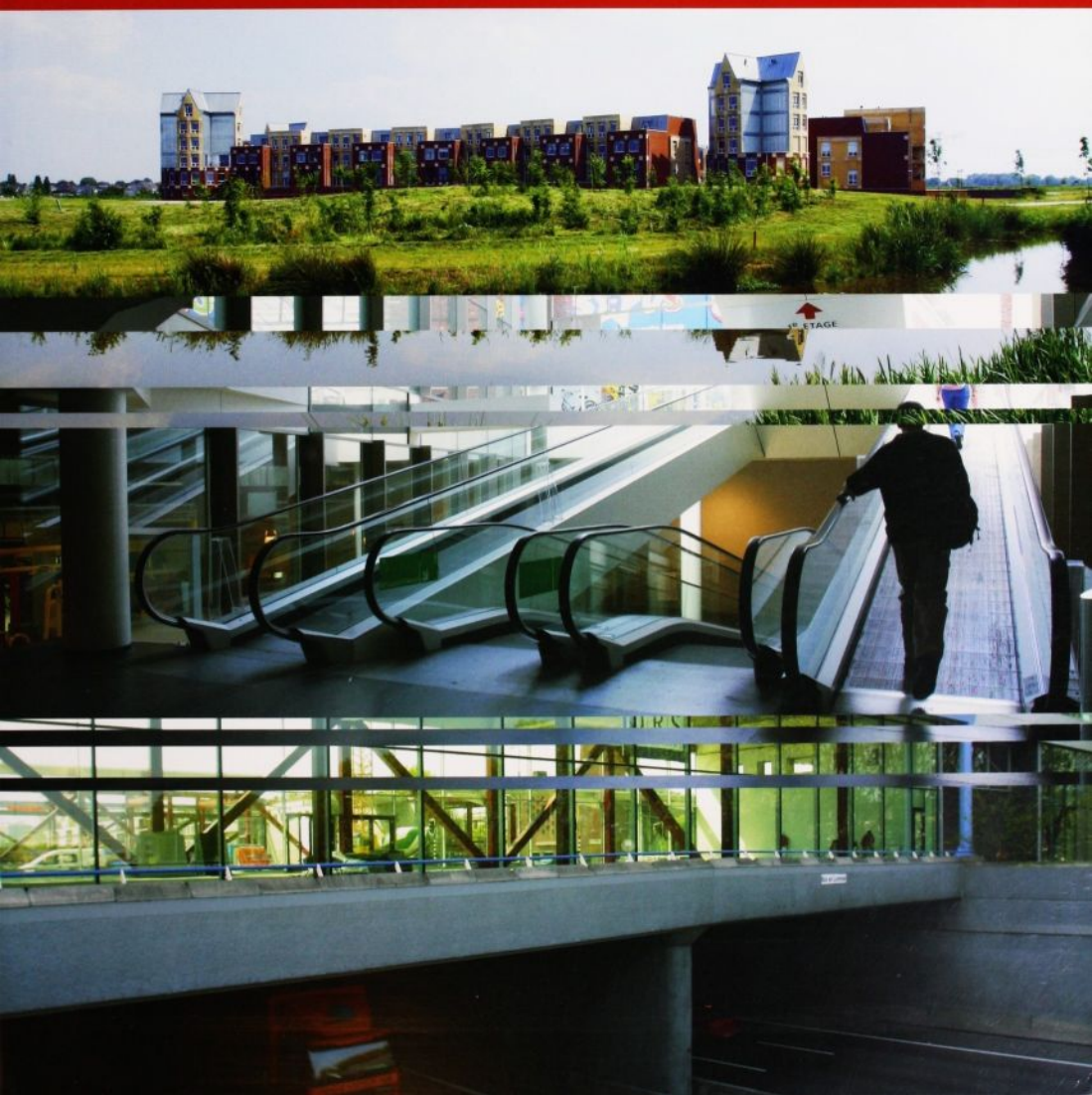


# Ruimte in meervoud

Tien keer meervoudig ruimtegebruik in de praktijk





Ruimte  
in meervoud



# nte meervoud

gebruik in de praktijk SEV - september 2004



# Voorwoord

Meervoudig ruimtegebruik lijkt vaak een doel op zich, maar is natuurlijk vooral een middel om ruimtelijke kwaliteit te realiseren. Dat wordt wel eens vergeten. Maar het definiëren van ruimtelijke kwaliteit is geen eenvoudige opgave. Zowel bij VROM als bij de SEV hebben vele mensen zich daar het hoofd al over gebroken.

Daarom is ruimtelijke kwaliteit binnen het Stimuleringsprogramma Intensief Ruimtegebruik (StIR, van 1998 t/m 2000) en het Innovatieprogramma Stedelijke Vernieuwing (IPSV, van 2001 t/m 2004) uiteindelijk geconcretiseerd in afgeleide doelen als meervoudig en intensief ruimtegebruik en daarbinnen weer in de diverse inhoudelijke thema's die zijn gehanteerd. Deze programma's leverden niet alleen de bekende voorbeeldplannen op, maar brachten daarmee ook de mensen bij elkaar die dat in de praktijk moesten invullen. Dat proces van interactie en uitwisseling tussen personen en projecten onderling overtrof de stoutste verwachtingen en bleek van niet te schatten waarde voor de ontwikkeling van de inhoud van het begrip ruimtelijke kwaliteit.

Zo moet ook de waarde worden gezien van de tien voorbeeldprojecten die in dit boek worden gepresenteerd. Het zijn niet alleen tien interessante voorbeelden van stedelijke vernieuwing, maar de ervaringen die in deze projecten zijn opgedaan dragen bij aan het vormen van het begrip ruimtelijke kwaliteit. De projecten ontstijgen daarmee het lokale niveau.

In de Nota Ruimte formuleert de rijksoverheid opnieuw de weg om tot een betere ruimtelijke kwaliteit te komen. Kenmerkend ten opzichte van de vorige nota's is de inzet om tot meer beleidsintegratie te komen tussen de departementen van VROM, EZ, LNV en V&W. Maar spraakmakender is de gepresenteerde sturingsfilosofie, waarin elk overheidsniveau expliciet zelf verantwoordelijk wordt gesteld voor de ruimtelijke kwaliteit op het eigen schaalniveau. Voor het Rijk ligt die primaire verantwoordelijkheid uiteraard bij de ruimtelijke hoofdstructuur van ons land.

Expliciet spreekt de Nota Ruimte zich uit over de verantwoordelijkheid van het Rijk voor wat de basiskwaliteit wordt genoemd: generiek beleid dat voor heel Nederland geldt! Regels en inspanningen van diverse aard, soms streng normerend, zoals veiligheidseisen en soms faciliterend en ondersteunend om bijvoorbeeld inzicht, kennis en vaardigheden te ontwikkelen. Meervoudig en intensief ruimtegebruik kan in dit licht worden gezien als een onderdeel van de basiskwaliteit. De primaire verantwoordelijkheid ligt logischerwijs vooral op het lokale niveau en het Rijk past daarbij een faciliterende rol. In de nieuwe sturingsfilosofie moet ook het Rijk die rol opnieuw definiëren. Beleidsprogramma's hebben een eindig karakter, maar voorbeeldplannen en -projecten zullen in nieuwe kaders steeds weer worden ingezet. We kunnen ze niet missen bij het realiseren van onze ambities en die van vele actoren in het veld: sterke steden en een vitaal platteland.

*Toon van der Pas*  
Senior programmaleider VROM

*Fokke de Jong*  
Hoofd SEV-Realisatie





# Inhoud

Inleiding Prof. drs. P.P. Kohnstamm: 'Meervoudig ruimtegebruik is synoniem met goede samenwerking'	8
<b>Deel 1 Meervoudig ruimtegebruik in woord</b>	<b>10</b>
Vier vormen van meervoudig ruimtegebruik	12
Indicatoren van ruimtegebruik	13
Achtergrond en opzet van het onderzoek	14
<b>Deel 2 Meervoudig ruimtegebruik in daad</b>	<b>16</b>
Meervoudig ruimtegebruik in centrum-stedelijke milieus	19
• Groningen, Westerhaven	20
• Nijmegen, Mariënborg	24
Meervoudig ruimtegebruik in recreatieve milieus	29
• Breda, Chassé Park	30
• 's-Hertogenbosch, Haverleij	34
• Maastricht, historische vaarroute Maastricht-Vlaanderen	38
Meervoudig ruimtegebruik in kleinschalige milieus	43
• Schijndel, Huisvesting 2000	44
Meervoudig ruimtegebruik op en rond infrastructuur	49
• Amsterdam, Bos en Lommerplein e.o.	50
• Voorburg, Sijtwende	54
Meervoudig ruimtegebruik in specifieke werkmilieus	59
• Den Haag, Laakcenter	60
• Sittard, Bedrijvenstad Fortuna	64
Kansen voor de toekomst	68

## Inleiding

Ruimte is kostbaar. En naarmate we meer ruimte claimen voor uiteenlopende functies, moeten we steeds zorgvuldiger met de beschikbare ruimte omgaan. En dat kan, want vrijwel geen enkele functie legt een uniek beslag op de ruimte. Er zijn altijd slimme combinaties te bedenken waardoor functies elkaar niet uitsluiten, maar worden gecombineerd en elkaar daardoor versterken.

Meervoudig ruimtegebruik is een centraal kenmerk van veel projecten van het Stimuleringsprogramma Intensief Ruimtegebruik (StIR, 1998-2001). Vanaf 2001 is StIR onderdeel gaan uitmaken van het InnovatieProgramma Stedelijke Vernieuwing (IPSV). In dat programma is meervoudig ruimtegebruik één van de prestatievelen. VROM wil met het innovatieprogramma een impuls aan de stedelijke vernieuwing geven. De SEV ondersteunt VROM bij de uitvoering van het IPSV.

