen in een ruimte waar koffie wordt geschonken, een soort café met werkplekken. De barista die achter de bar staat woont in hetzelfde gebouw.

Zijn dat microappartementen van 35 vierkante meter?

Die zitten er ook in, maar ze zijn ook groter te krijgen. Maar het idee is dat je eigenlijk het hele gebouw doorloopt en dat er een soort aaneenschakeling van activiteiten is: openbare keukens, plekken waar mensen kunnen slapen als ze op bezoek zijn. Op het dak wordt groente verbouwd, er wordt gekookt met lokale chef-koks, er worden yogalessen gegeven. Ze proberen een collectief te maken waarbij het uitgangspunt is dat het echt een eigen keuze is, als je eenzaam of anoniem wilt zijn. Er is eigenlijk geen enkele reden om níet mee te doen in zo'n gebouw. Dat concept is fantastisch.

Wat hebben jullie meegenomen voor jullie eigen hoogbouw uit de Montevideo-periode? Wat zijn de lessen naast wat je net vertelde over de ondermijning?

Als het gaat over de uitstraling van de plint op ooghoogte gaat, is het, diep in je hart kijkend, misgegaan op de Wilhelminapier. Met wat we nu weten hadden we toen waarschijnlijk andere dingen gedaan. Maar we weten meer níet dan wél, we zijn nooit uitgeleerd.

Hoe creëer je op plintniveau een type programmering die, onafhankelijk van crises, ook echt doet wat je wilt in de verbinding tussen binnen en buiten en tussen privé en publiek?

We hebben referentienormen voor maatschappelijke ontwikkeling. En als je kijkt wat we in de stad nodig hebben, is dat echt veel. Alleen in de binnenstad hebben we de aantallen m² van de Delftse Poort nodig om het maatschappelijke programma op te vangen wat er de aankomende jaren in de binnenstad nodig is. Wat je niet wilt zijn tandartsen en huisartsen op de begane grond, want die plakken alles dicht. Dan kan je net zo goed expeditie hebben, dat maakt niet uit. Je moet nadenken over zaken die hier belangrijk zijn, maar die de vierkantemeterprijs niet kunnen dragen. Die discussie heb ik in Amsterdam gevoerd. Ik zei dat ik zo blij was dat we in Rotterdam hoogbouw in een bestaande stad neerzetten en dat we niet proberen met hoogbouw een nieuwe stad te maken. Want als je het allemaal aan de markt overlaat, is de uiteindelijke uitkomst dat je op zich wel een aantrekkelijke plint kan maken, maar dat die wordt ingevuld door designwinkels en restaurants. Dat is het dan. Rond het Centraal Station in Rotterdam is geprobeerd een soort collectief plintenmanagement

te gaan doen waar iedereen zijn plinten inlevert en je het zoet en zuur een beetje deelt. Waardoor er ook een dependance van Boijmans Van Beuningen of een expositieruimte mogelijk is en je toch een beetje diversiteit in je plint krijgt zonder dat het allemaal direct horeca wordt die het wel kan betalen. Want dat is uiteindelijk wel wat er gaat gebeuren als je er geen regie op voert.

Inzoomend op de vorm van de gebouwen. Wat mij opvalt is dat hoogbouw in Utrecht en in Amsterdam heel erg gekoppeld wordt aan het denken in bouwblokken. In hoeverre zien jullie de architectonische vorm als onderdeel van de straat?

We hebben architectuur relatief buiten beschouwing gelaten. We keken naar de hoeveelheid programma en de grootte van de plot. De regels in de hoogbouwvisie garanderen in ieder geval dat er genoeg ruimte is om een aantrekkelijke plint te maken. En of dat nou in een blokvorm zit of in een soort slab, dat kan allebei. Eén ding wat we sowieso weten is dat elk gebouw een voorkant en een achterkant heeft. Bij hoogbouw stapel je zoveel programma dat er een aparte nutsdeur in moet zitten voor de energieleverancier, verder moeten er inpandige afvalcontainers komen. Je wilt met de fiets en de auto naar binnen en als je boven een bepaalde hoogte komt, moet je een aparte nooduitgang maken vanwege brandveiligheid. Voor je het weet ben je 20, 25 meter van je gevel aan het vullen met zaken die je nodig hebt om de machine van die toren te laten werken. Wij hebben opgeschreven dat de meest publieke kanten zo publiek mogelijk moeten worden vormgegeven. Dat betekent ook dat we aan de minst publieke kant wel degelijk dingen toelaten. Als je plot twe keer zo groot is als de toren zelf dan heb je in principe ruimte genoeg om dat netjes op te lossen. Zonder dat je de hele onderkant kapotmaakt zoals je op sommige plekken bij oudere torens in Rotterdam ziet.

Bij die bouwblokken wordt er natuurlijk ook gerefereerd naar de traditie van het Hollands bouwblok, op een hedendaagse manier dan. Dat doen jullie bewust niet in Rotterdam.

Ik moet er wel bij zeggen, dat alle plekken die in de hoogbouwvisie beschreven worden, plekken zijn waar de modernistische stedenbouw verreweg de overhand heeft. De hele binnenstad heeft geen gesloten bouwblokken. Datzelfde geldt voor Feyenoord City. Dat is allemaal nieuw. Dus ik snap de referentie in een stad als Utrecht honderd keer beter, dan in Rotterdam. Maar op het moment dat er iemand met een modern nieuw stadsblok komt waar een toren op staat, dan kan dat in principe wel maar dan gaan we wel heel goed kijken naar de uitgangspunten van de slankheidsregel.

Wat is in jouw perspectief de straatruimte? In mijn ogen één van de grote uitdagingen in de naoorlogse bouw. Wat is voor jullie een goede straat voor mensen in de omgeving van hoogbouw?

Laten we met Alexander beginnen, daar is 65% procent van de ruimte infrastructuur. Tegenover 18% in de binnenstad. Eigenlijk is het één grote verkeersmachine met een snelwegen die uitkomen in parkeergarages. Dat moet een plek worden waar je straks aangenaam gaat wonen, verblijven, waar je naar de film en het theater gaat en waar je onderwijs gaat genieten. Alexander heeft die potentie, maar het gaat ongetwijfeld ten koste van mobiliteit. Je ziet dan dat je anders over zo'n gebied moet nadenken. Hetzelfde geldt voor de binnenstad. Het merendeel van die verdichtingen zit langs de boulevards van de binnenstad. Die boulevards zijn tussen de 90 en 120 meter breed. Er is geen stad in Nederland met zoveel strategische grote ruimte in zijn binnenstad als Rotterdam. Wij gaan deze ruimte, die voor 80 tot 90% door de auto wordt gedomineerd, transformeren. We hebben een plan gemaakt voor een stadspark in de binnenstad, het Blaakpark, bijna negentig meter breed en drie kilometer lang. Rotterdam heeft één van de smerigste binnensteden van Nederland. Als we deze transformatie achter de rug hebben, zijn we één van de schoonste en zitten we onder de WHO-normering voor luchtkwaliteit. Dat is een Rotterdamse transformatie van de openbare ruimte voor sporten, spelen, ontmoeten. In een historische binnenstad heb je die ruimte niet, die zit opgesloten in de oude stadsblokstructuur aan de binnenkant. Als je met Google Maps naar een stad als Amsterdam of Leiden kijkt, zie je eigenlijk best wel veel groen, maar dat zie je niet vanaf de straat. Eigenlijk is dat een fantastische typologie voor de stad, druk aan de ene kant, rustig aan de andere kant. In Rotterdam hebben we dat niet. Alle buitenruimte ligt buiten de gebouwen. De afgelopen jaren hebben we al meer dan 300 miljoen in die buitenruimte geïnvesteerd: de Coolsingel, de Binnenrotte, het Grotekerkplein, het Binnenwegplein. Er zijn twintig procent meer bomen bijgekomen. Met de zeven stadsprojecten pakt Rotterdam nu door. Dat betekent ook dat het adagium Rotterdam autostad, zal verdwijnen.

Dat klinkt bijna als het hernemen van het modernistische adagium, alleen dan met groen. Hoe denken jullie over de programmering van het groen? Hoe ga je ermee om dat mensen zich daar soms onveilig in voelen? Welke disciplines zijn aan zet? Is dat landschapsarchitectuur, stedenbouw, architectuur?

Voor de binnenstad hebben we nu gezegd: Gezondheid en klimaat zijn de belangrijkste pushfactoren. Daar is iedereen het mee eens. Alles start met de transitie van de mobiliteit, die de ruimte geeft om anders te denken. Dat betekent dat



Foto: Jan van der Ploeg

we van de afdeling mobiliteit echt advies nodig hebben over wat je wel en wat je nog niet kunt doen. Voor de boulevards in de binnenstad zijn we veel met specialisten aan het praten over geluid, luchtkwaliteit, water, hitte, noem al die thema's maar op. Maar ook over maatschappelijke thema's zoals sporten, spelen, onderwijs. Wat heb je nodig en waaraan moet zo'n plek voldoen om dat te realiseren? Het is interessant, om niet als een gek te gaan ontwerpen en te kijken hoe mooi het kan gaan worden, maar eerst bezig te zijn met al die disciplines. Normaal gesproken zou de landschapsarchitect aan het stuur zitten en beginnen te tekenen en daar mogen disciplines op reageren. Ik merk dat mensen het onwennig vinden. Als ik aan de mensen van watermanagement vraag wat ze zouden willen, dan zeggen ze: Wij reageren meestal op plannen. Ik zeg dan: Je mag het nu zeggen. Ik kan niet beloven dat we alles kunnen doorvoeren, maar als je het nu niet zegt, dan komt het er nooit. En dan komen er echt supergave dingen uit. Dan merk je opeens dat je 500 kuub extra water kan bergen, als je de sportveldjes 30 tot 40 centimeter lager neerlegt en aan een goed afwateringssysteem koppelt. Zeker als je met gezondheid en klimaat als leidende principes werkt, krijg je een andere manier van werken.

Wat vraagt dat van de architectuur van die torens? En je zegt gezondheid, dan gaat het natuurlijk ook over leefbaarheid, beleving en bijna ook schoonheid. In hoeverre zijn die torens dan volledig solitaire dingen die in een apart traject ontworpen worden? Of is het voorstelbaar dat je vanuit deze ontwikkeling ook komt tot nieuwe eisen waaraan die torens moeten voldoen om te interacteren met die ruimte?

Als mensen nu een toren neerzetten langs de boulevard moeten ze voldoen aan geluidsnormeringen. Maar op het moment dat je het voor elkaar krijgt dat de boulevards anders worden inricht, met minder dan de helft van de auto's die grotendeels verantwoordelijk zijn voor het geluid, dan kun je opeens gebouwen maken met grote balkons, openslaande deuren, een gevel die niet dicht hoeft te zijn, die veel meer interactie aangaat met het park. Als we de eerste delen hebben getransformeerd, ga je woontorens in de binnenstad zien die volledig anders zijn qua architectuur dan de torens die nu gebouwd worden. De gemeente heeft overigens wel degelijk een regiefunctie om te bepalen wat de maximale hoeveelheid torens is per zoveel strekkende meter, om ervoor te zorgen dat je niet de hele dag in de schaduw zit.

Ik heb ook met Daan Zandbelt gesproken en die is meer voor intense laagbouw dan voor hoogbouw. In hoeverre is dat bij jullie een discussie geweest om te kijken of je hetzelfde programma ook met laagbouw kan oplossen?

In de Rotterdamse binnenstad is hetzelfde percentage bebouwd-onbebouwd als in een oude binnenstad in Nederland: een GSI (ground space index) van 40% bebouwd. Dat geldt voor Amsterdam, Leiden of Utrecht, maar ook voor Rotterdam. Als je vervolgens naar de FSI (floor space index) kijkt, zit de historische binnenstad gemiddeld op 1,2 tegenover richting 5 voor de Rotterdamse binnenstad. Dat is omdat we de hoogte in gaan. Als we de binnenstad willen verdichten, ontkomen we er niet aan om de hoogte in te gaan. En als je de hoogte in gaat met een andere typologie dan een toren krijg je veel negatieve effecten, zoals zonlicht. Dus als je de hoogte in gaat, doe het dan op een manier die zo min mogelijk belastend is voor zijn omgeving. Wij zijn gelukkig niet gebonden aan die middeleeuwse stad waar heel Nederland mee loopt te worstelen. We hebben een modernistische binnenstad en een logisch gevolg daarvan is een toren. Dat hoort gewoon bij de typologie.

Wat voor soort woningen zien jullie in de hoogbouw, denkend aan de uitdagingen zoals de ondermijning die je noemde? Is dat ook sociale woningbouw?

Ja, dat is ook sociale woningbouw. In de binnenstad is het percentage meer dan 35 procent sociaal. We hebben nu in Rotterdam de regel: 20, 30, 30, 20 (20%

sociaal, 30% midden, 30% hoog en 20% flexibel of top). Iedereen is ervan op de hoogte, dat hebben we afgesproken in de POR en ook corporaties doen eraan mee. De sociale woningbouw is het probleem niet, want die is nog genoeg in de binnenstad (circa 35% van de woningen in de Binnenstad is een sociale woning) en ook in nieuwbouwprojecten aanwezig. Waar ik me wel zorgen over maak is hele middensegment, het faciliteren van middenhuur en middenkoop. Dat is heel lastig. Daarvoor proberen we nu met beleggers en ontwikkelaars contracten af te sluiten om de prijzen voor de aankomende 15 of 20 jaar te bevriezen. We doen water bij de wijn om ervoor te zorgen dat er er ruimte komt voor een middenklasse om in te stappen.

Hoe combineer je goedkope huur en dure koop in een toren? Hoe houd je dat leefbaar?

Deze vraag is niet exclusief voor hoogbouw, die speelt overal. Als je met elkaar ruimtes deelt, doe je dat met iedereen en niet op basis van inkomen. Het zou vreemd zijn als een hoogbouw verschillende entrees zou krijgen: Omdat jij net iets minder verdient, mag je hier niet naar binnen? Dat is niet inclusief en zou je in de stad niet moeten willen.

Ik vind het goed dat veel particulieren woningen kopen in de stadswijken rond de binnenstad. Meer dan 50% van de woningen daar zijn sociale woningen van woningbouwcorporaties. De nieuwe kopers gaan daar wonen en gebruiken dezelfde ruimtes als de 50% mensen in de sociale woningen. Hun kinderen spelen allemaal in hetzelfde speeltuintje, gaan naar dezelfde school en maken gebruik van dezelfde voorzieningen in de buurt. Dat verschilt natuurlijk per huishouden maar die mix vind ik goed. Zolang de woningbouwcorporaties hun woningen niet uitponden, heb je zo een mooi evenwicht in die stadswijken teruggekregen.

Wat vind jij zelf als referentie voor verdichtingsoperaties inspirerend?

Zijn er plekken waar nieuwe oplossingen worden gevonden voor bv.

klimaatbestendigheid, inclusiviteit, groen?

Ik vind de Valley in Amsterdam interessant. Je kan daar naar de twintigste verdieping wijzen en zeggen: Kijk, dat appartement met die boom is van mij. Een soort individualisme in een megagebouw. In een wereld van systeembouw is er een vorm hebt gevonden waarin elk appartement uniek is. Als je het hebt over vergroenen, is Milaan een aardig voorbeeld. Ik ben heel erg benieuwd hoe dat in Utrecht gaat uitpakken met dezelfde architectencombinatie en met een Nederlands budget.