De lopende projecten hebben inmiddels een schat aan kennis en ervaring opgeleverd. Een deel hiervan is gedocumenteerd in diverse publicaties van deze programma's. Maar uit de projecten in de uitvoeringfase en de beheerfase is nog veel kennis te halen. Wat waren doorslaggevende succes- en faalfactoren? Wat zijn de financiële en sociale rendementen? Onder welke condities kan meervoudig ruimtegebruik succesvol zijn? En hoe wordt meervoudig ruimtegebruik door bewoners en ondernemers beleefd?

Om deze vragen te beantwoorden is een verdiepingsslag uitgevoerd, die laat zien waar de kansen en risico's liggen. Deze maakt deel uit van het Kennisprogramma IPSV dat door VROM wordt gecoördineerd. In dit kader zijn op verzoek van VROM en de SEV tien voorbeeldprojecten geëvalueerd door RIGO Research en Advies. De resultaten zijn in de voor u liggende publicatie samengevat. De gebundelde kennis en ervaring is daarmee toegankelijk voor anderen die betrokken zijn bij actuele opgaven van ruimtelijke inrichting en verstedelijking.

De kern van dit boek bestaat uit een beschrijving van de ervaringen van de tien voorbeeldprojecten (deel II). Daaraan vooraf (deel I) definiëren we enkele begrippen en is de opzet en uitvoering van de evaluatie van de voorbeeldprojecten verantwoord. We sluiten het boek af met een blik naar de toekomst, maar beginnen met een pleidooi van professor Kohstamm voor evenwichtige samenwerking tussen overheid en marktpartijen, oog voor kwaliteit en ruimte voor mensen die hun nek durven uitsteken.

Prof. drs. PP Kohstamm:

### 'Meervoudig ruimtegebruik is synoniem met goede samenwerking'

"Het aardige van de tien projecten in dit boek is, dat ze laten zien hoezeer alles maatwerk is. Geen enkel project is direct te kopiëren. De haalbaarheid hangt steeds af van lokale omstandigheden. Toch is er veel van te leren. Voor wie met meervoudig ruimtegebruik aan de slag gaat, is het heel goed om dit soort bijzondere projecten te bestuderen. Verplichte lectuur dus. Maar je moet niet volstaan met schriftelijke informatie. Ook het fysiek kijken naar projecten is buitengewoon belangrijk. Vroeger, in de jaren tachtig en negentig, deden we dat vaak. Dan gingen ontwikkelaars, ontwerpers en gemeentebestuurders samen op pad om te leren van successen en mislukkingen elders. Op die manier hebben we heel veel geleerd van meervoudig ruimtegebruik in steden in de VS en elders waar de grond schaars en duur is. Sinds begin deze eeuw is dat wat minder. Je moet constateren dat door alle commotie over onregelmatigheden in de bouw, dit soort excursies ten onrechte verdacht zijn geworden. Nu gaan private partijen en de gemeente soms gescheiden van elkaar op reis. Dat is een gemiste kans. Het is heel erg belangrijk om ervaringen en indrukken gezamenlijk op te doen en daarover te kunnen overleggen. Dit zijn beslist geen snoepreisjes; het is absoluut nodig om te zien wat wel werkt en wat niet. En dat moet je samen doen!"

"Want als je naar deze projecten kijkt, dan valt onmiddellijk op dat de gemeente altijd betrokken is. Op z'n minst als overlegpartner, maar vaak ook, en wat mij betreft is dat beter, als volwaardige en ook risicodragende partij in een formeel samenwerkingsverband. Om verschillende redenen is die hechte samenwerking belangrijk. Allereerst omdat je functies stapelt en je bijna altijd iets moet doen met auto's, dus met parkeerruimte, infrastructuur en bereikbaarheid. In de tweede plaats omdat bij



dit soort ontwikkelingen naast financiële overwegingen ook allerlei sociale en maatschappelijke doelstellingen een grote rol spelen. Door stapeling worden producten duurder en daar dring je als gemeenschap op aan, omdat het ten goede komt aan de kwaliteit van de stad. De risico's en de meerkosten kunnen dan niet zondermeer bij de private partijen worden neergelegd, want hun doel is om aan het eind van de rit iets verdiend te hebben. Als je het allemaal aan de markt overlaat, kan het wel eens lang gaan duren, want die markt is veranderlijk. Je ziet dat dit soort grootschalige en complexe ontwikkelingen het best lopen als ook de gemeente risicodragend deelneemt. Dat is overigens ook een trend die door het Rijk wordt gepropageerd: zij wil niet alleen subsidies à fonds perdu verstrekken, maar wil ook een stuk van cake als het goed gaat. En de projecten in dit boek laten maar weer eens zien, dat gemeenten die daar het meest mee werken, de beste resultaten bereiken."

"In het verlengde daarvan valt op dat transparantie in financiële en ook immateriële voordelen, met name sociale voordelen, de kans op succes in sterke mate beïnvloedt. Marktpartijen willen iets verdienen en de overheid wil maatschappelijke doelstellingen bereiken. Aan beide posities is niets verkeerd. Maar als je daar geheimzinnig over doet, is er geen basis voor samenwerking. En andersom: als je transparant bent, heb je een basis om te praten over risico's en over wie welke risico's kan dragen. Projecten met meervoudig ruimtegebruik rollen niet zo van de teken-tafel. Mensen onderschatten dat wel eens. Neem het project Westerhaven in Groningen. Een vierlaagse ondergrondse parkeergarage was in Groningen nooit eerder gebouwd. Dan weet je eenvoudig niet wat je onderweg tegen kunt komen. Welnu, de problemen waren giga. Iets soortgelijks zag je bij de tramtunnel in Den Haag. Als je die risico's volledig op het bordje van de ontwikkelaars legt, dan komt er niets van terecht. En dan moet je ook bedenken dat als het eenmaal klaar is, de volgende generatie erg blij is met het bereikte resultaat. Wie hoor je nu nog over de budgetoverschrijding op de Stopera in Amsterdam? Of wie weet er nog wat de Maastunnel in Rotterdam heeft gekost? De budgetoverschrijding bij de Nederlandse ambassade in Berlijn is niet goed te praten, maar ik vermoed dat een volgende generatie erg blij is met dit gebouw."

"Goedkoop is duurkoop. Dat gaat heel sterk op bij meervoudig ruimtegebruik. Want investeren in meervoudig ruimtegebruik is investeren in kwaliteit. Elk onderdeel moet een zodanig kwaliteitsniveau hebben, dat het technisch, esthetisch en functioneel lang mee kan gaan. En omdat alles aan alles vast zit, kun je na een aantal jaren niet één onderdeel even aanpassen aan nieuwe inzichten. Je moet dus ieder onderdeel op eenzelfde hoog kwaliteitsniveau brengen. Dat wreekt zich bijvoorbeeld bij de Stopera, die ik eerder noemde. De routing binnen de parkeergarage daar is misschien wel één van de slechtste van ons land. Achteraf kun je concluderen dat, ondanks de budgetoverschrijding die er al was, we nog meer aan kwaliteit hadden moeten besteden zodat ook de entree van het stadhuis wat meer uitstraling had gekregen. Je moet investeren in goede materialen en ruime maatvoering, zodat je later van kantoren een hotel kunt maken, of van een school een gemeenschapshuis. Een ander voorbeeld: het Rockefeller Center in New York. Wie daar nu loopt, kan zich nauwelijks voorstellen dat het al ruim vijftig jaar oud is. Dat komt doordat er veel is geïnvesteerd in een hoge kwaliteit en goede materiaalkeuze. Kortom: gemeente en private partijen moeten alle krachten bundelen om te zorgen dat er een zo goed mogelijk project uit komt."

"Een laatste opmerking: het zijn mensen die de projecten maken. Geen commissies. Ook dat kun je aflezen aan de voorbeelden in dit boek. Het zijn mensen met een goed idee, die daar achter gaan staan en bereid zijn er gedurende meerdere jaren hun creativiteit en werkracht voor in te zetten. Die mensen moet je zo goed mogelijk faciliteren. Je hebt een wethouder of een directeur nodig met durf en vasthoudendheid. Dat zie je door de hele geschiedenis heen. Kijk naar Amsterdam-Zuid, Céramique, Kattenbroek, de Kop van Zuid of het project Sijtwende in dit boek. De beste plannen komen niet tot stand doordat de gemeente een commissie instelt om dat te maken. Het gaat om enthousiaste mensen met goede ideeën. Individen. En die kunnen overal zitten: op de gemeentehuizen, maar ook bij ontwikkelaars of beleggers. Als die er zijn en de ruimte krijgen, dan kunnen er spannende projecten tot stand komen."

*Prof. drs. P.P. Kohnstamm is emeritus hoogleraar Vastgoedkunde van de Universiteit van Amsterdam. Hij is als adviseur, bestuurder en commissaris verbonden aan verschillende ondernemingen en fondsen in de wereld van het vastgoed en verder onder andere voorzitter van de Raad voor Onroerende Zaken in Nederland.*





# Deel 1

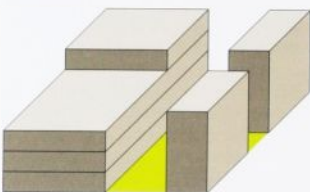
## gebruik **in woord**

## Vier vormen van meervoudig ruimtegebruik

Meervoudig ruimtegebruik houdt in, dat een gegeven ruimte voor meerdere functies optimaal wordt gebruikt. Met dezelfde ruimte wordt meer gedaan. Hoe? Dat verschilt van situatie tot situatie. In de praktijk kunnen vier vormen van meervoudig ruimtegebruik worden onderscheiden. Het onderscheid is een beetje academisch, omdat er meestal van meerdere vormen tegelijkertijd sprake is. Er is veel overlap. Voor een goed begrip zetten we de vier vormen toch op een rij.

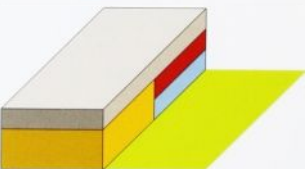
### Intensief ruimtegebruik

Een gegeven oppervlakte wordt optimaal benut door één functie of een combinatie van functies. Dat kan bijvoorbeeld door in meerdere lagen te bouwen of door gebouwen dicht bij andere functies te zetten waar dat normaliter niet kan, bijvoorbeeld dicht naast een weg. Het gaat overigens niet alleen om stenge functies. Ook de groene ruimte kan intensief worden gebruikt, zie bijvoorbeeld het Vondelpark.



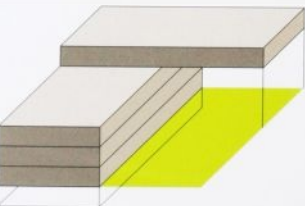
### Multifunctioneel ruimtegebruik

Dezelfde ruimte wordt voor meerdere functies gebruikt. Het kan gaan om het ruimtegebruik binnen één gebouw of complex en het ruimtegebruik binnen één plangebied deel uitmakend van één ontwikkeling. De meeste combinaties worden gemaakt door bijvoorbeeld woningen met winkels, kantoren, scholen en parkeerruimte te combineren. Maar andere combinaties komen evenzeer voor.



### Gebruik van ondergrondse en/of bovengrondse ruimte

De ruimte onder het maaiveld of boven openbare ruimte kan functioneel worden gebruikt. Ondergronds parkeren is inmiddels vrij gebruikelijk. Andere toepassingsmogelijkheden van de ondergrond zijn: bioscoopzalen, opslagloodsen, discotheken, collegezalen, etcetera. Ook de ruimte boven openbare ruimte, met name boven wegen, mag zich in een toenemende belangstelling verheugen.



### Volgtijdelijk gebruik van dezelfde ruimte

Het gebruik van de ruimte wordt uitgesmeerd in de tijd. Daardoor wordt de ruimte efficiënter gebruikt, zonder dat het er drukker is. In een parkeergarage staan overdag de auto's van kantoorpersoneel en in de avonduren de auto's van stadionbezoekers of van winkelend publiek. Een schoolgebouw dient 's avonds als educatief centrum.

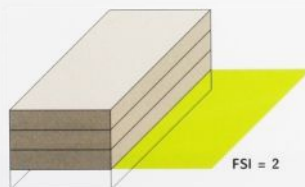
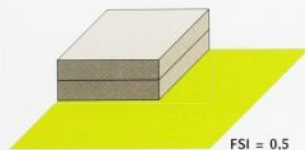
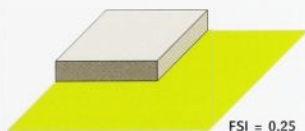


# Indicatoren van ruimtegebruik

Om aan te geven in hoeverre de ruimte meervoudig wordt gebruikt, maken we bij de bespreking van de voorbeeldprojecten in deel II gebruik van een aantal indicatoren.

## Floor-space index

De eerste parameter is de zogenoemde floor-space index (FSI): de verhouding tussen het gerealiseerde vloeroppervlak in een gebied en het grondoppervlak in datzelfde gebied. Alle vloeroppervlak met een dak erboven wordt meegeteld. Ruimte onder een viaduct of tunnel wordt niet meegeteld. Functies als woningen, winkels en kantoren worden dus meegeteld; openbare ruimte, groen en wegen niet.



## Open space ratio

Een tweede parameter waar we gebruik van maken is de open space ratio (OSR). De osr-waarde wordt berekend door de hoeveelheid onbebouwd grondoppervlak in een plangebied te delen door het aantal vierkante meter vloeroppervlak in datzelfde gebied. Deze index is in feite een maat voor de druk op de openbare ruimte.

## Mate van functiemenging

De FSI en de OSR zeggen alleen iets over de gerealiseerde bebouwing; het creëren van openbare ruimte komt er niet in tot uitdrukking. Dat hebben we ondervangen door bij de projecten in de volgende hoofdstukken ook de verdeling van het grondgebruik naar functie in beeld te brengen, inclusief groen en infrastructuur.

## Percentage beschikbaar oppervlak

Bovendien hebben we voor ieder project in een percentage aangegeven hoeveel het beschikbare oppervlak (gerealiseerd vloeroppervlak, private buitenruimte, openbare ruimte, groen en infrastructuur) is ten opzichte van het oppervlak van het gehele plangebied.

## Percentage openbare ruimte

Om de druk op de ruimte in een getal uit te drukken, hebben we voor ieder van de besproken projecten vermeld welk deel van het totaal beschikbare oppervlak openbaar is.

## Achtergrond en opzet van het onderzoek

De SEV ondersteunt sinds 1998 het Ministerie van VROM bij de uitvoering van het Innovatieprogramma Stedelijke Vernieuwing (IPSV). Een belangrijk onderdeel van dit programma is de selectie van projecten die als inspirerend voorbeeld voor innovatief ruimtegebruik kunnen dienen.

Sinds 1998 zijn ruim honderd van dergelijke projecten gehonoreerd. Vaak gaat het daarbij om vormen van meervoudig ruimtegebruik. Veel projecten zijn inmiddels geheel of gedeeltelijk afgerond. Daardoor komen steeds meer praktijkervaringen beschikbaar, ook van projecten in de beheerfase. Een evaluatie en analyse van (bijna) afgeronde voorbeeldprojecten kan daardoor kennis opleveren die relevant is voor actuele opgaven van ruimtelijke inrichting en verstedelijking. Temeer daar het beleid van Rijk, provincies en gemeenten zich vaak richt op het bouwen in bestaand stedelijk gebied.

Op verzoek van de SEV heeft RIGO Research en Advies te Amsterdam tien projecten met meervoudig ruimtegebruik geëvalueerd. Dat onderzoek is verlopen in een aantal stappen. Allereerst zijn zeven onderzoeksthema's bepaald als leidraad voor de evaluatie: ruimtegebruik, marktacceptatie, maatschappelijk rendement, economisch rendement, financiële resultaten, leereffecten en toepasbaarheid elders. Vervolgens zijn tien projecten geselecteerd die met elkaar een redelijke afspiegeling van de verschillende vormen van meervoudig ruimtegebruik vormen. De projecten bevinden zich geheel of gedeeltelijk in de beheerfase en zijn verspreid over Nederland.

Veel thema's zijn aan de hand van bestaande projectdocumentatie geëvalueerd. Daarnaast zijn interviews met professioneel betrokkenen gehouden: per project drie tot vier personen, veelal projectleiders bij de gemeente, particuliere beheerders, projectontwikkelaars en makelaars. Verder zijn meer dan honderd schriftelijke enquêtes door bewoners en ondernemers ingevuld en geretourneerd.

De tien voorbeeldprojecten die zijn onderzocht, zijn in te delen in vijf milieutypen: centrum-stedelijke milieus, recreatieve milieus, kleinschalige milieus, milieus op en rond infrastructuur en specifieke werkmilieus. Die indeling wordt in deel II van dit boek gevolgd.

De resultaten van het onderzoek zijn in december 2003 door RIGO weergegeven in het rapport 'Evaluatie voorbeeldprojecten meervoudig ruimtegebruik; evaluatie 10 voorbeeldprojecten IPSV'. Het boek dat voor u ligt is op dit rapport gebaseerd.





Milieu	Omschrijving	Geëvalueerde voorbeeldprojecten
Centrum-stedelijke milieus	Locaties in oude binnenstad op herstructureringslocaties. Functiecombinaties in plangebied en deels in een gebouw met veelal ondergronds parkeren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Westerhaven, Groningen</li> <li>• Mariëburg, Nijmegen</li> <li>• Chassé Park, Breda (ook groen recreatief)</li> </ul>
Recreatieve milieus	Combinatie bovenwijkse recreatieve functie met wonen en/of voorzieningen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Historische vaarroute Maastricht-Vlaanderen</li> <li>• Haverleij, Den Bosch</li> <li>• Chassé Park, Breda</li> </ul>
Kleinschalige milieus	Kleinschalige oplossingen meervoudig ruimtegebruik, zoals wonen boven scholen, wonen boven winkels, aanleg van daktuinen etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Huisvesting 2000, Schijndel</li> </ul>
Milieus op en rond infrastructuur	Locaties rond de nieuwe stedelijke randcentra. Intensief bebouwd, zeer nabij (knooppunten van) hoofdinfrastructuur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sijtwende, Voorburg</li> <li>• Bos en Lommerplein, Amsterdam</li> </ul>
Specifieke werkmilieus	Intensief gebruik van de ruimte, in de regel wel enige functiemix maar bedrijven vormen de doelgroep	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedrijvenstad Fortuna, Sittard</li> <li>• Laakcenter, Den Haag</li> </ul>



Meervoudig ruimte

# Deel 2

## gebruik **in daad**



## Meervoudig ruimtegebruik in centrum-stedelijke milieus

Locaties in binnensteden die worden herontwikkeld, lenen zich dikwijls goed voor meervoudig ruimtegebruik. De druk op de schaarse ruimte is groot en functiemenging past goed bij het karakter van centrumgebieden. Er zijn functiecombinaties mogelijk op het niveau van gebouwen en op het niveau van een integraal plangebied.

Meervoudig ruimtegebruik en binnensteden horen bij elkaar. In vroeger tijden, toen stedelijke ontwikkelingen noodgedwongen plaatsvonden binnen stadsmuren en stadswallen, voltrokken wonen, werken, onderwijs, cultuur, handel en religie zich op een beperkte oppervlakte. Zodra de markt was afgelopen, werd het marktplein vrijgegeven voor spel, ontmoeting of cultuur. Boven winkels en werkplaatsen waren woningen.

Scheiding van functies is iets van de laatste honderd jaar. En de gebieden die net buiten de historische centra zijn ontstaan, worden dan ook vaak gekenmerkt door enkelvoudig ruimtegebruik. Inmiddels zijn de steden gegroeid en moet het centrum meegroeien. En meervoudig ruimtegebruik is dan de panacee om ook hier dezelfde levendigheid te realiseren als in de historische kern.