En Frankfurt vind ik leuk, daar staan volgens mij de hoogste torens van Europa. Daar kom je weer nieuwe aspecten tegen, bijvoorbeeld als het over veiligheidseisen in torens gaat. Onze wetgeving gaat nu tot 200 meter hoogte. We gaan nu een toren van 250 meter maken in Rotterdam. Dit betekent dat het vluchten niet meer via noodtrappen, maar via liften moet worden georganiseerd. Samen met de veiligheidsregio en TNO zijn we druk bezig om te kijken hoe we dat gaan vormgeven. Zo beginnen we een Europese hoogbouwtraditie te ontwikkelen. We zijn voorzichtig bezig en we zijn er nog niet. Ik ben benieuwd wat ik erover kan vertellen, als we over tien jaar dit interview nog een keer doen.

Wat voor opgaven hebben onze studenten nodig om de actuele praktijk mee in te gaan?

Ik merk dat er veel goede specialisten zijn, maar er is niet iemand die alle deilverhalen kan bundelen tot één beeld of één simpel, doeltreffend verhaal. Op het moment dat je met een wethouder aan tafel zit en je begint een heel inhoudelijk betoog, is hij na één minuut afgehaakt. Dus je moet het voor elkaar krijgen om van al die disciplines één verhaal te maken met één ambitie die je simpel kan uitleggen in een paar zinnen. Dat is extreem moeilijk maar dat is wel de wereld van nu. We zijn het gesprek begonnen met het woord curator. Volgens mij is dat een mooi woord. Een stedenbouwer regisseert niet, want dat veronderstelt dat hij alle touwtjes in handen hebt. Een curator beweegt mee, ziet dingen en heeft het overzicht, maar is niet degene die uiteindelijk de ultieme beslissingen neemt. Hij zorgt ervoor dat er een realistisch plan komt. Volgens mij is dat wat deze wereld nodig heeft. ■

“Als je alles tegelijk schoonveegt en je maakt alles meteen nieuw, is het vechten tegen de eenvormigheid.”

Marlies de Nijs is senior stedenbouwkundige bij de gemeente Utrecht.



Marlies de Nijs
Gemeente Utrecht

Jij ging twintig jaar geleden in Utrecht aan de slag. Wat voor soort praktijk trof je op dat moment aan?

Interessante vraag. Een heel andere praktijk dan op dit moment. Twintig jaar geleden stond één groot project centraal, dat inmiddels bijna klaar is: de uitbreiding Leidse Rijn. Daarnaast deden we meerdere projecten in de rest van de stad. Ik werkte bijvoorbeeld aan Galgenwaard, waar we torens hebben gebouwd om het stadion mogelijk te maken. Later hadden onze projecten te maken met stadsvernieuwing. Hart van Hoograven, waar we woningen toevoegden om meer mix in de wijk te krijgen. Centrum Kanaleneiland, waar we een nieuwe as door de wijk legden om met zoveel mogelijk nieuwe woningen carrières

mogelijk te maken voor mensen die al in de wijk woonden. Deze projecten werden niet vanuit één groot centraal plan gerealiseerd. Dat was echt anders.

In die tijd begon de discussie over het faciliteren van de markt. We waren dat aan het doen, terwijl we toch probeerden om zo goed mogelijk onze kaders te stellen. De auto stond eigenlijk centraal in het denken. Als je binnen je stedenbouw de parkeerproblemen oploste, was je al een heel eind.

Dat is gedurende de jaren enorm veranderd.

Misschien niet eens gedurende de jaren, eigenlijk tamelijk plotseling. Dat gevoel heb ik. Ik denk dat Tivoli Vredenburg heeft geleid tot een soort karakterverandering van de stad. We waren een kleinere stad, we werden één van de grotere steden. Ik voelde het begin van een schaa sprong in de stad. We hadden een bestuur met GroenLinks en D66, die het niet meer over auto's had, maar over fietsers en zelfs over voetgangers en plinten. Onze opdracht werd heel anders: Verzin een hoogstedelijk gebied midden in het centrum, maak het heel gezond, heel duurzaam en ga uit van de voetganger. Dat was vijf jaar daarvoor niet denkbaar geweest. Toen hadden in de Kanaalzone nog discussies over grondgebonden woningen. Echt forse discussies. Nu is Utrecht de snelst groeiende stad van Nederland, relatief gezien. Wij moeten tot 2040 binnenstedelijk zestigduizend woningen proberen te maken. Dat is natuurlijk een enorme sprong.

Dat is één van de grote uitdagingen die ik in dit interview aan wil spreken, want in deze enorme verdichting moeten bijvoorbeeld circulariteit, duurzaamheid, gezondheid maar ook nieuwe economie een plek krijgen. Maakt dat je werk als stedenbouwer spannender en interessanter?

Veel spannender en interessanter. Wij hoorden in Utrecht opeens van onze bestuurders: Wij willen bouwen aan een gezonde stad. Daar moesten we echt enorm over nadenken. Wat bedoelden ze daarmee? We zijn erover met hen in gesprek gegaan, wat heel interessant was. Mijn vertaling was: Ze willen vooral een stad,

die goed is voor de mensen die er wonen en die de mens centraal stelt. Die ambitie noemen ze dan gezonde stad. En duurzame stad. Een gigantische ambitie. Dat is vreselijk leuk om aan te werken. We hebben het helemaal niet meer over parkeren, integendeel. De stad heeft de sprong gemaakt van auto naar voetgangers en fiets, vooral aangejaagd door het duurzaamheidsdenken. Utrecht heeft het grootste station van Nederland. Het Stationsgebied van tien hectare kunnen we straks toevoegen aan de stad. Als je dáár niet kunt inzetten op openbaar vervoer, kun je het nergens.

Bij de verdichtingsopgave speelt hoogbouw een belangrijke rol. Wat zijn voorbeelden die jij in je hoofd hebt, die je inspireren in je vak, in je dagelijkse praktijk?

Er zijn veel voorbeelden van hoogbouw en gebieden met hoge dichtheid. Goede voorbeelden, slechte voorbeelden. Utrecht is niet bij uitstek een hoogbouwstad. Hoogbouw is in de stad nooit een doel op zich geweest. Toevallig had ik een aantal projecten begeleid. De torens langs stadion Galgenwaard, de torens voor studentenhuysvesting van City Campus MAX en wat torens bij de Rabobank. Toen moesten we die hele hoge dichtheid in het Stationsgebied gaan maken. Inmiddels zijn er in Nederland een aantal heel interessante voorbeelden. Het belangrijkste vind ik het Wijnhavenkwartier in Rotterdam van Kees Christiaanse, dat ik aan de Raad heb laten zien. Interessant vind ik dat daar een soort vijf-, zeslaagse stedelijke laag is ontstaan die contact heeft met de straat. De hoogbouw staat er middenin en raakt de straat eigenlijk niet. Ik ben ervan overtuigd dat dat principe werkt. Bij onderzoek in Nederland zag ik: Je moet hoogbouw onderdeel maken van bouwblokken en naar achter leggen. Na dit onderzoek ben ik naar Midtown in New York gegaan, omdat ik dacht: In Midtown gebeurt dit al. De New Yorkse zoning regulations leiden tot een soort geëxtrudeerd bouwblok: laag aan de randen en hoog in het midden. Op straat is het, net als in het Wijnhavenkwartier, helemaal niet zo hoog. De echte hoogte ligt in het midden. Dus is die hoogte nu zo boeiend? Nee, eigenlijk niet. Boeiend is het stuk dat raakt aan de straat.

Hoe hoog is die stedelijke laag? Je zei vijf of zes lagen. Is daar variatie nodig? In sommige plannen zie je als voorstel juist drie of vier lagen. Wat voor ideeën heb je daar over?

Dat hangt heel erg van de context af. Waar zit je in de stad? Drie lagen lijkt mij een beetje laag. Tegenover een station kun je denken aan zes, misschien wel acht lagen,

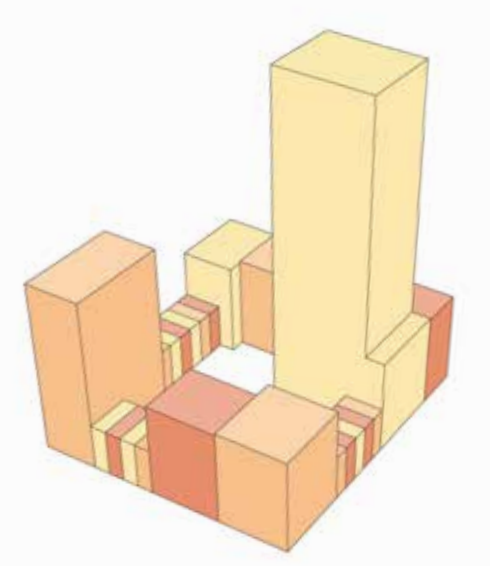


dat is logisch. Daarnaast heeft het ook te maken met de breedte van je profielen. Is dat een prettige maat? Dat moet je onderzoeken en testen, want het gaat ook over de openbare ruimte.

En als je bij die schaa sprong voor Utrecht nadenkt over de identiteit van de stad, is er dan een Utrechtse maat?:

Ook een interessante vraag. We zijn heel erg bezig met de identiteit van Utrecht. Een referentie die wij veel horen en ook zelf veel gebruiken is uiteraard de Oude Gracht, ons meest succesvolle straatprofiel. De Oude Gracht is om meerdere redenen interessant. Dat heeft te maken met een relatieve fijnmazigheid. Het zijn gewoon panden naast elkaar. Het heeft ook heel erg te maken met eigenaarschap. Iemand is daar eigenaar van een pand en maakt daar een winkel in. Na een aantal jaar verkoopt hij de winkel en wordt iemand anders eigenaar. De Utrechtse ondernemers geven gezicht en gevoel aan zo'n gebied. Er zit veel detail in, het is niet in één keer gebouwd. Veel Jane Jacobs-achtige aspecten vind je daar terug en het is zelfs nog gelaagd, rustig aan de werf en heel levendig op straat.

Dit is een prototypisch bouwblok van de nieuwe ontwikkeling die we aan het maken zijn. Er is een stedelijke laag van zes of acht lagen. De hoogbouw is altijd naar achteren. Als je op straat loopt en je kijkt met een hoek van 50 graden omhoog, zie je de toren helemaal niet. De toren is niet zo belangrijk als je op straat loopt. Wel belangrijk is, dat de plint heel leuk is, dat daar van alles gebeurt. Uit de referentie van de Oude Gracht halen we bijvoorbeeld dat we in dat blok ook losse panden maken. Zelfs een stukje CPO. Dat ziet er heel gekunsteld uit, maar dat heeft een reden: We willen het Utrechts maken. We willen dat het van mensen is. De toren is straks van een belegger. Die zit in Zwitserland, in Qatar of in Nederland. Die is vooral gebaat bij de huuropbrengsten van de toren. De eigenaars van de losse panden willen daarentegen dat het leuk wordt op straat. Dat is het kapitaal om het gevoel te geven: Dit is Utrecht. Zo maak je identiteit, denken wij.



Wat voor soort programma zit er in die toren?

We mixen op alle fronten. We hebben in het Stationsgebied het voordeel dat we nog maar een stukje op weg zijn. Juist omdat er heel veel grond bij gaat komen, kunnen we inzetten op een gebied, waar álles is. Waar je kantoren hebt, maar ook wonen. Waar je niet alleen in kantoren, maar ook in ateliers kunt werken. Waar je zo divers mogelijk kunt wonen. Dat hebben we vastgelegd, daar gaan we op sturen. We zeggen: Dit is het programma dat we willen hebben. We gaan het programma natuurlijk wel aanpassen in de loop van de tijd maar we gaan sturen op een gebied waar álles is.

Wat is het schaalniveau waarop je die menging gaat sturen? Per bouwblok of juist per meerdere bouwblokken?

Per bouwblok. In de omgevingsvisie hebben we opgeschreven dat we binnen het bouwblok zelfs nog delen willen gaan uitgeven. Daar kunnen we straks nog varianten op verzinnen, maar dat is de intentie. Een deel van het bouwblok wordt bijvoorbeeld voor een grote ontwikkelaar, een deel voor een kleine ontwikkelaar,

en deel voor een bewonersgroep die zelf hun opdrachtgever willen zijn voor hun appartement. Daarmee maken we het ons heel moeilijk, want dat kost veel tijd en is heel ingewikkeld.

We weten allemaal dat bouwen langer duurt dan economische cycli. Wat is essentieel? Waarmee zou je het blok moeten beginnen? Of omgekeerd: Waarmee zou je het blok in ieder geval níet moeten beginnen? Kun je met de hoogbouw beginnen?

Nee, dat gaan we niet doen. Wij hebben gezegd: Hoogbouw doen we nooit solitair. Dus altijd als onderdeel van een bouwblok. Nooit een toren alleen. Het goede van Midtown in New York is, dat die torens niet alleen staan, ze zijn altijd onderdeel van een groter bouwblok. Onze strategie: We hebben aan de Croeselaan woningen opgekocht voor heel veel geld. Deze woningen geven we straks mee als een beginnetje aan de ontwikkelaar die een toren gaat maken. Deze toren komt tegen de woningen aan te staan, dus er ontstaat een soort podiumtoren. Een soort Vancouver-model: woningen en een toren ertegenaan. De woningen transformeren misschien wel tot ateliers, bedrijfsruimtes of wonen in andere vormen. Zo gaan we dat doen, zo hebben we het vastgelegd.

Je noemt net de inspiraties Vancouver en Midtown. Dat zijn natuurlijk plekken waar al heel veel hoogbouw staat. Hoeveel bouwblokken heb je nodig om een ensemble te krijgen dat werkt?

Goede vraag. In de stedenbouwkundige maquette van het gebied zie je dat we met dit plan de hoogbouw niet bedacht hebben. In het Stationsgebied staan al een aantal hoge torens. Het stadskantoor van 90 meter hoog en de Rabobank-torens. Daar tegenaan, aan de andere kant van de Croeselaan, komt het nieuwe gebied van tien hectare. We hebben gedacht: Dat moet één gebied worden. We doen dat door met dezelfde bouwhoogtes te werken: 90, 75, 45, 25 meter. Die hebben we daar geïntroduceerd om er een totaal van te maken. In die zin is de Utrechtse opgave heel anders dan bijvoorbeeld de Sluisbuurt. Utrecht Centrum heeft in het Stationsgebied al torens en door het nieuwe gebied daarop aan te laten sluiten, ontstaat er een ensemble van in totaal een stuk of twintig torens. Dit zorgde er ook voor dat er geen hele grote discussies waren. Wij waren al met de hoogbouw begonnen.

Bij de Merwedekanaalzone zie je getraptheid in bouwhoogte: hoog aan de Europalaan en lager aan het Merwedekanaal.. In hoeverre zitten er dat soort principes in het Stationsgebied? Een getraptheid vanuit de blokken naar achteren,

zodat je een soort hoofdstraten krijgt? Of spelen die principes hier vooral op dit blokniveau?

Ja dat klopt. In het Stationsgebied liggen de torens meer gespreid over het plangebied. Zonder deze duidelijke hiërarchie. we relateren de effecten van hoogbouw natuurlijk wél aan de belangrijke plekken in het gebied, zoals het Jaarbeursplein. Daar willen we een heel goed stadsplein van maken. Het is van belang dat de zon op de goede plekken komt. Daar letten we heel goed op, maar op een andere manier dan met de getraptheid van het Merwedekanaalzone.

Als deze bouwblokken achter elkaar staan en je kijkt vanuit het station, ervaar je dan een vrij lange boulevard of toch een stedelijke straat?

Er komt een lange route vanuit ons plangebied naar het Merwedekanaal, door het gebied van de Jaarbeurs.

Wat voor soort straatruimte wordt dat?

We hebben de afgelopen jaren met succes geprobeerd om daar een zo normaal mogelijke straat van te maken. We denken dat straten zo gemengd mogelijk moeten zijn, voor zoveel mogelijk doelgroepen. De Jaarbeurs had vroeger een interne straat, dus dat was eigenlijk een gebouw. We maken nu een open route. Als het heel druk is alleen voor voetgangers, als het minder druk is ook voor fietsers. Dat vind ik heel belangrijk.

Een spannende opgave, met nog veel uitdagende vragen. Van menging tot materialisatie, van de blokmaat tot de straat die eruit gevormd wordt. Als jullie met de Raad door Rotterdam lopen, op welke aspecten wijs jij ze dan?

Zoals ik net zei is voor ons vooral de hoogteopbouw van de Wijnhaven heel interessant. Vervolgens hebben we de Wilhelminapier bekeken. Super interessant, omdat daar veel stedelijke functies zitten, die echt iets toevoegen aan de stad. Het begint ook bruisend te worden. De Rotterdam is een iconisch ding en heel interessant, vooral van een afstand en als je binnen bent. Maar op maaiveldniveau moet je dat nooit zo doen, vind ik. Veel te hard. Dat is een keuze geweest van de architect, maar dat is niet wat we in Utrecht willen. Dat heeft veel met een principe te maken, dat wij veel langs zien komen, zeker bij grote volumes. Architecten komen bij ons en zeggen: We gaan een fantastisch gebouw maken dat gaat functioneren als een stad. We maken een hele grote hal waar je diagonaal omhoog kunt kijken, waar je eigenlijk alles kan zien wat hier gebeurt. Dat is bij de Rotterdam ook gebeurd. Heel spannend, maar het gebeurt allemaal binnen en níet buiten.



In hoeverre is de programmering van het binnenterrein van de blokken van belang om te zeggen: Je woont weliswaar in een hele hoge dichtheid, maar er is een contramal?

Allereerst gaan we een deel van de woningen aan de Croeselaan afbreken om parkruimte te maken. Groen dat het Stationsgebied hard nodig heeft. Daarnaast maken we op de daken van de stedelijke blokken groene, collectieve parken, waar bewoners elkaar gaan ontmoeten. In de binnenterreinen van de blokken zelf gaat dat maar heel beperkt lukken, die zijn daarvoor te klein. We voegen op niveau een extra laag toe. Dat is nieuw en nemen we heel serieus in de plannen op.

Zijn deze collectieve parken op zeshoog niet vooral toegankelijk voor de mensen die er wonen?

Je moet je afvragen of dat erg is. Stel, je maakt de daken publiek toegankelijk en iedereen is op het dak, dan zijn ze níet in de openbare ruimte. Daar moeten we mee oppassen. Geprivatiseerde, collectieve buitenruimtes met een enorme kwaliteit krijgt, gaan helpen in het ontstaan van een community en het tegengaan van eenzaamheid. Dat is goed voor de bewoners. Maar laten we voorkomen dat we het publiek van de straat gaan halen. ►



Zijn nog andere referenties die jullie zelf inspirerend vinden, naast Vancouver en New York?

We vragen iets ingewikkelds. We vragen uitnodigende plinten met heel veel functies. Jan Gehl heeft gezegd dat mensen zeven keer langer op een plek blijven als de plint prettig voelt. Dat heeft niet alleen met functies te maken, maar ook met aanraakbaarheid. Dat wordt nog een uitdaging.

We kennen interessante voorbeelden, bijvoorbeeld het Groothandelsgebouw in Rotterdam. Groot, maar heel gedetailleerd. Het heeft zowel de kleine schaal als de grote schaal. Prachtig voorbeeld nog steeds. Dat is een architectenuitdaging: Hoe kun je dezelfde detaillering maken met de tegenwoordige vereisten?

Ik vind Perret, ook uit dezelfde tijd, jaren zestig, in Le Havre, ook interessant. In compositie maar ook in detail. Dat zijn wat voorbeelden die wij gebruiken.

Daarnaast speelt er een interessante vraag: Welke rol kan groen spelen? Kan groen ook meehelpen om een gebied van mensen te maken? Dat gaat ook over de intermediaire zone. In het Stationsgebied hebben mensen geen achtertuinen, dus die gaan op de stoep zitten, als we hen daarvoor de ruimte geven.

Behalve die groene daken, geven we elk bouwblok een eigen plint, die functie-

specifiek moet zijn en die een inrichtingsopgave is voor de partijen die ermee bezig zijn. We hebben het grote geluk dat de grond van de gemeente is, die in haar tenders op kwaliteit stuurt. Wonderwoods is daar een goed voorbeeld van.

Is de verbindende openbare ruimte, even los van die opgetilde collectieve buitenruimtes het schaalniveau van de architect, de stedenbouwer of de landschapsarchitect?

Wij maken het plan in grote lijnen. Waar ligt het groen, waar liggen de straatjes en hoe breed zijn de straatjes? In de intermediaire zone komen we de architect tegen. Die zone gaan we samen creëren. De ontwikkelaar investeert, wij gaan helpen denken. We verzinnen hier spelregels voor, omdat we vinden dat die zone divers moet worden. Daarnaast zijn we ook bezig om een plintorganisatie te maken, een soort VVE voor de plint. De partijen die in de blokken wonen, zijn erdoor met elkaar verantwoordelijk voor wat voor gebied het wordt, wat er in die plinten zit en wat er op straat wordt georganiseerd.

De plint is een cruciaal onderdeel van jullie plan, in ieder geval vanuit ooghoogte bezien. De verdiepingshoogtes kun je natuurlijk vastleggen, maar de programmering is, zeker als je kijkt naar de schaal van jullie gebied, een uitdaging. Hoe actief kun je het maken?

Dat is niet makkelijk. Het gebied dat we nu ontwikkelen wordt geen kernwinkelgebied. Dat hééft Utrecht al. Dus wat voor functies heb je om zo'n gebied aantrekkelijk te krijgen? Wonen op de begane grond is iets wat we ons voor kunnen stellen, maar je moet het wel goed doen. Als mensen achter een gevel met glas tot de grond wonen, gaan ze daar gordijnen ophangen. Maar als je daar wat dekking ontwerpt, een kleine voorruimte, een intermediaire zone, dan werkt het wel. En als er dan ook een bankje voor de gevel staat, dan kan daar interactie ontstaan.

Daarnaast komen er goede functies op de goede plekken. Er is in Utrecht een grote vraag naar creatieve bedrijvigheid. We zijn nu aan het onderzoeken of we dat kunnen inzetten, waarbij we wel moeten nadenken over welke grondprijs je kunt rekenen. We hebben een kaart getekend van de looproutes door het gebied en de zones waar we actieve functies kunnen plaatsen.

Die looproutes span je op tussen de omliggende gebieden?

Ja. En daartussen moet het gewoon goed zijn, maar dat kan op verschillende manieren.

De Utrechtse binnenstad mag natuurlijk niet beconcurrereerd worden. Wat voor soort programma mag je dan in het Stationsgebied toestaan?

De binnenstad Utrecht is zo leuk, die barst een beetje uit z'n voegen. Dus we praten nu over het nieuwe centrum en dat is inclusief het Stationsgebied. Dat nieuwe centrum zijn we nu aan het inkleuren. Sommige functies zitten in de binnenstad, andere programmeren we juist aan de andere kant van het station. Zo introduceren we een soort polariteit die interessant kan zijn. Als je veel grote functies bij elkaar hebt, zoals bij de Arena, moet je dat combineren met veel kleine functies, zoals wonen. Dat moet een mix zijn uit oud en nieuw, uit duur en goedkoop. Want daarmee krijg je diversiteit. Daar ben ik van overtuigd. Oude gebouwen hebben heel andere huuropbrengsten. Daarmee kun je heel andere partijen interesseren, dan met gebouwen die je nieuw maakt. Als je alles tegelijk schoonveegt en je maakt alles meteen nieuw, is het vechten tegen de eenvormigheid.

Wat zou je als vraag of uitdaging aan onze studenten willen meegeven?

Bij hoogstedelijke ontwikkelingen willen we enerzijds een aangenaam maaiveld creëren. Dat gaat over de detaillering van de architectuur. Anderzijds willen we ook een gevoel geven van de grote schaal. Dat gaat over de uitstraling van architectuur. In mijn ogen is de schaal ertussen, een soort tussenschaal, eigenlijk cruciaal. Wat kun je voor interessants voor deze schaal bedenken? ■

“**Als je geen kans ziet om structuren aan te brengen van een grotere schaal dan de projecten zelf, heb je geen stedenbouw.**”

Ton Schaap is senior stedenbouwkundige. Hij begon in 1983 bij de gemeente Amsterdam en is sinds 2015 supervisor/hoofdontwerper van de Zuidas.



Ton Schaap
Gemeente Amsterdam

Jij ging in 1983 in Amsterdam aan de slag. Wat voor soort praktijk trof je op dat moment aan?

Ik vond het fantastisch, laat ik daar mee beginnen. Binnen drie maanden dacht ik: Ik wil hier nooit meer weg. Er was natuurlijk een soort van rouw over de Bijlmermeer, die toen al niet het succes was wat men ervan gehoopt had. Ik woonde er zelf, je kon overal huizen krijgen. Je moest het wel huren, maar er was keus te over. En ik dacht: Nou, dan ga ik in de Bijlmermeer wonen, dan zie ik ook hoe dat in het echt is. Dat was allemaal heel interessant. Ik kwam uit een huisje in Deventer van 3 meter 60 breed en 8 meter diep, op een fundament uit de 13e eeuw, en ik zat opeens op de 13e verdieping in zo'n toren, over de zeshoeken heen kijkend, van Utrecht tot Zandvoort. Fantastisch. Maar als je beneden kwam dan was er natuurlijk geen stad. De dienst waar ik werkte had natuurlijk een zekere faam, de beroemde stadsontwikkeling van Amsterdam. Het aureool van de publicaties, boeken en

de AUP-kaart van Van Eesteren hing er nog wel omheen. Maar de dienst lag toen politiek niet goed. De macht was eigenlijk overgenomen door de Dienst Volkshuisvesting die onder Jan Schaefer viel. En die wilden: Bouwen voor de Buurt. Alles moest kleinschalig, honderd procent sociale woningbouw. Koopwoningen bouwers zagen ook helemaal niets in Amsterdam. De stedenbouw was al klaar en er moest binnen het patroon vernieuwd worden. Dat was op dat moment ook echt het enige wat te doen was en dat werd ook voortvarend aangepakt. Daar had je helemaal niet zo veel stedenbouw bij nodig. De dienst werkte, onder de radar, nog wel aan Gaasperdam en aan twee projecten die toen nieuw en hot waren. IJplein van OMA en Venserpolder van Carel Weeber. Beide plannen waren schokken voor de Amsterdamse stedenbouw. Er moest iets gebeuren, maar de plannen leidden niet tot een algemeen gevoel van: We weten nu hoe het verder moet.

Schokken in de zin dat de Amsterdamse stedenbouw zich opnieuw moest uitvinden na de Bijlmer?

Ja, en allebei met honderd procent sociale woningbouw. Vergis je daar niet in, dat is heel ingewikkeld. Het parkeren werd gewoon op straat opgelost en de plannen moesten onder de liftgrens zien te blijven, vijf bouwlagen max. Want een lift leidde tot hogere bouw en tot servicekosten. Het ging echt om betaalbaarheid, dat was het allerbelangrijkste punt. Mensen moesten in de stad kunnen blijven, De hele uittocht naar Almere moest worden gestopt.

Terug naar de actualiteit. Wat is je huidige rol binnen de gemeente?

Op dit moment heb ik nog één project, de Zuidas. Vijf jaar geleden ben ik hiervoor supervisor en hoofdontwerper geworden. De gemeente heeft me gevraagd of ik dat nog een aantal jaar wil blijven doen.

Wat zijn, als je nu naar Amsterdam kijkt, de meest ingrijpende projecten die gaan bepalen hoe onze stad er over tien, vijftien jaar uitziet.

Ik denk dat één van de belangrijke dingen de twee fietsbruggen over het IJ zijn. Noord heeft nu natuurlijk wel een paar metrohaltes, maar de gewone dagelijkse verbinding met de stad kan echt nog een stuk beter. Aan de Zuidas is het Zuidasdock natuurlijk ook nog niet een gelopen race. Daar heeft de aannemer de handdoek in de ring geworpen, dus daar moet echt nog worden nagedacht over hoe we verder gaan. Het station is onomstreden, begrijp ik zo langzamerhand. Daar wordt aan doorgewerkt, maar de beide autotunnels staan weer ter discussie. En dan heb je in Amsterdam-West de grote uitdaging om van haven én stad een echte gemengde stad te maken, van meet af aan. Wonen en werken door elkaar, dat is eigenlijk nog nooit gelukt. De binnenstad was al gemengd. Die hebben we mooi opgeknapt, zou je kunnen zeggen. Die menging is blijven bestaan, hoewel die nu wel snel richting toerisme verkleurt. Wonen en werken is nog altijd heel sterk in de binnenstad. Dat is eigenlijk het ideaal en dat is heel moeilijk voor elkaar te krijgen.

En zie je dat alleen in Sloterdijk of ook in Amstel III bijvoorbeeld?

Ik zie het ook in Amstel III, absoluut. Ik denk dat het daar eigenlijk op gang aan het komen is. Daar zijn al veel kantoren en die laten zich heel goed mengen met wonen. In Sloterdijk is er nog geen sprake van menging. Daar is het nog echt totaal kantoren. Tussen Sloterdijk en de stad ligt ook nog een heel groot terrein, dat vrij extensief gebruikt wordt, met één en twee verdiepingen. Daar is nu de gedachte: Laat zitten wat er zit en ontwerp daarboven het wonen. Dat is echt nog nooit vertoond en een uitdaging. Daar is twintig jaar voor genomen. Dat is ook een nieuw aspect: Het gaat veel geleidelijker. Je maakt niet in één keer een eiland van 200 hectare en. Nee, dat gaat stap voor stap. De ligging van het gebied vraagt erom. Het is extreem gunstig gelegen, op fietsafstand van alles. Er is ook nog openbaar vervoer, als je de ringlijn sluit. En er is grotendeels extensief gebruik. Dat ligt allemaal klaar. Nou ja, het moet nu nog gebeuren.



Foto © New Media Services

Terug naar de actualiteit. Zijn er referenties voor het soort verdichting waar we nu inzitten, al dan niet met hoogbouw, waarvan je zegt: Dat zijn eigenlijk nog steeds hele mooie voorbeelden waar we van kunnen leren?

Dan denk ik aan twee beroemde voorbeelden, die met elkaar contrasteren. Je hebt natuurlijk Parijs, waar binnen de ring, die even groot is als die van Amsterdam, vier keer zoveel mensen wonen. Alles is ongeveer acht lagen, hier en daar schiet er iets uit. Haussmann heeft natuurlijk uitgevonden, om die dichtheid te combineren met lange rechte straten, waardoor er toch een gevoel van ruimte is en van afstand, zodat je de schaal van de stad kunt voelen. En je hebt natuurlijk New York, waar plaatselijk verdichting in combinatie met het grid van Manhattan heeft geleid tot een grotere flexibiliteit. Daar heb je nog steeds straten met maar drie lagen bebouwing en dan ga je de hoek om en is het opeens honderd meter hoog. Dat is het liberale grid. Ik moet zeggen, daar heb ik meer affiniteit mee dan met Parijs. Ik vind Parijs prachtig, maar ik denk altijd: Het is af, het kan niet meer beter! Dat is altijd een beetje killing.

Biedt New York, als denkoefening, lessen voor Amstel III?