In dit hoofdstuk passeren twee projecten de revue: het project Westerhaven in Groningen en het project Marienburg in Nijmegen. De twee projecten laten zien dat het maatschappelijke rendement van meervoudig ruimtegebruik in centrum-stedelijke milieus groot is. Door de combinatie van functies in een hoge dichtheid sluiten de projecten aan op de structuur die het stadscentrum van oudsher kenmerkt. Bovendien worden parkeerproblemen opgelost en wordt de veiligheid verhoogd. Bewoners, ondernemers en bezoekers waarderen deze aanpak. Een belangrijk punt van aandacht is geluidshinder die met de combinatie van functies kan samenhangen. Ook in een drukke winkelstraat, of in de buurt van een theater verlangen bewoners op z'n tijd de nodige stilte.

In technisch opzicht is er veel mogelijk, ook al levert bouwen in de ondergrond soms onvoorspelbare en lastig oplosbare problemen op. Maar door creatief te zoeken, is het mogelijk in complexe situaties, met veel functies bij elkaar, in een hoge dichtheid te bouwen. Een floor-space index van 3 is goed haalbaar. Voorbeelden in grote buitenlandse steden laten zien dat nog veel hogere scores mogelijk zijn. Ook financieel lijken er voor dit soort projecten weinig knelpunten te zijn, al zijn er met grondverwerving en vooral de aanleg van

ondergrondse ruimtes extra kosten gemoeid. Eventuele meerkosten kunnen uit een gunstige verhouding tussen het beschikbare vloeroppervlak en de oppervlakte van het totale plangebied worden terugverdiend. Het rendement van de projecten hangt vooral af van de vraag naar woningen, winkels en kantoren en van het programma dat kan worden gerealiseerd. Verder zijn het vaak normen ten aanzien van geluid, lucht en veiligheid die beperkingen opleggen aan een combinatie van functies.

De realisatie van deze projecten vraagt een zeer goede regie en samenwerking met verschillende partijen. Omdat het hier gaat om publieksintensieve gebieden, waarbij de uitstraling naar de omgeving van groot belang is, is een actieve rol van de gemeente nodig. Publiek-private samenwerking is goed werkbaar. En om investeerders over de streep te trekken, moet de gemeente bereid zijn ook financieel risico te nemen. De gemeente Groningen en de gemeente Nijmegen willen doorgaan op de ingeslagen weg. Ook elders in Nederland zijn er veel centrum-stedelijke milieus waar soortgelijke projecten mogelijk zijn.

Meervoudig ruimtegebruik in centrum-stedelijke milieus

# Groningen Westerhaven

20



<b>Netto plangebied</b>	1,3 hectare
<b>Programma</b>	13.500 m <sup>2</sup> detailhandel waarvan minimaal 80 procent grootschalig, 800 ondergrondse parkeerplaatsen, 24 huurappartementen, stripmuseum en horeca
<b>Openbare ruimte</b>	Stadstuin en nieuwe verkeersverbinding naar centrum
<b>Oplevering</b>	2001
<b>Investering</b>	€ 68 miljoen
<b>Floor-space index</b>	3,0 (netto)
<b>Open space ratio</b>	0,13
<b>Beschikbaar oppervlak</b>	355 procent van netto plangebied
<b>Openbare ruimte</b>	16 procent van beschikbaar oppervlak

#### Oppervlak naar functie:



De Westerhaven in Groningen is een gebied in de stad, zoals er in Nederland vele zijn. Een verouderde haven in de eerste ring rond het centrum, in de jaren zestig gedempt, later verworpen tot een troosteloze parkeerplaats en getekend door een zweem van criminaliteit. Juist dit soort gebieden kunnen met meervoudig ruimtegebruik een kwaliteitsimpuls krijgen.

### Het project

De Westerhaven is door de gemeente aangewezen als brontpunt: een strategische locatie vlak bij de binnenstad. De gemeente koos voor meervoudig ruimtegebruik omdat meerdere functies in dit gebied moesten worden geaccommodeerd: ruimte voor parkeren, grootschalige detailhandel en sociaal-culturele functies.

De vernieuwde Westerhaven bestaat uit een ondergronds en een bovengronds deel. Boven de grond bevinden zich twee bouwlagen met grote en enkele kleinere winkels, een stripmuseum en horecagelegenheid. In zes bouwlagen zijn 24 huurappartementen gerealiseerd. Op een deel van het dak van de winkels en een aangrenzend stuk grond is een stadstuin gepland. Het ondergrondse programma bestaat uit een parkeergarage met vier lagen (800 plaatsen) en een fitnesscentrum.

Het complex is in 2001 opgeleverd. Alle winkelruimtes, op één na, zijn verhuurd. Na enkele jaren vertraging is eind 2003 ook het stripmuseum geopend. Naast het stripmuseum komt een fastfood restaurant. De stadstuin is nog niet geopend. Er lopen besprekingen over het beheer en de mate van openbaarheid.

### Het financiële rendement

Strikt zakelijk gezien is het project niet rendabel. Het is een duur ontwerp, onder meer vanwege de ondergrondse parkeergarage waar slechts beperkte opbrengsten tegenover staan. Volgens de gemeente en de ontwikkelaar zijn de hoge kosten echter niet het gevolg van meervoudig ruimtegebruik. Alleen de kosten in de beheerfase zijn daar voor een deel aan toe te schrijven.

De markt vraag voor de winkelruimten was minder groot dan de ontwikkelaar had verwacht. Toch is het gelukt om binnen de gewenste branchering enkele grote winkels aan te trekken. Er is één kleine ruimte op de begane grond over waarvoor nog geen huurder is gevonden. De huurwoningen waren, ondanks de stevige huurprijzen, erg in trek. Er zijn overigens geen aanwijzingen dat meervoudig ruimtegebruik effect op de verhuur van winkels en woningen heeft gehad.

In de omgeving heeft de ontwikkeling van de Westerhaven positieve effecten gehad. Ondanks de bouw en de tijdelijke slechte bereikbaarheid zijn ondernemers en winkeliers in de omgeving gebleven. Nu zijn zij bezig hun pand op te knappen. Ook vindt er in de directe omgeving een herontwikkeling plaats op initiatief van een projectontwikkelaar.

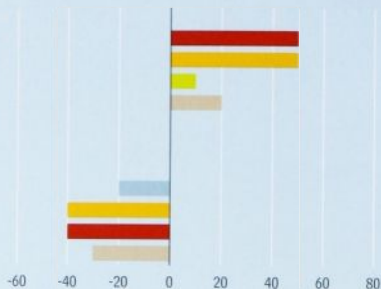
### Het sociale rendement

Het imago van het gebied is de afgelopen jaren sterk verbeterd. Bouwvallige en leegstaande panden zijn verdwenen en zelfs veel overlast en criminaliteit. Door de combinatie van woningen, winkels en een fitnesscentrum is het gebied gedurende veel uren van de dag levendig. Bewoners en ondernemers waarderen dat. Vooral bedrijven zien functiecombinatie als positief punt. Zij waarderen het verhoogde draagvlak voor hun bedrijf. Bewoners zien als belangrijkste voordelen de levendigheid en de nabijheid van voorzieningen. Als nadelen zien zij geluidsoverlast en onveiligheid. Mensen zeggen zich door de aanwezigheid van zwerwers en junks vooral in de parkeergarage onveilig te voelen.

#### Voor- en nadelen meervoudig ruimtegebruik:

**Voordelen**  
levendigheid  
nabijheid van voorzieningen  
sociale veiligheid  
draagvlak  
overig

**Nadelen**  
te druk  
geluidsoverlast  
onveiligheid  
overig



### Wat kunnen we ervan leren?

Meervoudig ruimtegebruik heeft de complexiteit van het project verhoogd. Lastige onderdelen die de nodige hoofdbreken hebben gekost, zijn de (diepe) ondergrondse parkeergarage en de aanleg van de semi-openbare stadstuin. Ook de vergunningprocedures waren complex en tijdrovend. Aanvankelijk paste het project binnen het bestemmingsplan, maar toen onderdelen werden veranderd, waren nieuwe procedures nodig. Belanghebbenden maakten toen van de gelegenheid gebruik om iedere keer opnieuw bezwaar te maken: tegen het bestemmingsplan, tegen het stedenbouwkundig plan en tegen de verschillende vergunningverleningen. Het zou gemakkelijker zijn als alle procedures aan elkaar konden worden gekoppeld. Dan was er slechts één keer bezwaar mogelijk.

Qua techniek was vooral de ondergrondse parkeergarage van deze omvang ingewikkeld. Veel moest in de praktijk worden geleerd. Achteraf gezien hadden afspraken tussen partijen gedetailleerder moeten worden uitgewerkt en de risico's beter afgedekt. Ook moet bij ondergronds bouwen voortaan genoeg tijd en geld worden gereserveerd om op onvoorziene ontwikkelingen te kunnen reageren. Tijdens de bouw moet onderzoek en monitoring plaatsvinden.

### Is dit project voor herhaling vatbaar?

In en rond de binnenstad van Groningen speelt functiemenging steeds vaker een rol bij nieuwe projecten, vooral vanwege het ruimtegebrek en de hoge grondprijzen. Voor twee locaties, Damsterdiep en CIBoGa, worden nu projecten voorbereid met een parkeergarage in combinatie met de functies winkels, kantoren en woningen. Maar ook in andere steden is het concept navolgbaar.