Als je er een paar straten uithaalt en een paar andere toevoegt, heb je bij Amstel III ook een soort van grid. Maar zo mooi als in Manhattan krijg je het nooit, want Manhattan is ook nog bol, dus die straten kijken ook nog opzij naar het water van de beide rivieren. Dat kun je niet even herhalen in Amstel III, dat zit er echt niet in. Op IJburg is dit grid er absoluut wel, hier is New York mijn inspiratie geweest. In feite heeft elk eiland van de IJ-oever een specifiek grid, kenmerkend voor dat eiland. Voor de maat, voor de ligging in de stad en voor het programma wat zich er op dat moment voordoet.

Ik heb steeds geprobeerd stedenbouw zo te maken dat het voelt alsof het doorloopt. Dat je altijd het gevoel hebt dat dit een onderdeel van een groter iets is: Ik zit hier in een stad. Wat in Amstel III echt lastig is, is dat er geen grote lijnen meer zijn als je niet oppast. Dat er geen lijnen meer zijn die doorlopen en die op de één of andere manier een link leggen met plekken of gebieden die wij stad noemen. En die stad is Amsterdam, dus het is ook nog niet zomaar een stad. Als je geen kans ziet om structuren aan te brengen van een grotere schaal dan de projecten zelf, heb je geen stedenbouw, dan heb je projectontwikkeling. Is ook een heel mooi vak, maar een ander vak.

Als samenhang belangrijk voor je is, wat is dan de kleinste schaal die nog stedenbouw is?

Goede vraag. Wij worden niet door een bergketen omgeven, zodat je denkt: Alles in het dal zijn wij. Dat is een mooi uitgangspunt voor samenhang, maar wij moeten, zonder die bergen, het in de continuïteit van het openbare domein zien te vinden. En dat is ook eigenlijk het enige. Het is zo plat als een dubbeltje, dus dingen moeten doorlopen, moeten continu zijn. Er mag best eens een knik zijn of een uitzicht of een plein of een bocht, maar het moet voelen alsof het doorloopt.

Ga maar naar Cruquius. Daar dacht de gemeente: Laat de markt daar de stedenbouw maar doen, we doen helemaal niks meer. Daar staan prachtige woongebouwen, maar het voelt alsof je de stad uit bent. Het had overal kunnen liggen. En dat gevoel heb ik geprobeerd te voorkomen, in alle dingen waar ik me mee mocht bezighouden.

Zie jij het ontwerpen van de straat als één van de centrale opgaves waar we mee aan de slag moeten bij het verdichten van onze steden?

Absoluut, maar of je dat allemaal straat moet noemen dat is wel de vraag. Verdichting is onvermijdelijk, want we moeten naar een kleinere voetafdruk. De rol van de auto moet minder en mobiliteit moet efficiënter. Het allerbeste is als we zelf fietsen, maar

lopen is ook goed. Dus daarin is die verdichting onvermijdelijk. Mijn werk is om dat zo intelligent mogelijk te organiseren. De programma's, het parkeren, het openbaar vervoer, de winkels, de bevoorrading, de afvalstromen. Geen sexy onderwerpen, maar wel heel erg belangrijk. Dat moeten we zo slim mogelijk doen. En dan moeten we ook proberen het aantrekkelijk te maken.

Om een voorbeeld te noemen. Op Borneo Sporenburg wilden we gezinnen terughalen en in de stad houden. Niet alleen gezinnen, die weinig keuze hadden, maar ook gezinnen, die wél voor hetzelfde geld ergens anders een grotere tuin konden hebben. Hoe moesten we dat doen? Toen hebben we daar het fenomeen grondgebonden woning opnieuw uitgevonden. En vervolgens ook nog het rijtje vrije kavels toegevoegd aan het einde van Borneo. Eigenlijk om het moeilijker te maken en tegelijkertijd aantrekkelijker. Het heeft een enorme hoop extra werk, gedonder en gerechtelijke procedures opgeleverd maar het staat er nu wel.

Ik probeer eigenlijk altijd extra weerstand in te bouwen, hoe dan ook, waardoor de sprong interessanter wordt.

Nog even terug naar de referenties. Wat voor soort voorbeelden zie je langskomen?

Bij het Schinkelkwartier, waar ik recent bij betrokken was, wordt erg gekeken naar de verdichtingen in Parijs, binnen de periferie. Daar gaat het ook naar acht lagen en ontstaan toch mooie, groene binnen gebieden. Heel goed gedaan. Het parkeren is daar niet dominant, de auto is op de een of andere manier verdampt in het straatbeeld. Dit zijn hele prettige buurten, die ook iets grootstedelijks hebben. Dus niet alleen maar de rust, maar ook de reuring van de stad. Dat is een referentie waar ik veel van mijn collega's over hoor.

En voor de Sluisbuurt? Want daar zagen we natuurlijk ook beelden van Toronto en Vancouver.

Ja, Vancouver. Burton Hamfelt, die meewerkte aan het ontwerp is een Canadees. Ik denk dat hij ermee gekomen is. In de Sluisbuurt is het ten gunste van een aantal van die torens uitgepakt. Ik heb een paar avonden bijgewoond, die daarover gingen. Dat was natuurlijk heel interessant. Want ik dacht, die Amsterdammers met hun mooie horizontale skyline, gaan dit toch niet pikken? Maar dat was wél het geval. Waarschijnlijk omdat het heel beheerst gedaan is. De meeste huizen staan aan de straat. De torens voegen schaal en diepte toe aan het IJ, net als op Overhoeks.

Wat zijn de lessen uit het straatniveau van de Sluisbuurt, die ook op andere plekken toepasbaar zouden kunnen zijn?

Ik denk dat het een hele goede kans maakt om te gaan werken. Waar ze nu tegenaan lopen zijn de afvalstromen en de bevoorrading. De hardcore van de stedenbouw, de niet-sexy dingen, de logistiek. Daar moeten uitvindingen voor worden gedaan. Want dat is nu toch weer anders dan toen we de Zuidas ontwikkelden. Daar hebben we nu een eerste stukje af, Gershwin. Daar mogen, volgens een dambordpatroon de kavels om en om tot tachtig of negentig meter hoog bebouwd worden. Daartussen is laagbouw tot een laag of acht de regel. Ik denk dat het gelukt is. Je kan het ook afleiden uit de vraag naar de woningen, want er staat helemaal niets leeg.

Maar dat zijn weer heel andere soort patronen en ontwerp oplossingen dan in de Sluisbuurt.

In de Sluisbuurt zijn de blokken groter. Op Gershwin zijn echt hele kleine bouwblokjes gemaakt, ook veel kleiner dan New York bijvoorbeeld. Dat heeft als voordeel dat je snel bij een hoek bent als je een pauzewandelingetje maakt. Dat leidt tot een prettig soort milieu voor dat gebied. In de Sluisbuurt zal het wat groter worden. Daar heb je ook nog groen in de blokken, iets wat er in Gershwin veel minder is. De blokken zijn daar bijna volgebouwd.

In het verlengde van Gershwin gaan we een aantal lijnen en vista's verlengen, zodat het niet een patroon wordt van projecten. We gaan een aantal blokken samenvoegen tot een groengebied en daar de verharding voor auto's helemaal uithalen. Dat leidt natuurlijk tot een nog ingewikkelder logistieke opgave, maar daar wordt nu keihard aan gewerkt. Waar laten we kabels en leidingen, hoe kan de brandweer erbij komen, allemaal van die dingen.

En wordt er bij die vraag ook naar andere projecten gekeken?

Bij Gershwin was die ronde van projecten bekijken en conclusies trekken vóór mijn tijd. De stedenbouw lag er al toen ik eraan begon. Nu, voor het vervolg, ligt de inspiratie bij wat er in Parijs is gebeurd rond de grote bibliotheek. Die smalle straatjes en blokken met prachtig groen erin. En in Amsterdam zelf zijn ook interessante projecten, zoals bijvoorbeeld Funenpark. Voor die plek vind ik het een briljante oplossing. Het is een afgesloten hoek, door de spoorlijn en de Nieuwe Vaart is het bijna rondom ingesloten, er is geen doorgaand weefsel. Dan kun je zoiets doen. Hetzelfde geldt voor het GWL-terrein, met die mooie groeninrichting van West 8. Dat zijn van die enclaves waar dat kan.

Als we naar de toekomst kijken, welke steden zijn onze nieuwe voorbeelden? Gaan we opnieuw kijken naar Barcelona?

Aan het eind van deze eeuw zijn we met elf miljard mensen. Dus de helft van de steden moet nog gebouwd worden. Er is werk aan de winkel, dus het is heel goed dat de HVA mensen opleidt die zin hebben om daaraan te werken. Wat de nieuwe voorbeelden zullen zijn weet ik eigenlijk niet. Ik heb zelf altijd inspiratie gehaald uit oude voorbeelden. Barcelona is daar een voorbeeld van, vooral door de openbare ruimte natuurlijk. En Edinburgh. Ik kan me heel goed herinneren dat ik daar in de New Town bezocht, uit de 18e eeuw. Dat is zo'n sterk beeld, dat blijft gewoon in je hoofd zitten. Elementen daarvan zitten in IJburg, dat is onvermijdelijk. In Edinburgh zijn alle gevels van graniet. Dat geeft een enorme eenheid. Er kan nog zoveel variatie zijn, maar alles is in vele tinten grijs. Op IJburg is veel baksteen. Er zijn parallellen die je kan trekken. Nu willen we wel meer variatie. We leven in een andere tijd dan toen de New Town in Edinburgh gebouwd werd.

Als jij vooruitkijkt naar wat er allemaal op de stad afkomt (inclusiviteitsvraagstukken, mobiliteit, toerisme, verdichting, digitalisering), wat zijn dan voor jou de grote opgaven, waarbij juist ook de ruimtelijke uitwerking nog een grote onbekende is.

Ik denk dat er op constructief gebied een heleboel zou kunnen gaan veranderen. In de dertig jaar dat ik werk, worden huizen met tunnelbekistingen gebouwd. Dat betekent dat je begint met een tunnelachtig ding. Dat is de kern van de efficiency van het Nederlandse bouwen, daar kunnen ze dan heel mooi al die leidingen alvast in de bekisting leggen, daar gieten ze beton in en dan schiet je lekker op. Als je nou minder beton wilt gebruiken en meer hout, flexibeler wil zijn in de indeling van je huis, moeten er totaal nieuwe bouwconstructiemethoden worden uitgevonden. Daar zijn uitvindingen te doen. En dat met name op een opleiding als de HVA, waar architectuur en stedenbouw niet alleen conceptuele dingen zijn, maar ook gewoon met de werkelijkheid van het bouwen te maken hebben. Hier liggen kansen. Dat weet ik eigenlijk wel zeker. Circulariteit gaat leiden tot totaal andere materialen. En als je eenmaal van de tunnelbekisting af bent, dan wordt de ontwerp vrijheid ook veel groter en dan krijg je ook hele andere vormen. En dan oppassen dat de eeuwige drang tot efficiency niet leidt tot nieuwe korsetten zoals de tunnelbekisting dat was.

Inzoomend op digitalisering en stadontwikkeling. Welk beeld heb je daarbij?

Als je naar Amsterdam kijkt. We hadden natuurlijk dertig jaar geleden niet gedacht dat we hier zoveel datacentra zouden hebben. En hoeveel stroom verbruiken

die inmiddels? Heel veel. Wij gaan als samenleving steeds meer met elkaar samenwerken via al die netwerken. De samenleving beweegt onherroepelijk die kant uit. De uitdaging is dan de vrijheid voor het individu, hoe kan die blijven bij zoveel verknoping van netwerken. De krant staat er elke dag vol mee.

Zit daarin niet ook een grote uitdaging voor de stad? Want slimme mobiliteit gaat ook uit van optimalisaties, data-gedrevenheid, efficiëntie... Alsof je de binnenkant van een machine ontwerpt. Hoe verhoudt dat zich tot het onverwachte, tot het samenleving zijn?

Slecht. Ik denk dat er behoefte blijft aan de individuele oprisping. Het moment dat je denkt: Ja, zo kan het ook. Dat zijn toch de momenten waar je vrolijk van wordt. Neem Venetië, daar is niks aan ontworpen, behalve de architectuur. De rest is wat je noemt organisch. Per eiland is er een ideetje geweest. We maken hier een straat in het midden, we maken een straat aan de zijkant met een paar stegen. Elk eilandje heeft een eigen karakter, maar alles is zo tegen elkaar aangegroeid dat het nu heel homogeen en aangenaam aanvoelt. En dan is het heel fijn als je zo nu en dan panden, beelden, vensters of deuren hebt, waarvan je denkt: Mooi! Daar blijft behoefte aan, daarvan ben ik overtuigd. Dat was wat me altijd tegenstond bij New Babylon. Dat is natuurlijk een inspiratie voor elke stedenbouwkundige, die denkt: Dat is het, de hele dag spelen. Geen eigendom meer, geen bezit. Vrij. Nou: Freedom is just another word for nothing left to loo(?)se. Van New Babylon heb ik altijd gedacht: Heel prikkelend, maar niet om te gaan maken.

Mijn studenten starten hun afstudeeratelier met een opgave over verdichting en nieuwe vormen van hoogbouw. Deels vanuit architectuur, in eerste aanleg, en misschien later ook wat meer vanuit stedenbouw. Kun jij hen nog een aantal andere handvatten meegeven?

Je moet het probleem durven verzinnen. Je moet je verzetten tegen de neiging het probleem op te lossen. Iemand verzint een probleem en dan ga jij dat oplossen? Nee, verzin het probleem zelf. Of realiseer je dat het probleem ook verzonnen moet worden.

Dat is één ding. Daarnaast heeft een gebouw in de stad altijd een buitenkant. Een buitenkant die nooit een achterkant kan zijn. Dus je moet je realiseren dat hoe mooi je het binnen ook maakt, met atria en palmentuinen, er komt altijd een einde aan en na dat einde gaat de stad verder. Daar moet je aan denken. Architecten hebben de neiging, je ziet het op de Zuidas ook. Alle prachtige dingen aan de binnenkant en aan de buitenkant is het een áchterkant. Of een zijkant op z'n best. Dat is voor de stad simpelweg geen doenbaar model.

De toekomstige stad zal voor de voetganger en de fietser worden. Dus de openbare ruimte, het maaiveld waar de voetganger is, is de kern van de stad. En dat zal altijd zo blijven. De dichtheden van Hongkong hebben wij nog lang niet, de dichtheid van Parijs hebben wij niet eens, dus bij ons zou het eigenlijk allemaal niet zo heel moeilijk moeten zijn. Ga dus naar Hongkong, ook daar kom je uiteindelijk op het maaiveld uit. Daar zijn kruisingen, dubbele kruisingen en ongelijkvloerse routes voor voetgangers. Die zijn daar gewoon echt nodig, omdat de autostroom zo sterk is dat je er gewoon niet doorheen komt. Dat is natuurlijk heel anders dan in Amsterdam. Zelfs op de Wibautstraat kun je tussen de zebrapaden nog over de straat heen komen als je een beetje oplet. Onze problemen zijn eigenlijk heel betrekkelijk.

Het gaat er bij ons veel meer om: Hoe maak ik het stedelijk milieu buiten de ringweg divers en aantrekkelijk? Zodat mensen denken: Het is afwisselend, het is leuk, ik heb niet alleen de nadelen van de dichtheid, ik heb óók de voordelen van de dichtheid. Want die heb je natuurlijk in de Grachtengordel. In Amsterdam draait altijd alles om de Grachtengordel, dat is ook gewoon echt zo. Daar fietst iedereen doorheen die van oost naar west en noord naar zuid moet, die pikken eigenlijk altijd iets mee van de Grachtengordel. En hoe ga je nou dat een aantrekkelijke, afwisselende, ietwat levendige, niet te druk, want dat willen we ook weer niet. Nou, hoe kun je dat nou buiten de ringweg maken op die plekken waar de stad eindigt, waar die echt eindigt. ■

“Kwetsbare wijken een impuls geven: Dat is pas echt circulair.”

Daan Zandbelt is architect en stedenbouwkundige en partner bij De Zwarte Hond. Hij was van 2016-2020 Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving (Infrastructuur & Stad).



Daan Zandbelt
De Zwarte Hond / voormalig
Rijksadviseur voor de Fysieke
Leefomgeving

Jij kwam twintig jaar geleden van de universiteit. Wat voor soort praktijk, wat voor stedenbouwkundige en architectonische vraagstukken trof je aan?

Een praktijk die bezig was met planning op een hoog schaalniveau (verstedelijking met een lange termijn toekomst), die ook nog heel veel Vinex aan het realiseren was. Ik was vooral betrokken bij de mensen rondom de Vereniging Deltametropool, die van de Randstad een hoogstedelijker gebied wilden maken. Je ziet dat de plannen, die toen in een soort embryofase verkeerden, nu een veel breder draagvlak hebben gevonden en inmiddels in de praktijk worden gerealiseerd.

De Vinex-gedachte was een stevige bouw- en productieopgave die nog heel erg gebaseerd op

functiescheiding en uitleg was gebaseerd. Nieuwe woonwijken, nieuwe werkgebieden, die we met OV en autoverkeer ontsloten. Maar wat deed die nieuwbouw voor de bestaande stad? Dat was bijna geen vraag. Ik herinner me nog heel goed de presentatie van de plannen voor IJburg op de universiteit in de jaren

negentig. Toen vroeg ik: Wat heb je daar nou als Amsterdammer te zoeken als je niet op IJburg woont? Daar kwam geen antwoord op, daar was gewoon niet over nagedacht. Dat zouden we nu heel raar vinden.

Kun je kort toelichten wat je taak was als Rijksadviseur?

Als Rijksadviseur maakte ik deel uit van het college van Rijksadviseurs, onder voorzitterschap van Rijksbouwmeester en architect Floris Alkemade. Ik was de stedenbouwkundige en Berno Strootman de landschapsarchitect. Wij gaven gevraagd en ongevraagd advies over ruimtelijke vraagstukken aan het Rijk, maar ook aan de partners waarmee de Rijksoverheid samenwerkt. Advies op drie niveaus. 1. Het niveau van beleid van de ruimtelijke ordening. Met Panorama Nederland bijvoorbeeld, wordt een toekomstperspectief voor de ruimtelijke inrichting van Nederland geschetst die 25, 30, 40 jaar vooruitkijkt. Een perspectief met de doelen van Parijs, waarin we een grote woningbouwopgave hebben en waarin de babyboomgeneratie langzaam zal uitsterven. 2. Het niveau van het ontwerpend onderzoek. Samen met allerlei partijen, waaronder het Rijk, worden urgente thema's (bv. vergrijzing of energietransities) geagendeerd en verkend. 3. Het praktische niveau. De Rijksadviseurs zitten in allerlei kwaliteitsteams om de kwaliteit en de ambities van de Rijkspartners hoog te houden. Dat deed ik bij de Afsluitdijk, Station Zuidas en bij de aanleg van de A16/A13 in Rotterdam.

Kun je iets over de stationslocaties vertellen?

Met Loket Knooppunten hebben we ontwerpend onderzoek gedaan op stationslocaties. We hebben gekeken hoe je een station onderdeel kan laten zijn van een ontwikkeling rondom dat station. Waardoor de stad beter aan dat station wordt gekoppeld. Openbaar vervoer is ook in Panorama Nederland, op beleidsniveau, een heel belangrijk thema. Wij denken dat het openbaar vervoersnetwerk de ruggengraat moet zijn van elke regio. Niet omdat iedereen het openbaar vervoer moet gebruiken, maar wel omdat de stationsgebieden met elk vervoersmiddel waarmee je reist heel goed te bereiken zijn. Het zijn eigenlijk de best bereikbare locaties van een regio, of je nou met de auto, de fiets of het OV komt. In praktische zin, in kwaliteitsteams, sleutelde ik ook aan grote stationsgebieden: Zwolle, Zuidasdok, Schiphol.

Als je naar de praktijk kijkt, hoe kun je de veelvoud aan disciplines, aan partijen samenbrengen?

Het College van Rijksadviseurs laat verbanden zien tussen opgaven, belangen en partijen. Verbanden die niet meteen evident zijn. Ontwerpkracht wordt ingezet om die verbanden te leggen. Bijna nooit is er één partij verantwoordelijk. Heel vaak gaat het om het ontdekken van de gemeenschappelijke deler. Wat is het gemeenschappelijke verlangen en hoe kunnen de partijen elkaar helpen. Soms heeft de één het probleem, de ander de oplossing, of de één het geld en de ander... Noem maar op. Dan is het aan het College om nieuwe verbanden te (laten) ontdekken zodat impasses kunnen worden doorbroken.

Een voorbeeld: Twintig jaar geleden maakten we allemaal Vinex-wijken rondom Rotterdam. Op zich is er niet zoveel mis met deze wijken. Ten minste, als je kijkt naar de wijk zelf en naar de mensen die er wonen. Maar de Vinex-wijken hebben de problemen van Rotterdam-Zuid niet helpen oplossen. Sterker nog, ze hebben die problemen groter gemaakt. Want iedereen die op Zuid een wooncarrière kon maken, vertrok naar een Vinex-wijk. Daardoor bleven de mensen achter die deze stap niet konden maken. Dus zijn die nieuwe woningen niet ingezet om de bestaande stad sterker te maken.

Een ander voorbeeld zijn de stationsgebieden. Als je ziet wat de meerwaarde van zo'n ontwikkeling is voor de stad als geheel, dan zou je een aantal partijen (het Rijk, de regionale en lokale overheden) sterker mogen aanspreken op het feit dat zij daarvan profiteren. Hier zitten veel maatschappelijke baten, die we tot nu toe heel vaak gescheiden van elkaar hebben gehouden.

Toen Almere tien jaar geleden het plan had om zestigduizend woningen te bouwen, investeerde het Rijk meer dan zeven miljard euro om de spoor- en snelwegen naar Almere vanuit Schiphol en Amsterdam uit te breiden. Deze investering werd niet gerelateerd aan het aantal nieuwe woningen: meer dan honderdduizend euro per woning! Als die woningen op een andere plek gebouwd zouden worden (bijvoorbeeld in de bestaande stad), dan zou je datzelfde geld beschikbaar hebben om daar gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken. Zo kijken we nog niet. Wij hebben wel een dashboard Verstedelijking gemaakt, waarbij we laten zien dat de plek waar woningbouw plaatsvindt voor het Rijk zomaar een paar miljard euro kan schelen in het ene of in het andere verstedelijkingsmodel.

Hoe zorg je ervoor dat het bespaarde geld, omdat je bijvoorbeeld in Amsterdam verdicht, niet vervolgens op Rijksniveau aan ouderenzorg of aan leraren wordt uitgegeven? Hoe hou je dat geld binnen de sector?

Nu vinden een aantal ontwikkelingen niet plaats terwijl ze het Rijk heel veel geld zouden kunnen opleveren. In mijn ogen zouden partners mee moeten durven investeren. Een goed voorbeeld is de A2-tunnel in Maastricht. Dit was een verkeerskundig probleem, waar alleen maar vanuit verkeerskundige redeneringen geld voor beschikbaar werd gesteld. Maar nu blijkt dat er heel veel maatschappelijke baten zijn, in sociale uitkeringen, in gezondheidswinst, in WOZ-waarde van het vastgoed wat eromheen ligt, in werkgelegenheidskansen van de inwoners, die opeens veel makkelijker de oude snelweg over kunnen steken. Het is nu een veel fijnere buurt om te wonen, waar meerdere inkomensgroepen op afkomen. Ik denk dat dit nog maar het topje van de ijsberg is en dat we nog wel honderd andere A2-projecten hebben die niet van de grond komen omdat ze verkeerskundig niet rond gerekend kunnen worden. En daardoor missen we eigenlijk heel veel maatschappelijke baten.

Dus we moeten eigenlijk de inkomsten uit de toekomst meenemen in de keuzes die we nu maken.

Ja. Het gaat erom dat we de toekomst op hoofdlijnen inzichtelijk maken. Onze taak als ontwerpers is: Varianten laten zien om bestuurders meer inzicht en informatie te geven over de mogelijke effecten van hun keuzes. Zij nemen uiteindelijk de besluiten.

Stelt dit ook specifieke eisen aan het soort beelden dat je laat zien? Want je probeert iemand die buiten die ontwerpdisciplines staat te overtuigen.

Ja, wij spreken het Rijk bv. ook aan met cijfers, financiële termen, hectares winst, reistijdwinst of nabijheidsbaten. Niet alleen maar mooie plaatjes, maar ook harde argumenten en cijfers. Wij merken in de maatschappij dat op heel veel vlakken een tekening als een mening en een cijfer als een feit wordt gelezen. Dat feit moeten we af en toe in ons voordeel gebruiken.

Onder minister Dekker, in 2006, werd de gebiedsontwikkeling grotendeels gedecentraliseerd. Hiermee werd afscheid genomen van grote plannen. Hoe moeten we in jouw ogen onze ruimtelijke ordening in 2021 inrichten?

Onze ruimtelijke ordening is toe aan een soort renaissance. Daarom is de timing van onze oproep vanuit het Panorama Nederland niet onbelangrijk. De rijke ruimtelijke ordeningstraditie van Nederland is eigenlijk alleen maar van de naoorlogse periode en kwam er eigenlijk op neer dat het Rijk de baas was. Het Rijk bedacht een plan op lokaal of regionaal schaalniveau. Denk aan de groeikernen. Denk aan de Vinex-wijken. Dat plan werd als een soort pindakaas, als de beste oplossing voor elke regio in Nederland gekozen en uitgesmeerd. In 2001 lag de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening voor, waarmee het Rijk stevig op veel thema's inzette. Deze nota is nooit door de Tweede Kamer gekomen en de eerstvolgende was van minister Dekker uit 2006, die een radicaal andere koers voerde, namelijk: Het Rijk moet zoveel mogelijk decentraliseren (en dus van tafel weglopen). Ik denk dat de opgaven nu zo groot zijn dat iedereen, inclusief het Rijk zelf, beseft dat het Rijk niet meer van tafel kan weglopen. En tegelijkertijd weten we ook dat we niet terug kunnen naar die oude tijd, waarin het Rijk de baas was en de lakens uitdeelde. Dus we moeten oefenen, dat het Rijk één van de samenwerkingspartners is die het algemeen nationaal belang verdedigt, terwijl andere overheden een lokaler algemeen belang verdedigen. Dat is het nieuwe spel dat we moeten oefenen met elkaar. Wat zit erin voor Den Haag, voor de lokale, regionale en marktpartijen?

Inzoomend op de verdichting van onze steden. In 2012 schreef je over hoogbouw en sustainability: Hoogbouw is geen noodzaak. Hoogbouw is een keuze. Zit je daar nog steeds zo in?

Ja, dat is niet heel erg veranderd. Mijn bureau maakt de structuurvisie voor het Central Innovation District, het gebied tussen de drie stations van Den Haag. Ik

denk dat het daar heel belangrijk is dat hoogbouw slechts een onderdeel van de oplossing is. In ons vak moeten we geschoold zijn om daar zinnigere uitspraken over te doen, dan de 'korte stappen, snel thuis'-redeneringen die we vaak van burgers en bestuurders horen. Verdichting is dan: We moeten de lucht in. Niets is minder waar. Het meest verdichte gebied in Europa, het tiende arrondissement in Parijs bij Gare du Nord, is acht of negen verdiepingen hoog. Dat is geen hoogbouw. Veel blokken in Berlijn, Barcelona, Stockholm of Helsinki halen dichtheden die we in Nederland nog niet kennen.

We hebben een genuanceerd debat nodig over verdichten en hoogbouw. Bij de Sluisbuurt gaat de discussie over hoogbouw of middelhoogbouw. Maar ik vind de vraag belangrijker of dit wel de juiste plek om te verdichten. Ik zou willen verdichten op plekken die onderdeel zijn van de OV-ruggengraat van de regio. Dat is het Zeeburgereiland niet, dat ligt vooral aan de A10. Onderdeel van hoge dichtheid is voor mij ook een mix aan functies en ook die zie ik nauwelijks in de Sluisbuurt. Dat zijn twee componenten die ik mis in dat debat.

Heb je voorbeelden van projecten (misschien uit het verleden) waar je elementen herkent, die bij een nieuwe vorm van verdichting passen?

Een Rotterdamse vergelijking. Deze stad moet vijftigduizend woningen bouwen. In Montevideo, het iconische, honderdvijftig meter hoge gebouw van Mecanoo op de kop van de Wilhelminapier zitten nog geen tweehonderd woningen. Je zou daarvan dus 250 nodig hebben. Aan de Binnenrotte, naast de Laurenskerk in het historische hart van Rotterdam, staat de Hofdame van Klunder. Dat gebouw is een laag of tien hoog met een plint met allemaal restaurantjes, parkeervoorzieningen op min 1 en op plus 1 en daarboven woningen, rondom een groen hof. Hier zitten 240 woningen in. De Hofdame lijkt een beetje op de blokken die we uit veel andere landen kennen, waar je de functie aan de buitenkant eigenlijk niet zo goed herkent. Wordt er gewoond, is het een kantoor, een school, een hotel? Het kan eigenlijk allemaal in dat gebouw. Als je Montevideo wil hergebruiken, kun je er misschien een hotel maken maar geen kantoor, dat is gewoon niet efficiënt. Dus hergebruik en fasering is moeilijk bij hoogbouw. En zodra je boven de boomgrens komt, ontstaan altijd installatierijke gebouwen. Terwijl je tot tien lagen hoog nog je raam kunt openzetten, het is veel prettiger op het balkon in de beschutting achter de bomen. Dat soort middelhoogbouw lijkt mij eigenlijk een goed standaardantwoord. Voor uitzonderingen kun je dan denken: Hier wil ik een toren voor de skyline of een belangrijk icoon om een werkgever in mijn stad vast te houden.

Dus jij pleit eigenlijk voor hoogbouw als uitzondering.
Ja.

Inzoomend op het schaalniveau van de straat: Hoeveel actieve plint kan een stad hebben?

Dat is geen vraag voor mij. Je móet actieve plinten hebben. We hebben ook daar advies over uitgebracht, in 2019: Metro Mix. Hierin definiëren wij een raamwerk van reuring, rust of ruis. En in elk van die drie zones kan gewoond worden, kan gewerkt worden en is ruimte voor andere activiteiten. Met name de reuring zal zich vooral in de actieve plinten afspelen: winkels, horeca en actieve bedrijvigheid, ook 's avonds en in het weekend. Maar je kan niet de hele de stad met cappuccinotentjes vullen. Ook wonen kan prima onderdeel zijn van een actieve plint.

Als je in de huidige tijd naar de stationsgebieden kijkt, wat voor soort referentiebeelden komen dan op tafel voor dit soort plekken?