# Groningen

Westerhaven

23

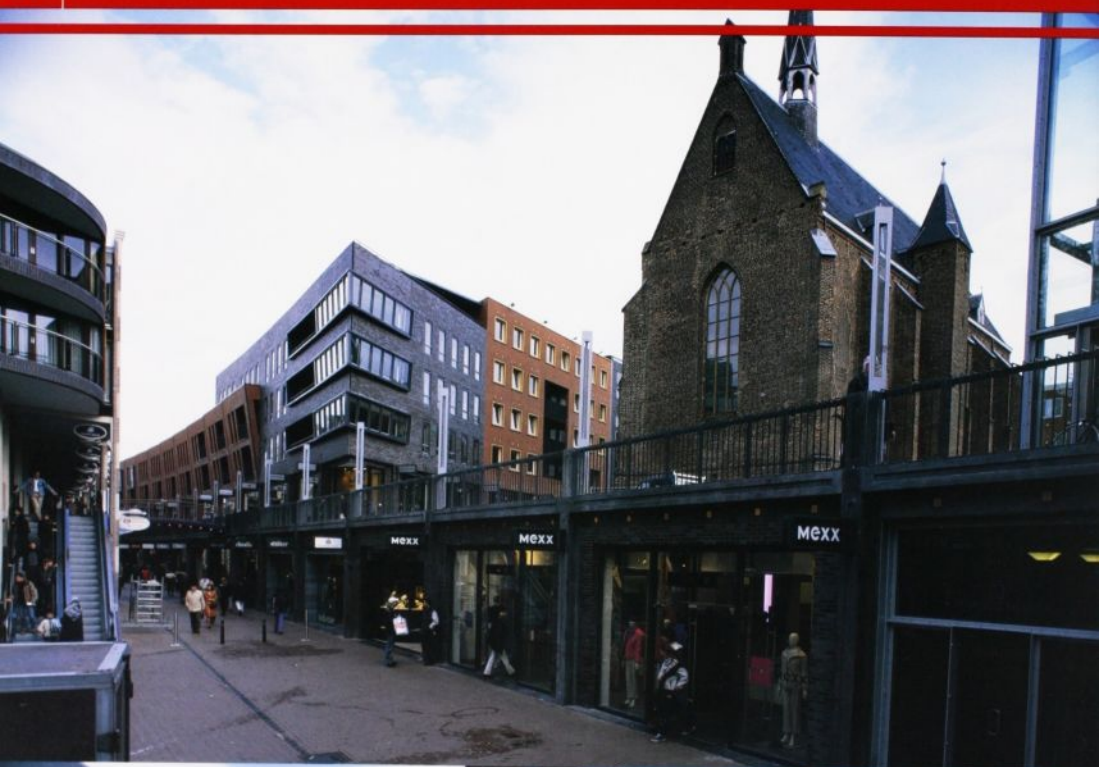


Meervoudig ruimtegebruik in centrum-stedelijke milieus

# Nijmegen

## Mariënborg

24



<b>Netto plangebied</b>	2,4 hectare
<b>Programma</b>	14.500 m <sup>2</sup> detailhandel, diensten en horeca, 12.500 m <sup>2</sup> culturele functies (bibliotheek, filmtheater, gemeente-archief), 12.500 m <sup>2</sup> kantoren, 74 woningen
<b>Openbare ruimte</b>	Verharde ruimte 3.380 m <sup>2</sup> , groen 700 m <sup>2</sup>
<b>Oplevering</b>	2000
<b>Investering</b>	€ 79,4 miljoen
<b>Floor-space index</b>	2,05 (netto)
<b>Open space ratio</b>	0,24
<b>Beschikbaar oppervlak</b>	254 procent van netto plangebied
<b>Openbare ruimte</b>	19 procent van beschikbaar oppervlak

#### Oppervlak naar functie



Het tijdens de Tweede Wereldoorlog verwoeste centrum van Nijmegen, is in de jaren zestig snel en zonder al te veel franje ingericht met enkele strak-functionele kantoorgebouwen. Toen de kantoorgebouwen aan vernieuwing toe waren, was er een kans om het stadscentrum een facelift te geven, met de eeuwenoude Mariëburgkapel als kern. Het doel was meervoudig: herstel van de winkelfunctie, verhoging van de ruimtelijke kwaliteit, versterking van de toeristisch-recreatieve functie en concentratie van culturele voorzieningen.

### Het project

Er is een stedenbouwkundig plan gemaakt waarbij op een slimme manier is aangesloten op bestaande hoogteverschillen in het terrein. Het nieuwe Mariëburg bestaat uit een winkelstraat op twee niveaus en een plein met culturele functies, waaronder een bibliotheek, een filmtheater en enkele kantoren. De oude Mariëburgkapel staat centraal op het plein. Boven de winkels zijn in meerdere lagen 74 koopappartementen gebouwd. Dankzij de twee maaivelden is het beschikbare vloeroppervlak groot, terwijl er toch ook veel openbare ruimte is. In het programma is geen ruimte voor parkeren gereserveerd.

### Het financiële rendement

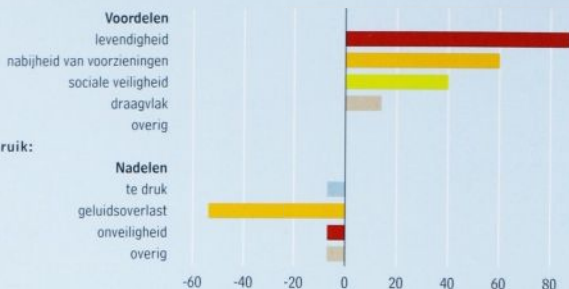
Voor aanvang van het project werd rekening gehouden met een verlies. Uiteindelijk is het project met winst afgesloten. Dat is onder andere te danken aan de gunstige marktsituatie ten tijde van de oplevering. Zo waren de woningen in het project al binnen twee weken na oplevering allemaal verkocht. Voor de winkelruimtes wilde de gemeente het huurniveau bescheiden houden om daarmee kleinschalige winkelformules te trekken. Dat is gelukt door twee niveaus te maken. Daardoor kon meer vloeroppervlak worden gerealiseerd en konden de huurprijzen relatief laag blijven. Door in dit concept gebruik te maken van het natuurlijke hoogteverschil, is het bovendien gelukt de winkels op het tweede niveau succesvol te ontwikkelen, hetgeen in andere situaties vaak lastig

is. Bij de opening van het project waren nagenoeg alle winkels verhuurd. Met de oplevering van Mariëburg is bovendien een nieuwe route door het centrum ontstaan, die zorgt voor een aanzienlijke economische spin-off in de omgeving.

### Het sociale rendement

Het imago van het gebied is er dankzij het project sterk op vooruit gegaan. Ook aanliggende delen van de binnenstad profiteren er van. Bewoners en winkeliers zijn positief over hun woning of winkel, de directe omgeving en de uitstraling van het project. Uit publieksonderzoek blijkt verder dat de tevredenheid over de binnenstad sterk is toegenomen. Ook over het meervoudig ruimtegebruik zijn zowel bewoners als winkeliers tevreden. De levendigheid en de nabijheid van voorzieningen worden het meest genoemd. Bewoners plaatsen één belangrijke kanttekening: geluidsoverlast. De woningen zijn gelegen aan een vrij smalle, redelijk drukbezochte, winkelstraat. Ook skaters die elkaar op deze plek treffen, veroorzaken enige overlast.

#### Voor- en nadelen meervoudig ruimtegebruik:



#### Wat kunnen we ervan leren?

Als gevolg van de stapeling van functies, moest het project in één ontwikkeling worden gerealiseerd. Om dat voor elkaar te krijgen is een v.o.f. opgericht waarin de gemeente Nijmegen en ING Vastgoed ieder voor vijftig procent deelnamen. De samenwerking heeft goed gewerkt, vooral ook doordat de sleutelpersonen van beide partijen goed met elkaar overweg konden en doordat de gemeente bereid was risicodragend deel te nemen. De gemeente had via deze v.o.f. grip op zaken als ruimtelijke kwaliteit en huurprijsniveau's.

Tijdens het ontwikkelingsproces bleek het bestemmingsplan vaak te star om vermenging van functies mogelijk te maken. Zo werd de vestiging van een koffiezaak in een boekhandel geblokkeerd. Deze situatie moest worden opgelost door het begrip 'ondersteunende horeca' te introduceren. Het was eleganter geweest vermenging van functies in het ruimtelijk beleid op te nemen.

#### Is dit project voor herhaling vatbaar?

Hoewel de situatie rond Mariënborg, met een natuurlijk hoogteverschil, in Nederland redelijk uniek is, is het project als zodanig herhaalbaar: winkels in een hoge dichtheid op twee niveaus om daarmee een relatief lage huurprijs te kunnen realiseren. Zie ook bijvoorbeeld de succesvolle Beurstraverse in Rotterdam. Voorwaarde is dat er een hoge druk op de schaarse ruimte is en dat beide winkelniveaus goed in de loop liggen. En niet alleen winkels, ook een combinatie met sociaal-culturele voorzieningen en woningen is interessant.



# Nijmegen

Mariënborg

27





## Meervoudig ruimtegebruik in recreatieve milieus

Wonen in het groen of werken aan de waterkant. Wie wil het niet? Door slim te combineren kunnen stedelijke locaties worden ontwikkeld waar wonen en/of voorzieningen samengaan met recreatie. In dit hoofdstuk komen drie projecten aan bod: het Chassé Park in Breda, het project Haverleij in 's-Hertogenbosch en de Historische Vaarroute Maastricht-Vlaanderen. De projecten laten zien hoe het mogelijk is meer ruimte voor recreatie te realiseren en tegelijk meer mensen een aantrekkelijke woonomgeving te bieden.

Rode en groene functies lijken vaak tegenstrijdig. Logisch, want waar gebouwen verschijnen moet groen verdwijnen. Bovendien is het groen vaak de economisch zwakkere functie. Juist bij het streven naar intensivering ligt het voor de hand ieder grasveld te zien als een surplus aan ruimte waar nog wel een gebouw kan staan.

Meervoudig ruimtegebruik wil echter niet zeggen dat de ruimte zo vol mogelijk moet worden gebouwd. Recreatieve functies als groen en water horen immers net zo goed bij de stad als stenige functies. Meervoudig ruimtegebruik wil zeggen dat functies slim worden gecombineerd. Zodat de stenige functie profiteert van het groen en zodat de recreatieve functie profiteert van het rood. Dat vereist de nodige creativiteit, zowel qua vormgeving als qua financiering en organisatie. Maar er zijn goede voorbeelden. Zie de ontwikkeling van nieuwe landgoederen. Een ander aansprekend voorbeeld is het Maagjesbolwerk in Zwolle waar een jachthaven is gecombineerd met wonen, winkels en ondergronds parkeren.

Uit de drie projecten die in dit hoofdstuk worden beschreven, blijkt dat bewoners en ondernemers deze combinatie zeer op prijs stellen. Verreweg de meesten laten zich lovend uit over de groene woon- en werkomgeving en de levendigheid die recreatie met zich meebrengt. Wat voor de één recreatiegroen is, is zichtgroen voor de ander. Enig knelpunt is mogelijke geluidsoverlast.