Tokio vind ik heel interessant. Niet om 1-op-1 naar Nederland te kopiëren, maar Tokio is een grote zee van laagbouw, heel dicht. Op een aantal plekken, rondom stations, staan opeens grotere torens. Dat is eigenlijk een goede balans. Er wordt veel gefietst en gelopen, veel met het OV gedaan en weinig autogereden. Daar kan ik alleen maar van dromen, hoewel een ander dat misschien verschrikkelijk zal vinden. Daarnaast vind ik het Stationsgebied Rotterdam met aan de ene kant Nationale Nederlanden en aan de andere kant het Groothandelsgebouw erg interessant. Twee uitersten van een commerciële ontwikkeling. Nationale Nederlanden had tot voor kort één entree. Ongeveer vijfenzeftigduizend vierkante meter op een kleine plot. Een FSI van 7. Het Groothandelsgebouw daarnaast, in oppervlakte bijna twee keer zo groot. Een kleine honderdtwintigduizend vierkante meter met een FSI van net geen 7. Dus eenzelfde dichtheid maar een totaal andere uitstraling. Het Groothandelsgebouw heeft niet één entree, het heeft er wel honderd. Daar zitten allemaal winkeltjes en cafeetjes. Er zitten kantoren boven, hele kleine en hele grote bedrijven. Een paar jaar geleden stond Nationale Nederlanden voor de helft leeg, terwijl niemand in de stad dat door had. Niemand. Dus zo anoniem is dat gebouw. Dat zou je in het Groothandelsgebouw niet gauw gebeuren. Tot slot Londen. Die stad vind ik in zijn geheel super interessant en inspirerend met the Greater London Authority, onder de burgemeester Sadiq Khan. Dat is een soort coöperatieve, lichte, overkoepelende overheid die sturing geeft aan ruimtelijke

ordening zonder de baas te zijn. Londen is tamelijk dicht. Parijs is nog wel een stukje dichter. Maar voor Nederland is Londen al een hele stevige referentie. Terwijl 90% van Londen gewoon een woning met een tuin heeft, schat ik. Stedelijkheid en woningen met een tuin sluiten elkaar niet per se uit.

Je ziet op veel plekken de term coulissenstedenbouw naar voren komen. Op een vierkante of op een rechthoekige sokkel worden de torens iets naar achter geplaatst.

Het is interessant te onderzoeken hoe de hoogbouw onderdeel wordt van zijn directe blok en weefsel. Ik vind dat goede modellen. Een basement van twintig, dertig meter hoog vormt het grote blok en de toren maakt in de tweede linie onderdeel uit van dat blok. Daarmee kan je ruimtelijk goed op de bestaande stad aansluiten. En je kan met de setback veel windhinder voorkomen.

Inzoomend op dat blokniveau: Wat voor soort maat en schaal vraagt zo'n stedenbouw?

Bij een aantal ontwikkelingen, zoals het Jaarbeurskwartier in Utrecht, wordt er een soort compositie gemaakt van individuele gebouwen: een toren en middelgrote gebouwen. Bijna een pandsgewijze ontwikkeling. Ik vind die combinatie sympathiek. Soms kan dat echt in één blok, soms ook naast elkaar, het ene blok meer van het één, het andere blok meer van het ander. Bij het onderzoek voor Metro Mix hebben we de bouwblokken in Manhattan bekeken. De langgerekte blokken in Hell's Kitchen hebben hun korte kant aan de grote, noord-zuid-lopende avenues. Daar staan de wolkenkrabbers, terwijl aan de lange kant van het blok meer pandsgewijze gebouwen staan. Die zijn soms groter, maar worden nooit hoge torens. Die combinatie is heel aantrekkelijk, omdat die rust en reuring verbindt. De reuring zit aan de avenue en de rust vind je meer in de zijstraten. Daarnaast is de ervaring vanaf ooghoogte belangrijk. Grote gebouwen kunnen op straatniveau klein zijn. Zoals het Groothandelsgebouw, opgedeeld in eenheden van tien meter met elke tien meter een voordeur. Als je op ooghoogte een menselijke maat en een fijne korrel weet te realiseren, staat dat eigenlijk los van de korrel van de bovenbouw. Ons bureau werkt aan een project waarin we de plinten van de Nationale Nederlanden openen met kleinere eenheden die veel meer naar buiten zijn gericht. Doel is om dit gebouw Groothandelsgebouwachtige kwaliteiten te geven en aan te tonen dat je de toren niet hoeft af te breken om hem beter in de stad te laten landen.

Hoe kijk jij naar het wonen in kleine studio's? Dat is een tendens die we op meerdere plekken terugzien en waarmee een deel van de woningbouwopgave wordt opgelost. Gaat het hierbij over aantallen woningen en niet zozeer over de kwaliteit?

In ons plan voor Schieveste in Schiedam zitten ook units van vijftig vierkante meter. Daarvan hebben we geëist dat ze altijd samenvoegbaar moeten zijn. Dus je kunt in de toekomst, mochten deze units ooit incourant worden, van twee kleintjes één grotere maken. Maar ik zie ook een soort verandering in de technologie. Zoals we ons leven organiseren, worden heel veel dingen kleiner. Ik denk wel eens dat vijftig het nieuwe zeventig is. Met dezelfde woonkwaliteiten op een kleiner oppervlak. Als jij geen boekenkast meer hebt, geen dvd-collectie, geen skispullen meer op zolder en je hebt goede collectieve wasfaciliteiten, dan is jouw kleine woning veel sneller ruim bemeten en van alle lusten voorzien. Belangrijk onderdeel is natuurlijk dat kleinere woningen betaalbaarder zijn en daarom voor een aantal doelgroepen heel interessant om in de stad te kunnen wonen. Maar we moeten onszelf niet in de vingers snijden door allerlei dingen te bouwen waar we overmorgen spijt van hebben.

Daarmee breng je de toekomst ter sprake. Zitten actuele maatschappelijke opgaven als circulariteit, energietransitie, vergrijzing en nieuwe vormen van mobiliteit op een goede manier in veel van de nieuwe plannen verwerkt, of leiden die tot een nieuw type vraagstukken waarvan we juist nu nog met elkaar moeten gaan uitvinden hoe we daar vorm aan gaan geven?

Volgens mij moeten we leren dat het zinnig is om langetermijn plannen, stedenbouwkundige plannen, op een abstracter niveau te maken. Dat noemen wij raamwerkplannen. Die doen geen uitspraken over of het materiaal van de kozijnen of de kleur van de dakpannen. Ze gaan over de hoofdstructuur van de stad. Hoe maken straten samen de stad? Het masterplan van Manhattan is meer dan tweehonderd jaar oud. Toen was er nog geen metro, nog geen gewapend beton, waren er nog geen liften, en toch heeft het tweehonderd jaar lang allerlei ontwikkelingen gestuurd in New York. Dat kun je ook van de Amsterdamse Grachtengordel zeggen en van allerlei andere plannen. Volgens mij moet een stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen niet zo heel ingewikkeld in elkaar zitten. Dat raamwerkplan faciliteert de nieuwe opgaven: energie, klimaatadaptatie, inclusiviteit. Als je naar het verleden kijkt, zie je dat veel straten verschillende fases hebben doorgemaakt. De Wibautstraat is hiervan een mooi voorbeeld. Hij werd ooit aangelegd als een

spoorlijn, toen werd er een stadssnelweg van gemaakt, vervolgens kwam de metro eronder en inmiddels is de straat in een boulevard getransformeerd.

Wat voor opgaven hebben onze studenten nodig om de actuele praktijk mee in te gaan?

Aan de ene kant is er een abstract pleidooi voor een soort lichte plannen die op hoofdlijnen sturen en die letterlijk eeuwen mee kunnen gaan. Aan de andere kant zijn er concrete vragen voor de komende jaren: Het programmeren van gebouwen, met een goede overgang van de plint naar de straat, met een goede overgangszone tussen publiek en privaat. Dat is volgens mij heel belangrijk. Gebouwen die in hun levensduur (misschien geen eeuwen, maar dan toch wel vijftig tot honderd jaar) meer dan alleen de functie uit het PVE kunnen opnemen.

Adaptiviteit?

Ja. Of flexibiliteit. Hoe je het ook noemt.

Welke rol speelt circulariteit?

Over circulair wordt vaak op materiaalniveau gedacht. Laten we daar iets abstracter naar kijken. Het is goed als je cement kan hergebruiken in nieuw wegdek. Beter is het als een bouwdeel opnieuw kan worden gebruikt. Nog beter is het als een gebouw gewoon lang meegaat en heel lang tevreden gebruikers heeft in een huidige of veranderde functie. En nog veel beter is het als niet een gebouw, maar een heel stadsdeel een nieuw leven krijgt. Kwetsbare wijken een impuls geven: Dat is pas echt circulair.

Welke rol spelen nieuwe vormen van mobiliteit, of beter letterlijk nieuwe vormen van vervoer?

Wij hebben met verkeerskundigen laten zien dat het verdichten van de stad weleens zou kunnen leiden tot minder autogebruik in de totale regio. Meer mensen krijgen meer adressen in hun directe omgeving en gaan een ander mobiliteitsgedrag vertonen. Ze gaan dingen op de fiets doen, lopend of met het openbaar vervoer. Daardoor zie je dat de totale automobility daalt of in ieder geval niet heel erg toeneemt. Dat is heel interessant. Bij het Central Innovation District in Den Haag zien we dat de verblijfskwaliteit van het centrum stijgt als de auto minder prominent wordt. Je krijgt bijvoorbeeld meer ruimte voor groen en voor klimaatadaptatie. Mobiliteitstransitie is dan ook een voorwaarde om de stad tot een prettige, leefbare, toekomstbestendige plek te maken.

Kun je tot slot een inspirerende referentieplek beschrijven die nog te weinig op het netvlies staat?

Het is misschien abstract, maar ik vind dat we anders naar Nederland moeten kijken. Ik vind dat we te veel Nederland als een klein landje neerzetten met heel veel stadjes, maar in mijn ogen zijn wij niet een klein land, maar een grote, lege stad. We zouden onze grootstedelijkheid wel iets meer kunnen vieren en op een aantal plekken wat zichtbaarder kunnen maken. Als we onze omringende steden en regio's beter weten te verbinden met onze centra, kunnen deze ook grootstedelijker worden. En ik denk dat we daar rondom die stationsgebieden op kunnen inzetten. Daar kunnen we de grote stad vieren terwijl we tegelijkertijd lekker op een boerderijtje ergens op het platteland kunnen wonen. Dat is wat mij betreft de kwaliteit van het wonen in Nederland en in een grote stad. ■



**Internationale
onderzoekers**
over de waarde van
Neuro-architectuur.

Rondetafel Neuroarchitectuur

Media Architectuur Biënnale



Tijdens een online-rondetafelgesprek op de Media Architecture Biënnale (MAB20) sprak de Hogeschool van Amsterdam (HvA) met voortrekkers van de neuroarchitectuur de kansen die het biedt om onze steden te (her)ontwerpen en het welzijn van mensen actief te bevorderen. Wat is de stand van zaken en wat is het potentieel en hoe brengen we de wetenschappelijke kennis naar de ruimtelijke ontwerppraktijk?

Stefano Andreani schetste het gat tussen academische onderzoeken naar de bestaande stedelijke omgevingen en het ontbreken van tools om de resultaten te implementeren in de hedendaagse ontwerppraktijk. Justin Hollander merkte op dat dit zou kunnen komen door de aarzeling van ruimtelijke ontwerpers wanneer zij worden geconfronteerd met de mogelijkheden van neuroarchitectuur om het ontwerp te versterken. Zijn advies is om de bestaande wetenschappelijke kennis in te zetten om te analyseren hoe de gebruiker een diepe emotionele verbinding kan aangaan met het te ontwerpen gebouw en omgeving. Elnaz Ghazi stelde vast dat in dit digitale tijdperk technologie geïntegreerd in de façade van gebouwen kan zorgen voor versterking van sociale interactie. Michael Arbib vatte de uitdaging voor ontwerpers als volgt samen: hoe kunnen stedelijke omgevingen ontworpen worden die cognitief als mentale kaarten mensen begeleiden wanneer men door de stad beweegt en straten die uitnodigen om verschillende taken uit te voeren?



Stefano Andreani



Agnieszka Guizzo



Davide Ruzzon



Ann Sussman



Justin Hollander



Elnaz Ghazi



Michael Arbib



Jordan Lacey



Gideon Spanjar



Frank Suurenbroek

Ann Sussman noemde het “game-changing” dat AI en Eye-tracking snel beschikbaar komt voor iedere ontwerper. Davide Ruzzon lichte een veel toegepaste tactiek van zijn ontwerp bureau toe bij een tender voor een ziekenhuis. Om te zorgen dat mensen intuïtief naar en door het gebouw kunnen bewegen, creëren we 3D Algocentric mental maps. Algocentric is de omgeving ervaren van boven waardoor het 1ste persoonsperspectief wordt verbonden met 3de persoonsperspectief. Jordan Lacey merkte op dat geluid vaak wordt genegeerd in het ontwerp van buitenruimtes. Als we beginnen met het ontwerpen van de stad vanuit het perspectief van geluid, dan zorgt het voor het overdenken van oppervlaktes en hoogtes van gebouwen. De precieze doorwerking van ontwerpkeuzes op de mentale gezondheid van de gebruiker is volgens Agnieszka Olszewska-Guizzo dan wel weer uitdagend om vast te stellen. We weten nog weinig van de werking van onze hersenen af.

Met een aantal deelnemers van het rondetafelgesprek (en tevens RvA leden van Sensing Streetscapes) praatte we met ieder afzonderlijk door over hoe neuroarchitectuur kan helpen om de gezondheid en het welzijn van stedelingen te versterken in een context van verdichte gebieden. Hun visies zijn op de aansluitende drie pagina's weergegeven.

Stefano Andreani

Harvard University



How do you think that we can design streetscapes on a human scale in high-density environments for the promotion of human well-being?

When it comes to address urban challenges, particularly in complex settings such as high-density environments, there is a tendency to employ “trendy” urban models such as the “smart” or the “adaptive” city. These models typically foresee brighter urban futures where everything gets optimized and the functioning mechanisms work seamlessly thanks to the use of emerging technologies—including sensors, IoT systems, AI computing brains, etc. Such a technologically-driven approach often applies to the living conditions of

the city inhabitants too—as if, in principle, the human living could be rationalized and designed through top-down thinking. The result is often urban interventions that foster routine-based activities and perhaps make our everyday tasks easier to perform, overlooking however what it truly means to make our urban experience interesting, dynamic and more geared to our wellbeing and fundamental human needs.

To counter this tendency, I would argue that design can play a crucial role in developing projects that instead would spark urban vitality and be open enough for creative interactions, informality and the spontaneous activities of people. In our REAL Lab at Harvard GSD we have named this strategy “urban glitch”, defined as an unexpected slippage in the functioning of the urban systems in technologically-driven cities. When glitches relate to the built environment, people find new connections with places, shifting the relationship from the ordinary towards the unexpected and the unpredictable. They discover mechanics outside of the rigid convention or norm, and the system is opened up to feedback. Opportunities then emerge to explore narratives that subvert the architect or urban designer's intentions.

By creating a healthy tension through the notion of urban glitches, this approach may encourage us to imagine and develop artifacts, buildings, and environments that foster creativity, open up spaces otherwise unexplored, make for a more thoughtful wellbeing, and lead to pleasant and unexpected repercussions throughout the whole city.

How can the new hybrid field of neuroarchitecture contribute to this global challenge?

High-density contexts typically translate into very complex streetscapes that are made of multiple layers of tangible and invisible elements. What we experience through our senses is a combination of both objective and subjective elements that contribute to the creation of a perceived ambience. Our presence, movement, and activities also impact the character of a specific situation. And if things weren't complicated enough already, over time we create bonds with our surroundings. In fact, the brain and the environment in which it is formed and upon which it acts are assembled as a single reciprocal process and system, in which the capacities of the exterior environment and the interior world are intricately tuned or matched to one another. As suggested by Sanford Kwinter in our upcoming Responsive Environments book, “the task of design is to modify and modulate our surfaces of engagement with the world, in sum, to ‘hack’ the world and in the same gesture our perception of it.”

This is where I see the value of neuroarchitecture and the related emerging sensing and wearable technologies: to help us reveal those “hidden” or less-known qualities of public spaces by combining the quantitative knowledge of the city's tangible facets with the individual perception of its immaterial properties, so that design solutions that would target the specificities and contextual needs of the local communities can be better developed and implemented.

Prof. Justin Hollander, PhD
Tufts University



© Alonso Nichols/Tufts University

Achieving human scale in high-density environments is not as hard as it might seem. Human-scale really has little to do with density and everything to do with understanding people as the bipedal, evolved mammals that we are. We generally do not look up, it's not in our nature. Our gaze tends to be fixed to the horizon and slightly below, which explains why people often trip over objects in the street and why we sometimes hit our heads on objects above eye-level. What we need to do as designers is create welcoming streetscapes that are activated, complex, and visually stimulating at the ground level. My co-author Ann Sussman and I outlined some principles for how to do this in our 2015 book *Cognitive Architecture: Designing for How We Respond to the Built Environment* (Routledge). This emerging field of neuroarchitecture shines extraordinary light on this design problem and Ann and I just recently updated this book with a new edition coming out this summer, drawing on the very latest research in neuroscience, psychology, and cognitive science to inform architecture and planning practice.

Ann Sussman, RA
Tufts University



© Bennett Schaffner

Neuroarchitecture is promising because it helps us understand how we see the world like an animal - because we are one! With biometric technologies, including eye tracking, we can tease apart how the brain takes in urban surroundings and determine how approachable a new development is before built. These studies reveal how the brain favors looking at organized complexity in the built environment, and how much detail and ornament matter in building facades. These elements actually serve a 'functional utility' by helping us subliminally attach to our surroundings, which turn out to be a necessary first step for people to feel safe, connected and at home in a place. The big paradigm shift in 21st-century design and planning is understanding the importance of the subliminal, or unconscious behaviors, in determining the human experience of place. The second edition of our book, *Cognitive Architecture, Designing for How We Respond to the Built Environment* (Routledge, 2021), co-authored with Justin Hollander, comes out this July, and features full-color images of eye-tracked architecture, to help people 'see' the unseen and bring home the point. Better understanding of how humans function, we believe, can help us design places that are a better fit for who we are, worldwide.

Prof. Jordan Lacey
RMIT University



Foto: www.ambiancesaustralia.com

The atmospheric approach, properly understood and incorporated into urban design processes, holds many potential benefits for recalibrating the built environment, such that it attends to our well-being needs. Atmospheres, as explained by philosopher Gernot Böhme, are those in-between places that can only exist in relationship to an environmental generator and a perceiving human. They are the ephemeral materials of the environment – such as light, sound, smells, temperatures etc. – that radiate through a space, and meet the human body. Depending on how our perceptions receive those radiations, a certain atmosphere is said to be felt or experienced. What this means is that urban design needn't only be focused on the built form of the environment; it can also consider architectural atmospheres, particularly, how the ephemeral radiations of space might be reshaped to modify human perception. There is some very interesting ground to be explored at the intersection of architectural atmospherics and neuroarchitecture. We know, via the neurobiologists Humberto Maturana and Francisco Varela, that our bodies autonomously respond to the environment, often beneath the level of perception. At the same time, these autonomous processes are shaping our relationships with the immediate environment. There is scope for possible neuroarchitecture approaches that apprehend a body's autonomous response to a space and trigger atmospheric modulations better suited to human well-being. Of course, this presents potentially dystopian pathways given the technique could be used to try and control people's responses to the environment (for political or financial gain, for instance); however, it could also represent a radical approach to the practice of urban design, if we imagine an environment transforming its arch

Prof. Davide Ruzzon
University of Venice



Humans spend 90 percent of their time indoors, but civilization has been fed in the agora, namely in the public outdoor dimension. A building's context is equally important as the building itself. After a hugely long training in the wilderness, along with evolution, humans also learnt to navigate across diverse scales, among many other things. The features of distant landmarks have been crucial to creating a system of orientation in nature. After twelve millennia of interaction within artificial urban settings, the outdoor facades of buildings similarly remain extraordinarily important to nourish our mental mapping in the surroundings. But there's more than a simple mapping. Landmarks' features are crucial for scales navigation integration. Significant shapes or enriched facades are important, but what does this mean? I believe this is the condition capable of activating allocentric imagery of space, so triggering the shifting from egocentric to heterocentric, and finally, to an allocentric perception of space. Visual (and initially disembodied) signals are the fuel able to integrate scales perception and, coherently, the entorhinal and hippocampus functioning. From the grid-cells and head-cells to the place-cells and borders-cells activation: from vast open areas (public squares and streets), large ones (outdoor closer to the facades, and whole indoor areas), extra personal (indoor room), to a peripersonal space(furniture). A blank facade deprives public space of meanings, deprives it of metaphorical content, and robs it of mystery. Continuity of scales also means the continuity of physiological signatures (emotions) from the external approach until the feelings are perceived in the spaces and finally in the inner rooms of buildings. This kind of progressive strengthening of the physiological signature, from outdoor to indoor, is related to memory consolidation. But it is related to homeostatic balance, too.



Verkenning leren van Chinese woningbouw.

Verkenning leren van Chinese woningbouw



Daan Roggeveen
More Architecture

Binnen Sensing Streetscapes viel ons op dat er in het vakgebied nauwelijks naar Azië wordt gekeken om van te leren. En dat is opmerkelijk omdat de bouwproductie hier in duizelingwekkend tempo plaatsvindt. Wat zijn hier in de afgelopen jaren voor leerzame voorbeelden gerealiseerd? Met deze vraag hebben we Daan Roggeveen en zijn team benaderd. Daan heeft jarenlange ervaring met de Chinese stadsontwikkeling. Niet alleen als praktiserend architect, maar ook in het reflecteren, onderzoeken en het publiceren hierover. Juist hij kan daardoor de Aziatische stadsontwikkeling met een open en ervaren blik tegemoet treden – en behandelen als volwaardig onderdeel van het collectieve gebouwde archief.

Daan begon met een longlist van voorbeelden. In de verschillende dialogen die we gedurende dit onderzoek voerden met Daan, constateerden we dat de Chinese voorbeelden niet zomaar 1 op 1 lessen voor de Nederlandse context produceren. Deels zit dat in ons vanzelfsprekende westerse perspectief op de hedendaagse ideale stad, maar deels ook in het type aanpak en project. Zo bleek al snel dat juist de commerciële complexen de meeste leerpotentie bevatten. Er zijn er acht geselecteerd die in bijgaande publicatie geanalyseerd zijn. Fotograaf Ruben Lundgren is langs de drie steden gereisd en heeft ze in beeld gebracht. Het team van Daan heeft vervolgens met ontwerpend onderzoek de opbouw, configuratie en eigenschappen geanalyseerd en in beeld gebracht. Het resultaat is een prachtig overzicht van rijke Chinese verdichtingsprojecten.

De vraag is vervolgens hoe we hiervan kunnen leren voor de Nederlandse situatie. Anders dan in Nederland zijn de complexen immers in 1 keer, vanuit 1 hand en met relatief grote vrijheid ontwikkeld. Ze zijn bovendien in een zeer korte bouwtijd gerealiseerd. En dan hebben we het nog niet gehad over verschillende situationele, culturele, geografische en klimatologische contexten waarin ze staan. Ons inziens ligt de waarde van deze projecten juist in de extreem uitvergroten en radicaal doorgevoerde variant van wat we ook in Nederlandse projecten willen realiseren en of moeten proberen op te lossen. Goed beschouwd zijn het meer een soort ‘natuurlijke experimenten’ die op aspectniveau geraadpleegd kunnen worden:

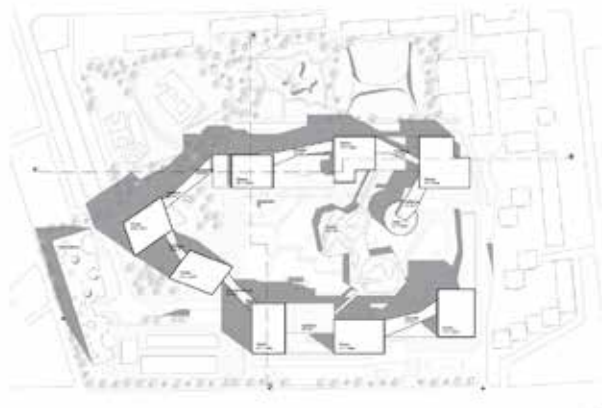


- Tot wat voor soort woonomgeving leidt een extreme verdichting van FAR 8?
- Hoe kun je de verticale overgang tussen verschillende programma's aangrijpen om ook de verdieping horizontaal ruimte voor natuur/tuinen te bieden? En hoe houdbaar is dit door de jaren heen?
- Hoe kun je publieke programma's over verdiepingen spreiden – en tot wat voor soort dwarsverbanden en ontsluitingsstrategieën leidt dit? Wat zijn daarbij verschillende varianten?
- Hoe verhouden twee extreme schaalverschillen zich in elkaars nabijheid? Tot wat voor soort condities in de tussenliggende openbare ruimtes leidt dit? En wat zijn mogelijke strategieën om hier op projectniveau mee om te gaan?
- Wat kan *Transit Oriented Development* in een extreme vorm betekenen? Tot wat voor soort situatie en woonomgeving leidt dit? En wat blijken mogelijk werkende principes?

Er zijn vele redenen waarom we in Nederland het Chinese ontwikkelmodel niet moeten overnemen. Dat neemt echter niet weg dat we die niet langer met dedain tegemoet moeten treden. Juist als we ons open stellen voor de vele lessen die uit 'hun' experimenten geleerd kunnen worden, biedt dat ook een spiegel voor de daadwerkelijke uitdagingen die in onze verdichtingsopgaven besloten liggen. ■



Jianwai SOHO



Linked Hybrid



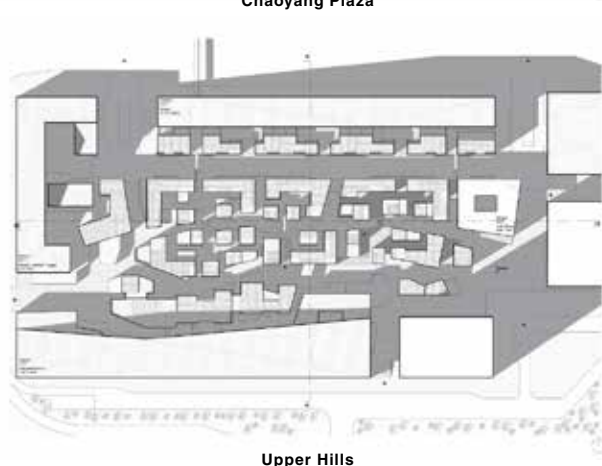
Chaoyang Plaza



Longnan Garden



Greenland



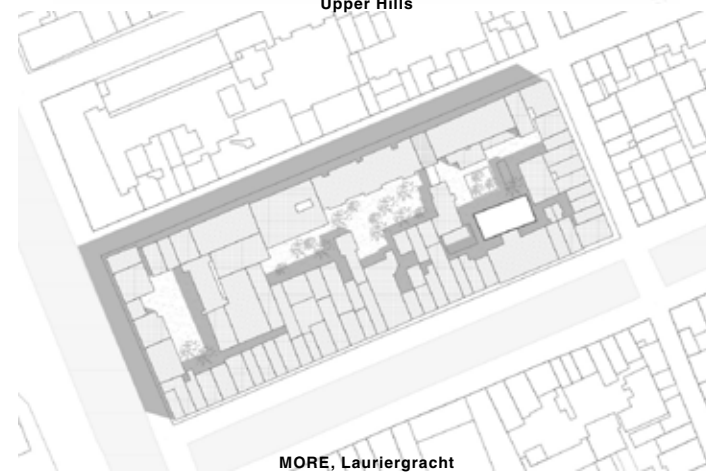
Upper Hills



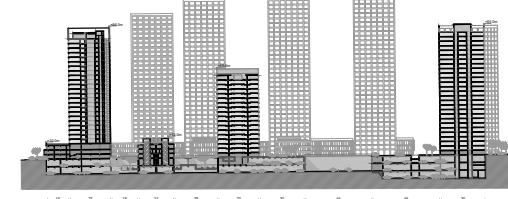
Micro Apartments
De Hoogstedelijke Hofwoning



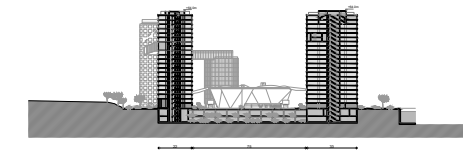
Shanghai Center



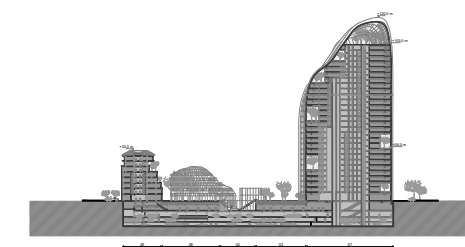
MORE, Lauriergracht
MORE iov Lectoraat Bouwtransformatie HvA



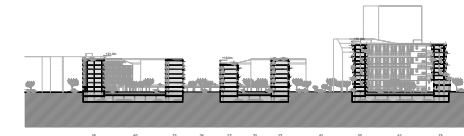
Jianwai SOHO



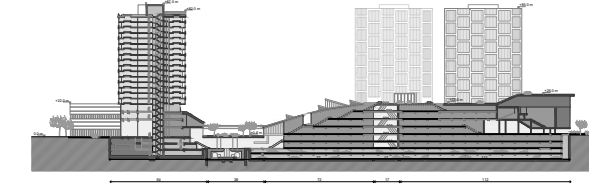
Linked Hybrid



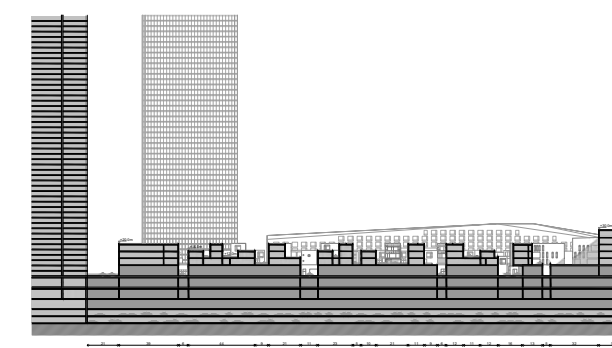
Chaoyang Plaza



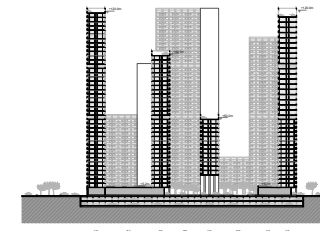
Longnan Garden



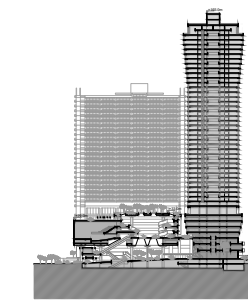
Greenland



Upper Hills



Micro Apartments
De Hoogstedelijke Hofwoning



Shanghai Center

MORE iov Lectoraat Bouwtransformatie HvA



Foto: © New Media Services

Sensing Streetscapes
deelt eindresultaten
en gaat op excursie
naar vier steden.