Technisch zijn er weinig belemmeringen. En ook de regelgeving verzet zich er niet tegen. Niet zo gek, want Nederland kent een lange traditie met de combinatie van bijvoorbeeld wonen en groen. De combinatie van groen, water, recreatie en woningen leidt bovendien slechts tot geringe meerkosten. En deze kunnen worden afgedekt door commerciële exploitatie van de recreatieve ruimte: een golfbaan, een horecagebied of jachthaven. Ook kan het groen als openbaar park

dienen waardoor dit een voorziening wordt voor een groter gebied.

De moeilijkste hobbels hebben te maken met beheer. Want wie handhaaft de orde in een passantenhaven? Waar ligt de grens tussen een privé-tuin en een openbaar groengebied? Het onderscheid tussen de publieke en de private groene ruimte is soms moeilijk te bepalen. En dus zijn er vooraf kristalheldere afspraken nodig over zeggenschap en verantwoordelijkheid en over het meebetalen aan het beheer door bewoners en bedrijven.

# Breda

Meervoudig ruimtegebruik in recreatieve milieus

## Chassé Park

30





<b>Netto plangebied</b>	13 hectare
<b>Programma</b>	650 woningen, bedrijfsruimte en kantoren (o.a. stadskantoor), museum, poppodium, theater, casino, twee hotels, ondergrondse parkeergarage
<b>Openbare ruimte</b>	Stadspark van 8 hectare
<b>Oplevering</b>	2005
<b>Investering</b>	Circa € 365 miljoen
<b>Floor-space index</b>	1,4 (netto)
<b>Open space ratio</b>	0,5
<b>Beschikbaar oppervlak</b>	213 procent van netto plangebied
<b>Openbare ruimte</b>	34 procent van beschikbaar oppervlak

#### Oppervlak naar functie



- park / openbaar groen / water
- plein / openbare ruimte verhard
- parkeren overdekt
- kantoren / winkels /voorzieningen
- woningen

Het Chassé Park, tegen de binnenstad van Breda gelegen, is een voormalig exercitieterrein van Defensie. Eind vorige eeuw verliet Defensie het terrein en kreeg de gemeente de kans het gebied met daarop de Chassékazerne en de Kloosterkazerne, twee monumentale gebouwen, te herontwikkelen. Het Chassé Park werd één van de strategische projecten in het structuurplan 1992-2007 voor de binnenstad van Breda.

### Het project

Nadat de ontwikkeling van een nieuw stadskantoor in het gebied al was gestart, is in 1998 een integraal ontwerp vastgesteld. Volgens dit ontwerp krijgt het Chassé Park de vorm van een campus. Het wordt één van de grootste openbare ruimten in de binnenstad van Breda. Verspreid in dit gebied zijn verschillende gebouwen in aanbouw. Behalve het stadskantoor gaat het om een casino (in de voormalige Kloosterkazerne), een museum (in de voormalige Chassékazerne), een poppodium, een theater en twee hotels. Verder komen er uiteindelijk 650 woningen, verdeeld in tien complexen. Er is een openbare ondergrondse parkeergarage bedoeld voor bezoekers aan stadskantoor, theater en casino, en voor bezoekers aan de winkels in de binnenstad. Het dak van de parkeergarage heeft de functie van een stedelijk plein. Verschillende onderdelen van het Chassé Park zijn klaar. In 2005 wordt het project afgerond.

### Het financiële rendement

Men verwacht dat de opbrengsten voor de ontwikkelaars uiteindelijk klein zijn vanwege de extra kosten die de complexiteit van het project met zich meebrengt. De combinatie van functies leidt tot hogere bouwkosten bijvoorbeeld doordat extra voorzieningen nodig zijn om de parkeergarage bereikbaar te houden. Ook de hoge kwaliteitsambities en ondergronds bouwen voeren de kosten op.

De woningen in de eerste fase zijn vrij snel verkocht, ook al loopt de markt nu iets terug. Misschien dat het programma als gevolg van de veranderde vraag op de woningmarkt nog

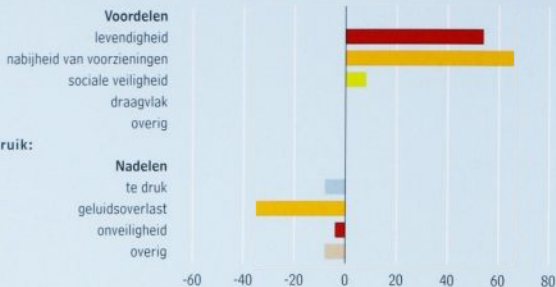
wordt aangepast. Tot nu toe verkoopt het project zichzelf dankzij de kwaliteit die voor iedereen zichtbaar begint te worden. Wonen in het groen is zeker een selling point.

De opbrengsten van meervoudig ruimtegebruik liggen vooral in de gebruiksfase. Zo heeft de parkeergarage extra inkomsten omdat deze zowel overdag als 's avonds in gebruik is. De combinatie van stadskantoor, theater, casino en hotel levert synergie op, bijvoorbeeld doordat het tijdsverschil tussen de energiebehoeften van de verschillende gebouwen wordt aangegrepen voor hergebruik van warmte en koude. De ontwikkeling van het Chassé Park heeft ook op de omgeving een positief effect. Er worden investeringen gedaan, waaronder de herontwikkeling van een vervallen binnenterrein en de bouw van een bioscoop. Omliggende woningen zijn in waarde gestegen.

### Het sociale rendement

Bewoners en ondernemers zijn zeer tevreden over hun woning of bedrijfsruimte. Ook over de kwaliteit van de omgeving is men over het algemeen tevreden. De bijzondere architectuur draagt bij aan een positief imago van het gebied. De meningen over het campusidee zijn echter verdeeld. De combinatie van functies in de buurt scoort goed vanwege de nabijheid van voorzieningen en de levendigheid. Zo'n zestig procent van de bewoners gaat, sinds men in het Chassé Park woont, vaker naar het theater. Met name jongeren zien de combinatie van woningen met sociaal-culturele voorzieningen als een pluspunt. Vooral ouderen zijn echter bezorgd over eventuele overlast. Geluidsoverlast wordt het meest gezien als nadeel van functiemenging. Verder noemen sommigen het parkeren

#### Voor- en nadelen meervoudig ruimtegebruik:



als minpunt: er zijn te weinig (gratis) parkeerplaatsen voor bezoekers en er wordt geparkeerd op plekken waar dat niet de bedoeling is.

#### Wat kunnen we ervan leren?

De afwisseling van elementen met een hoge dichtheid en een over het geheel genomen relatief laag bebouwingspercentage biedt ruimte voor een nieuw stadspark. Een voordeel van het gekozen campusmodel daarbij is de bewegingsruimte en flexibiliteit bij het ontwikkelen van de verschillende elementen, ook al is op plekken waar verschillende projecten naast elkaar worden gebouwd, een goede logistieke afstemming nog steeds nodig.

De vele verschillende procedures die moesten worden doorlopen, van kapvergunning tot ontwateringsvergunning, hebben het proces vertraagd. Alle procedures moesten afzonderlijk worden doorlopen. De doorlooptijd is lang en de procedures verlopen soms schijnbaar willekeurig. Dankzij regelmatige informatie aan belanghebbenden, bleef het aantal bezwaarschriften beperkt, maar een integrale procedure, die alle procedures op het gebied van de ruimtelijke ordening bundelt, zou eenvoudiger zijn. Bijzondere woonvormen en bijzondere architectuur zijn soms strijdig met regelgeving: vooral regelgeving over toegankelijkheid voor invaliden en over daglichttoetreding. Bij een ondergrondse parkeergarage is daar soms lastig aan te voldoen.

#### Is dit project voor herhaling vatbaar?

Het campusmodel kan ook elders in Nederland goed werken, zij het alleen in stedelijke gebieden. Dan kan een hoge woningdichtheid worden gecombineerd met een hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Ook het idee dat openbaar groen het privé-groen van de bewoners vervangt en de bewoners slechts terrassen hebben, is navolgbaar. En met het concept van extra beheer met een eigen bijdrage van gebruikers, wil de gemeente Breda ook op andere locaties aan de slag.



# Breda

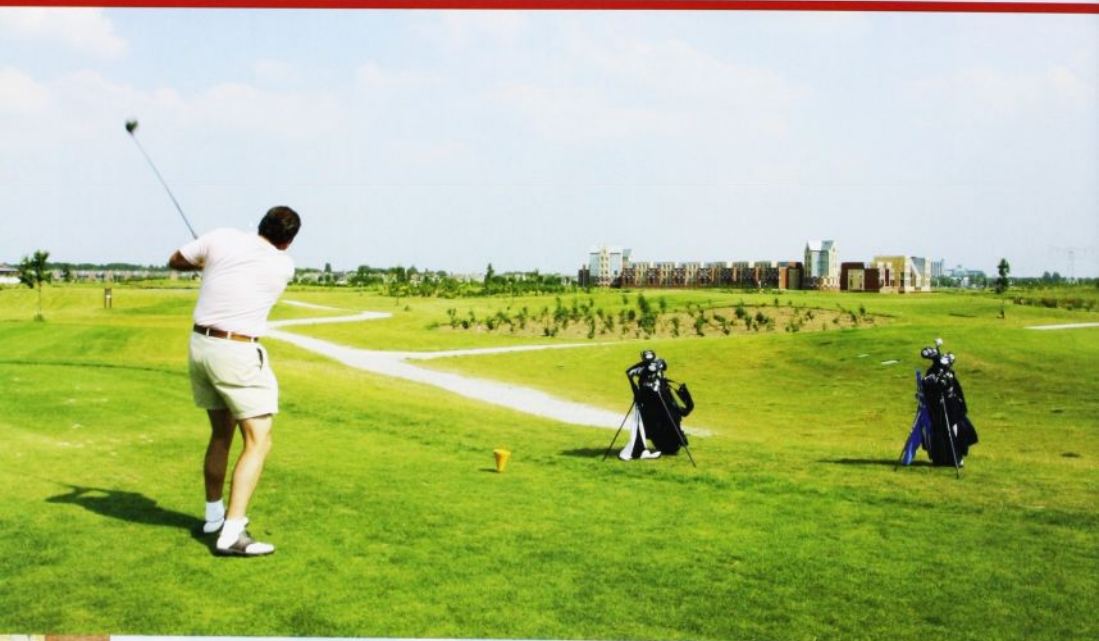
## Chassé Park



# 's-Hertogenbosch Haverleij

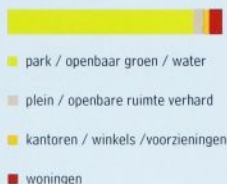
Meervoudig ruimtegebruik in recreatieve milieus

34



<b>Netto plangebied</b>	220 hectare
<b>Programma</b>	1.000 woningen verdeeld over 9 kastelen met 50 tot 90 woningen en het slot Haverleij met 450 woningen en een school
<b>Openbare ruimte</b>	Golfbaan (70 hectare), park, bos en natuurontwikkeling (100 hectare)
<b>Oplevering</b>	2005
<b>Investering</b>	Niet bekend
<b>Floor-space index</b>	0,08 (netto)
<b>Open space ratio</b>	12,8
<b>Beschikbaar oppervlak</b>	105 procent van netto plangebied
<b>Openbare ruimte</b>	91 procent van beschikbaar oppervlak

#### Oppervlak naar functie



Haverleij, een voormalig agrarisch gebied aan de noordwestkant van Den Bosch, werd halverwege de jaren negentig aangewezen voor recreatie, natuurontwikkeling en de bouw van duizend woningen. Het werd één van de drie Vinex-locaties van de stad. Het plan ontstond om rood en groen in dit gebied niet van elkaar te scheiden, maar juist te combineren.

### Het project

Er kwam een ontwerp met een grid voor negen kastelen en een slot, temidden van bos, natuur en een golfterrein. Het groen maakt deel uit van de provinciale ecologische structuur. Elk kasteel wordt ontworpen door een andere architect van naam en krijgt daardoor een eigen identiteit.

In 2000 is met de bouw begonnen. Inmiddels zijn drie kastelen bebouwd. De golfbaan is open voor het publiek. Op verschillende plaatsen zijn bomen aangeplant en fietspaden aangelegd. Het bos zal over dertig jaar volgroeid zijn. Doordat het gebied als één geheel is ontworpen, ondersteunen de functies elkaar op een verrassende wijze. De meeste woningen in de kastelen krijgen geen tuin. Het zicht op het openbare groen moet een eigen tuin overbodig maken. Slechts enkele kasteelwoningen krijgen een kleine voortuin op het binnenterrein. Parkeren is op verschillende manieren opgelost: ondergronds in een parkeergarage, in privé-garages en bovengronds op de binnenplaats.

### Het financiële rendement

Het project wordt ontwikkeld door Haverleij BV waarin de gemeente en twee ontwikkelaars ieder voor eenderde deelnemen. Deze drie partijen delen de risico's en de eventuele winst. De natuurontwikkeling wordt dus betaald uit de opbrengsten van de woningen. Het rendement op de woningen is echter klein, door de hoge bouwkosten en de architectenkeuze. De golfbaan levert daarentegen geld op. Alle woningen in het project worden verkocht en de verkoop van de eerste drie kastelen is zeer voorspoedig verlopen. Ook de eerste deelplannen in het slot zijn verkocht. Mensen komen af op het gehele concept, de bekende architecten, de groene

omgeving en de aanwezigheid van de golfbaan. Het vierde kasteel dat sinds februari 2003 in de verkoop is, loopt onder druk van de verslechterde markt, iets minder snel. De golfbaan wordt inmiddels druk bezocht. Ook kopers, vooral senioren en tweeverdieners, maken van de golfbaan gebruik. Het bos en het park zijn nog in ontwikkeling.

### Het sociale rendement

Haverleij geniet dankzij het bijzondere concept de nodige bekendheid. De waardering van de bewoners voor de woning en de omgeving is hoog. Iedereen is (zeer) positief over de eigen woning, de omgeving en de bebouwing in de buurt. Vrijwel iedereen is er ook positief over dat wonen en recreëren in dit gebied zijn gecombineerd. De aanleg van het park rondom de kastelen speelde bij vrijwel iedereen mee bij de keuze voor de woning. Deze kwaliteiten wegen op tegen het niet hebben van een privé-tuin. Ook de aanwezigheid van de golfbaan heeft bij de helft van de bewoners meegespeeld bij de keuze voor de woning. Andere pluspunten zijn de rust en het uitzicht. Als minpunt gelden de huidige status en de traagheid waarmee het groen rondom de kastelen wordt aangelegd. De kwaliteit van het gebied staat of valt met goed beheer. De gemeente betaalt dit in principe en betaalt daar extra voor omdat het hier gaat om een recreatief gebied. Met Staatsbosbeheer wordt overlegd over het beheer van de natuurontwikkelingszone. De golfbaan wordt door de exploitant onderhouden en voor het beheer van de binnenterreinen worden per geval afspraken gemaakt met de betreffende vereniging van eigenaren.

### Wat kunnen we ervan leren?

In het gebied worden natuurontwikkeling, stedelijke recreatie en wonen op een goede manier gecombineerd. Waren de duizend woningen aaneengesloten gerealiseerd, dan was een deel van het landschap verloren gegaan. Nu maken de kastelen juist deel uit van het totale landschap. Het groen functioneert niet alleen als openbaar groen voor de bewoners van Haverleij, maar is ook een recreatiegebied voor de bewoners van Den Bosch. En waar een golfbaan op veel plaatsen wordt weggestopt, wordt deze in Haverleij mede als zichtgebied gebruikt. In deze omgeving missen slechts weinig mensen een privé-tuin. Maar vooral de meer traditioneel ingestelde kopers haken vanwege het gemis van een eigen tuin af.

Het concept is sterk zoals het is. Flexibiliteit om in te spelen op veranderende woonwensen is daardoor nauwelijks aanwezig. Het project is een totaalconcept. Kopers kiezen voor een kant-en-klaar concept en zijn niet bij de ontwikkeling betrokken. De architectuur moet gehandhaafd blijven en het is niet de bedoeling het aantal woningen ooit uit te breiden. De samenwerking tussen de drie partijen in de vorm van een BV is cruciaal voor de integrale gebiedsontwikkeling. De partijen hebben afgesproken dat het concept gerealiseerd wordt, ook als het slechter gaat op de markt en de realisatie door omstandigheden langer duurt. Er mogen niet zomaar aanpassingen plaatsvinden. De aanleg van natuur in deze omgeving is voor de ontwikkelaars nieuw. Men ziet het als een uitdaging om mee te werken aan het plan.

### Is dit project voor herhaling vatbaar?

Haverleij is uniek. Alleen al vanwege de benodigde ruimte is het plan moeilijk te kopiëren. Toch is groen voor veel mensen aantrekkelijk om in te wonen. Een gecombineerde ontwikkeling van woningen en groen is dan zeker een optie. En een golfbaan levert meer dan alleen plezier voor golfers. Het kan ook functioneren als aantrekkelijk zichtgroen voor mensen die van lucht en ruimte houden.



# 's-Hertogenbosch

Haverleij

37



# Maastricht

## Historische vaarroute

Maastricht-Vlaanderen

Meervoudig ruimtegebruik in recreatieve milieus

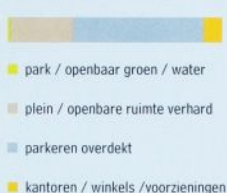
38





<b>Netto plangebied</b>	0,5 hectare (exclusief water)
<b>Programma</b>	Werkkelders (1.200 m <sup>2</sup> ), restauratie tolhuisje, sanitaire voorzieningen, hotel
<b>Openbare ruimte</b>	Aanleg van kades, renovatie van twee sluisen, uitbaggeren van haven en vaarroute, opknappen van oevers
<b>Oplevering</b>	2001
<b>Investering</b>	€ 5 miljoen
<b>Floor-space index</b>	1,8 (netto)
<b>Open space ratio</b>	0,42
<b>Beschikbaar oppervlak</b>	254 procent van netto plangebied
<b>Openbare ruimte</b>	31 procent van beschikbaar oppervlak

#### Oppervlak naar functie



Het Bassin, een historische binnenhaven vlak tegen het centrum van Maastricht, was in de 19e eeuw een kern van industriële ontwikkeling. Later raakte het gebied in verval, met verouderde bedrijventerreinen, roestige spoorrails en leegstaande gebouwen als resultaat. De vaarroute werd de achterkant van de stad en de openbare ruimte raakte verwaarloosd. In 1998 nam de gemeente het initiatief dit gebied opnieuw te ontwikkelen.

### Het project

De gemeente vatte het plan op om Het Bassin weer in ere te herstellen, niet meer als industrieel gebied, maar als het beginpunt van een recreatieve vaarroute van de Maas naar de Zuid-Willemsvaart.

Om Het Bassin aantrekkelijk te maken als passantenhaven voor de pleziervaart, zijn er kades aangelegd, sanitaire voorzieningen gebouwd en is een brugwachtershuisje omgebouwd tot havenkantoor. Twaalf oude werkkelders zijn opnieuw ingericht en bestemd voor winkels en horeca. Er bestaat nog een plan voor een hotel. De toegang naar de haven is verbeterd en de vaarroute is over een lengte van bijna twee kilometer uitbaggerd. Een oude sluis is in oorspronkelijke staat teruggebracht. De route is in 2002 geopend. Inmiddels trekt het gebied, vooral in de zomermaanden veel publiek. Maastricht heeft er een nieuwe toeristische trekker bij. Maar er is meer: Het Bassin is ook de motor voor de herstructurering van 280 hectare stedelijke ruimte aan de westoever van de Maas.