Hoogbouw vraagt om een menselijke maat nu steden verdichten

Steden vertalen de verdichtingsopgave naar grootschalige hoogbouwprojecten. Van Londen tot Oslo en van Vancouver tot Amsterdam. Het vasthouden van een menselijke maat bij hoogbouw is bepalend voor de mate van leefbaarheid op straatniveau. De Nederlandse praktijk van stedenbouw is alleen sterk gefragmenteerd, juist nu we aan de vooravond van een ingrijpende reeks gebiedstransities staan die samen 1 miljoen nieuwe woningen moeten opleveren. Uit het 2-jarig onderzoek, voorgaande besproken gesprekken met het vakgebied en tijdens het eindseminar van 28 mei 2021 blijkt dat er geen gebrek is aan creativiteit en visie. Integendeel, maar is dit voldoende om deze uitdaging het hoofd te bieden?

De onderzoekers binnen het actieonderzoek Sensing Streetscapes analyseerden in Amsterdam, Vancouver, Toronto, Manchester, Londen en Oslo de toegepaste ontwerpoplossingen om hoogbouw te verschalen naar menselijke proporties op ooghoogte. Omdat zowel de ontwerpopgave als de methodiek van neuroarchitectuur nieuw zijn voor Nederland werkten zij samen met internationale partners en steden. De analyses tonen de gerealiseerde oplossingen voor dezelfde stedenbouwkundige regels. Grote verschillen werden hierdoor zichtbaar.

Kijken als professional: Zes casestudies ontwerpend onderzocht

Terwijl Toronto zich manifesteert met extreme en harde keuzes die de hoogbouw letterlijk aan de straat tonen, is in onder meer Vancouver, Manchester en Amsterdam meer gelaagdheid van volumes. Bovendien zijn er meer details toegepast waarmee de

hoogbouw visueel minder nadrukkelijk aanwezig is voor de gebruikers in de straat. En dat is nodig, want een menselijke maat op straatniveau verbetert de leefbaarheid op hoogbouwlocaties en reduceert de kans op gezondheids- en stressklachten gerelateerd aan deze milieus. De Zuidas in Amsterdam als ‘mixed-use’ gebied is een voorbeeld waar de hoogbouw bijvoorbeeld goed werkt, vertelt Frank Suurenbroek, lector Bouwtransformatie, tijdens een excursie door de Zuidas. ‘De verbinding tussen de zakelijkheid van kantoren en de zachte materialen voor woningbouw is hier grotendeels geslaagd.

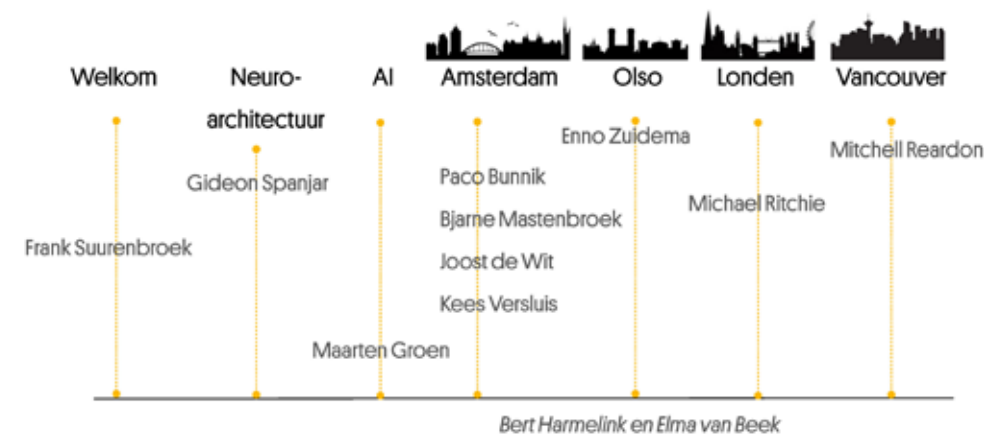


Foto: Gideon Spanjar

Daarnaast is er veel groen door mooie pocket parks (kleine parken), die deels toegankelijk zijn voor publiek én zelfs ontworpen zijn met bewoners.’ Internationale experts ‘vlogen digitaal in’ en een belangrijk deel van de Nederlandse praktijk — van ontwerpbureaus tot ontwikkelaars, brancheorganisaties en hoofdontwerpers van de grote steden — waren aanwezig bij de excursie als onderdeel van het eindseminar, waar de opgedane kennis na twee jaar onderzoek werd gepresenteerd en gedeeld.

Zo werd ook duidelijk dat bewoners in Londen soms in sociaal isolement verkeren door wonen in hoogbouw op schiereiland Isle of Dogs, vanwege weinig contact met de burelen en de straat. Terwijl soortgelijke milieus in Amsterdam, Vancouver en Oslo een ander beeld laten zien vanwege de natuur waarmee zij omringd zijn. ‘De laatste jaren tonen aan dat groen een belangrijke drager voor ontwerp is



Foto: Tjakko Dijk

geworden’, verklaart Gideon Spanjar, projectleider van Sensing Streetscapes. ‘Bewoners van hoogbouw hebben in Vancouver zicht op natuur en de grote en kleine korrel van gebouwen zijn bewust gemengd. Ook werken zij met ontwerpoplossingen om de hoogbouw voor de voetganger aan het zicht te onttrekken door de gebouwen naar achteren te plaatsen, waarbij het bladerdak van bomen de ruimte subtiel begrensd. Dit noemen we ook wel Vancouverism.’

Kijken als gebruiker: Neuroarchitectuur ontsluit de beleving

Maar hoe ervaren de bewoners ontwerpoplossingen op ooghoogte zelf? De MAB20 rondetafel sessie (zie blz. 80) maakt duidelijk dat het nieuwe werkveld Neuroarchitectuur mogelijkheden biedt om hier voor het eerst antwoord op te geven.



Foto © New Media Services

Iedereen kent immers plekken die fijn aanvoelen en plekken waar je snel weer weg wilt. In het onderzoek naar neuroarchitectuur wordt dit proces zichtbaar gemaakt met behulp van eye-trackers en een hiervoor ontwikkeld biometric dashboard. De eye-trackers registreren 30 keer per seconde waar de gebruiker naar kijkt, hoe lang en in welke volgorde. Door systematisch verschillende streetscapes aan proefpersonen voor te leggen, worden (oog)patronen zichtbaar op een geaggregeerde heatmap.

Uit de veld- en labtests blijkt het belang van wat op ooghoogte zichtbaar is en wordt ontworpen, zoals de ontwerpers voorspellen. Hierbij werd specifiek duidelijk dat mensen eerst op zoek gaan naar andere mensen.

Foto © New Media Services



Daarvoor wordt de ruimte gescand op plekken waar je die kan verwachten, zoals balkons, portieken, entrees. Evenals de functies op de begane grond en het materiaal van gebouwen. En terwijl te veel complexiteit in de straat veel aandacht trekt in negatieve zin, vallen zowel een ►



Foto: © New Media Services

dichte als een transparante plint minder op. De contouren van een verhoogde plint worden daarbij daadwerkelijk gezien en helpen hoogbouw verschalen. Tot slot werkt een geleidelijke overgang tussen straatwand en straatruimte goed voor een coherent straatbeeld.

De balans tussen succesvol en niet succesvolle ontwerp oplossingen is subtiel, verklaart lector Suurenbroek. ‘Als we willen dat mensen niet overweldigd raken door hoogbouw, dan zijn neuroarchitectuur-testen gedurende het ontwerpproces van belang. De ontwikkelde methode en daaruit voortvloeiende oogpatronen die daarmee zichtbaar worden tonen aan dat het ons echt kan informeren over de impact van ontwerpkeuzes op de gebruiker.’ ‘Helemaal als we het combineren met andere biometrische technologie zoals Galvanic Skin Response (GSR) om het stressniveau te meten terwijl proefpersonen door een straat lopen zoals met een mobiele eyetracker. Toegepast in ons onderzoek laat het de impact van situaties op onze gezondheid duidelijk zien’, vult Spanjar aan.

Kijken vanuit data: AI ontsluit rijke reeks referentielocaties

Iedere bouwopgave binnen de bebouwde stad heeft te maken met unieke uitdagingen, maar goed gerealiseerde voorbeelden uit de praktijk kunnen dienen als referentie voor de impact van mogelijke ontwerp oplossingen. Met behulp van AI is binnen het onderzoek een search-engine gebouwd, waarmee via open data vergelijkbare locaties getraceerd kunnen worden. Hiermee helpt AI de ruimtelijk ontwerpers en opdrachtgevers een rijke reeks aan bijpassende referentielocaties te vinden,



Fotos: Jolanda Tetteroo



Foto © New Media Services

van Europa tot Noord-Amerika. De mate van hoogbouw, Floor Space Index, Mixed-use is een greep van parameters die je zelf kan instellen. Suurenbroek: ‘Eenmaal gebouwd bepaalt een ruimtelijk project voor decennia het aanzien en de condities van de plek en omgeving. Juist daarom proberen we met ons onderzoek en de excursie het gesprek tussen de ontwerpers, opdrachtgevers, toekomstige gebruikers en internationale experts te faciliteren. Bovendien vertoont de groei van Amsterdam veel overeenkomsten van die van de meeste andere westerse steden. Ontwerpend onderzoek, neuroarchitectuur, de AI-tool en excursies helpen daarbij. Ontwerpen van het straatniveau valt immers deels tussen verschillende disciplines in. ■



Foto's: © New Media Services



TOP-10 Lessen

Voor menselijke maat bij verdichting

Op basis van de gesprekken met de ruimtelijke ontwerpbureaus, gemeentelijk hoofden stedenbouw, voormalig rijksadviseur, verkenning naar Chinese woningbouw, het eindseminar-excursie en het 2-jarig onderzoek zijn de volgende lessen te trekken voor verdichting met een menselijke maat op ooghoogte:

1. Het ontwerp van de streetscape lijkt tussen verschillende disciplines in te vallen. Zorg als opdrachtgever voor een set aan stedenbouwkundige regels die keuzes op gebouwniveau, fragment en straatinrichting vanuit een menselijke maat begeleiden.
2. Analyseer bij thema-gestuurde stedenbouw zoals mobiliteit, klimaatadaptatie, energietransitie ook de waarde van ingrepen voor de directe gebruiker van de straat.
3. Betrek de eindgebruiker ook met biometrisch technologie door ontwerpen te testen op de (visuele)beleving, perceptie en (loop)gedrag.
4. Gelaagdheid in volumes, zoals hoogbouw wat naar achteren gelegd; geledingen van individuele gebouwen; en ritme op bouwblokniveau zijn quick wins voor een divers straatbeeld.
5. Detaillering en warme materialisatie verbindt straatwand aan de straatruimte door een verzachting van de overgang en een (visueel) coherent straatbeeld met waardering van de gebruiker. Afstemming tussen partijen is hiervoor nodig.
6. Groen voor hoogbouwmitigatie om bijvoorbeeld torens aan het zicht te onttrekken en de ruimte te begrenzen naar menselijke verhoudingen, als zachte scheiding van verkeer of met pocketparks voegen leefkwaliteit toe.
7. Aandacht voor de plint gaat over meer dan de functiemix en betreft een duidelijke profilering zoals verhoogde plint voor verschalen van gebouwen naar menselijke proporties. Een dichte of transparante plint trekt weinig aandacht.
8. Ga anonimiseren tegen door niet alleen het ogen-op-straat principe te hanteren, maar ook in de straatwand met andere korrelgroottes te werken, zoals grondgebonden woningen om bewoning van en zorg voor woongebied te markeren.
9. Zorg voor een divers beeld, maar voorkom cognitieve overload. Hoe complexer de setting hoe meer verspreide aandacht en onrust. Het perspectief van de voetganger biedt zicht op de balans van prikkels versus begeleiding.
10. Gebiedsontwikkeling en transformatie vinden gefaseerd plaats. Evalueer plan en uitwerking vanuit de beoogde impact en gebruikerservaring - en gebruik die kennis voor de definitieve ontwerpkeuzes in de navolgende fases.





dr. Frank Suurenbroek
Lector Bouwtransformatie /
Spatial Urban Transformation



Lyske Gais de Bildt, MDes
Ruimtelijke Grafisch Ontwerper



dr. Gideon Spanjar
Projectleider - Sr. Onderzoeker



Jolanda Tetteroo, Bsc
Projectmanager



drs. ir. Kees Versluis
Onderzoeker Architectuur



dr. Nanda Piersma
Lector Responsible IT
(voorheen lector Urban Analytics)



Maarten Groen, MSc.
Sr. Onderzoeker
Data Analytics



Tom Otten, BSc
Onderzoeksassistent
Data Analytics



Zoë Jonker, BSc
Onderzoeksassistent
Applied Psychology



Sába Schramkó, MSc
Jr. Onderzoeker Architectuur

Colofon

Publicatie HvA Faculteit Techniek

De publicatie is gericht op de ruimelijke praktijk en ontsluit kennis en expertise die via HvA-actieonderzoek in de metropoolregio Amsterdam is verkregen.

De Faculteit Techniek van de Hogeschool van Amsterdam is de grootste technische hbo van Nederland. De faculteit bestaat uit acht technische opleidingen met gevarieerde leerroutes en afstudeerrichtingen, waaronder Built Environment, Engineering, Logistics, Forensisch Onderzoek, Toegepaste Wiskunde, Technische Natuurkunde, Maritiem Officier en Aviation.

Onderzoek bij Faculteit Techniek

Onderzoek heeft een centrale plek bij Faculteit Techniek. Dit onderzoek is geworteld in de beroepspraktijk en draagt bij aan de continue verbetering van de kwaliteit van het onderwijs en aan praktijkinnovaties.

Het praktijkgericht onderzoek van de HvA heeft drie functies:

- Ontwikkeling van kennis
- Innovatie van de beroepspraktijk
- Vernieuwing van het onderwijs

Het onderzoek maakt deel uit van het centre of Expertise Urban Technology.

Samenwerking:

Sensing Streetscapes is een onderzoeksproject van het lectoraat Bouwtransformatie van lector Frank Suurenbroek. Het lectoraat is gevestigd aan de faculteit techniek van de Hogeschool van Amsterdam en onderdeel van het Centre of Expertise Urban Technology en Urban Governance & Social Innovation. Voor het Ai-onderzoek werkt het lectoraat samen met het lectoraat Urban Analytics (nu: Responsible IT) van lector Nanda Piersma. Ook lector Civic Interaction Design Martijn de Waal is in het project betrokken.

Voor het project is een interdisciplinair team samengesteld:

Frank Suurenbroek (Lector Bouwtrasnformatie/ penvoerder), Gideon Spanjar (hoofdonderzoeker), Jolanda Tetteroo (projectmanager), Kees Versluis (ontwerpend onderzoek), Lyske Gais de Bildt (eye-tracker), Zoe Jonker (onderzoeksassistent), Sába Schramkó (onderzoeker) Nanda Piersma (lector Urban Analytics/ Responsible IT), Maarten Groen (onderzoeker AI), Tom Otten (onderzoeksassistent AI).

Het centrum is dé plek waar de resultaten van het praktijkgericht onderzoek worden gebundeld en uitgewisseld.

Mede mogelijk gemaakt

Het onderzoek is mede gefinancierd door Regieorgaan SIA, onderdeel van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO).



Interviews

Interviews ontwerp bureaus door Zoë Jonker.

Interviews hoofden stedenbouw, rijksadviseur en bureau Search door Frank Suurenbroek

Uitwerking teksten:
Hugo Beschoor Plug (bpvf.nl)

ISBN: 9789492644244



Voor meer informatie:
SensingStreetscapes.com



Hogeschool van Amsterdam