### Het financiële rendement

Het inrichten van de haven was duur, onder meer vanwege de technische infrastructuur in de haven. Ook de ontwikkeling van de werkkelders was een kostbare zaak: het dak van de kelders (de kade) moest waterdicht worden gemaakt en er waren extra voorzieningen nodig voor ventilatie. Daar staan extra opbrengsten tegenover, want dankzij meervoudig ruimtegebruik trekt het gebied meer bezoekers dan wanneer het alleen een haven was.

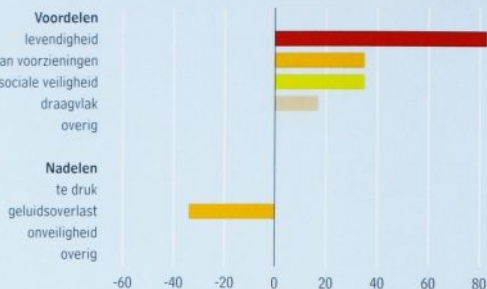
Voor het inrichten van de haven en de werkkelders is de exploitatiemaatschappij 't Bassin BV opgericht, waarin de gemeente en twee beleggers samenwerken. Deze BV heeft de haven voor veertig jaar in erfpacht gekregen. Door het project als een geheel te zien, wordt de verliesgevende exploitatie van de haven gecompenseerd met de winstgevende exploitatie van de werkkelders. De verhuur hiervan verliep sneller dan vooraf was ingeschat. Dat was te danken aan de aanwezigheid en uitstraling van de haven. Ook het aantal bezoekers overtreft de verwachtingen.

't Bassin wordt gezien als motor van de ontwikkeling van de gehele westelijke Maasoever. Deze spin-off is nu al zichtbaar: er zijn diverse nieuwe winkels gevestigd en omliggend onroerend goed is in waarde gestegen.

### Het sociale rendement

De kwaliteit van het gebied is sterk verbeterd. De ondernemers in de werkkelders zijn (zeer) positief over hun ruimte. Ook over de directe omgeving zijn de meesten tevreden. Enkelen vinden het imago van het gebied nog matig. De menging van functies scoort zeer hoog, vooral omdat het levendigheid met zich meebrengt. Ook de nabijheid van voorzieningen en de sociale veiligheid worden als voordelen genoemd. Een nadeel van meervoudig ruimtegebruik is geluidsoverlast. Omwonenden hebben daarover bij evenementen enkele keren geklaagd. Andere minpunten zijn de beperkte parkeermogelijkheden en de bereikbaarheid. Ook passanten die de haven bezoeken, zijn erg positief. Mensen geven aan graag nog eens terug te komen.

#### Voor- en nadelen meervoudig ruimtegebruik:



Het beheer van het gebied is in handen van de exploitatiemaatschappij. Namens deze zorgt de havenmeester voor handhaving van het havenreglement, dagelijks onderhoud en de organisatie van evenementen. De gemeente is verantwoordelijk voor het op diepte houden van het water en het instandhouden van kunstwerken.

#### Wat kunnen we ervan leren?

Het project laat zien dat met een doordacht plan zelfs een verloederd en sociaal onveilig gebied in vrij korte tijd kan worden omgetoverd tot een goed functionerend en aantrekkelijk recreatief gebied. Het relatief kleine project geldt bovendien als leerschool voor een veel groter project, waarmee de opgedane ervaringen een belangrijke meerwaarde krijgen. In de beginfase van het project is veel tijd gestoken in bijeenkomsten met mensen uit de wereld van toerisme, recreatie en watersport. Hierdoor is een goed beeld ontstaan van de mogelijkheden en onmogelijkheden. Ook het bezoek aan de havens van Vlissingen, Veere en Antwerpen bleek voor de planvorming van grote waarde. De koppeling van het verliesgevende herstel van de vaarroute en de meer rendabele exploitatie van de werfkelders maakte het totale project haalbaar. De functiecombinatie heeft het project wel complexer gemaakt, maar levert uiteindelijk ook meer bezoekers op. De regelgeving leverde weinig knelpunten op. Toch leidde vergunningsprocedures tot onduidelijkheid en extra werk. De procedures duurden vaak lang en ambtenaren werkten weinig samen. Elke ondernemer moest zelf alle benodigde vergunningen aanvragen. Dat had beter en sneller gekund.

#### Is dit project voor herhaling vatbaar?

In steden met een goed bereikbare binnenhaven op loopafstand van het centrum is dit project herhaalbaar. En als er voor waterstaatkundig werk subsidie is, zijn er verder weinig knelpunten. Voor een exploitant is het aanvaardbaar als een dergelijk project in de eerste jaren verlies oplevert. Het werken met een exploitatiemaatschappij die een totaalconcept beheert, is daarbij een goed instrument. In Maastricht wordt de exploitatiemaatschappij mogelijk ook betrokken bij vervolgpunten in de omgeving.

# Maastricht

Historische vaarroute  
Maastricht-Vlaanderen





## Meervoudig ruimtegebruik in kleinschalige milieus

Op kleine schaal is combinatie van functies in diverse projecten al vaak gerealiseerd: een sportzaal bovenop een school, parkeren op het dak van een kantoor of winkelcentrum, groene daken of de toepassing van daktuinen. Het lijkt dat kleinschalige projecten zich goed lenen voor creativiteit en meervoudig ruimtegebruik.

Kleinere initiatieven voor functiecombinaties kunnen leiden tot een positief financieel resultaat, zowel bij ontwikkeling als bij exploitatie. Wonen boven winkels of wonen boven een school leidt weliswaar tot extra bouwkosten, maar door een verdeling van de grondkosten kunnen die in sommige situaties worden gecompenseerd.

Belangrijke voordelen van deze vorm van combineren in één gebouw zijn de levendigheid en de sociale veiligheid. En uiteraard de ruimtewinst in de stedelijke ruimte. Door te schuiven met huisvesting ontstaat nieuwe ruimte om binnenstedelijk nog een aantal woningen te bouwen. Het draagvlak voor dezelfde voorzieningen wordt erdoor versterkt, hetgeen de kwaliteit van de stad als geheel ten goede komt.

Op de schaal, zoals in het project in dit hoofdstuk, kennen de verschillende functiecombinaties in bouwtechnisch en vergunningtechnisch opzicht weinig geheimen meer. Wel moeten er bij combinatie van functies in één gebouw bouwtechnische oplossingen worden gezocht voor de uiteenlopende eisen die iedere functie aan een gebouw stelt. De grootste knelpunten hebben, net als bij meervoudig ruimtegebruik in andere gebiedsmilieus te maken met de organisatie van het ontwikkelproces. Het vergt maatwerk qua ontwerp, planning, vergunningverlening, logistiek en uitvoering.

In dit hoofdstuk komt één project aan de orde: Huisvesting Schijndel 2000. Hier hebben allerlei instellingen nieuwe huisvesting gekregen via een geïntegreerde aanpak van een heel gebied. Het resultaat: de instellingen gaan er qua huisvesting sterk op vooruit, stedenbouwkundige knelpunten worden opgelost en de woonfunctie in het centrum wordt uitgebreid met 41 appartementen.

# Schijndel

## Huisvesting 2000

Meervoudig ruimtegebruik in kleinschalige milieus

44



<b>Nieuwbouw</b>	Twee educatieve centra (2.100 en 3.000 m <sup>2</sup> ), Elde College (15.000 m <sup>2</sup> ), sporthal (1.500 m <sup>2</sup> ), kinderdagverblijf (1.000 m <sup>2</sup> ), gezondheidscentrum (1.900 m <sup>2</sup> ), sociaal-cultureel centrum (6.500 m <sup>2</sup> ), Citytheater, 41 appartementen boven scholen, waarvan 6 schoolwoningen
<b>Herontwikkeling</b>	Zwembad wordt jongerencentrum
<b>Restauratie</b>	Rijksmonument Jan Heesterhuis
<b>Oplevering</b>	2004
<b>Investering</b>	Circa € 36 miljoen
<b>Openbare ruimte</b>	Kloosterpark

Begin jaren negentig werd duidelijk dat de huisvesting van een groot aantal instellingen in Schijndel (Noord-Brabant) dringend aan verbetering toe was. Scholen kampten met versnipperde huisvesting en een ondoelmatige exploitatie. Sociaal-culturele instellingen hadden te weinig ruimte en werden met hoge onderhoudsuitgaven geconfronteerd. Ook ontbraken er bepaalde voorzieningen.

### Het project

De gemeente besloot alle plannen en huisvestingswensen in elkaar te schuiven en om ze in één beweging uit te werken. Dat werd mogelijk vooral toen budgetten voor huisvesting van onderwijsinstellingen naar gemeenten werden gedecentraliseerd. Een geïntegreerde benadering vormde de basis voor het masterplan Huisvesting 2000. Doel: een meer doelmatige huisvesting op een aantal centraal gelegen locaties. Kernwoorden: herkenbaarheid, concentratie, efficiënt ruimtegebruik en gecombineerd gebruik van voorzieningen en openbare ruimte.

In totaal worden ongeveer twintig accommodaties gebouwd en verbouwd. Instellingen schuiven door en de slechtste gebouwen worden gesloopt om plaats te maken voor nieuwe ontwikkelingen. Door clustering gaat iedereen erop vooruit en is het totale ruimtebeslag beperkt. Daardoor ontstaat er nieuwe ruimte, die bestemd is voor woningbouw. Clustering leidt er ook toe, dat voorzieningen voor meerdere doeleinden kunnen worden benut. De speelplaats van een school is bijvoorbeeld gecombineerd met de openbare speelvoorziening in de wijk. De bewoners van de appartementen boven de school zorgen daarbij voor informeel toezicht.

De oorspronkelijke planning (laatste oplevering in 2003) is te optimistisch gebleken. Overleg met de instellingen en besluitvorming hebben veel langer geduurd dan verwacht, waardoor de laatste onderdelen pas eind 2004 klaar zullen zijn.

andere doordat de eisen ten aanzien van onderwijshuisvesting enkele keren werden veranderd, waardoor de plannen moesten worden aangepast. Daarnaast kostte het overleg met alle gebruikers veel tijd en geld en bleken de vele gebruikers elk hun eigen wensen met bijbehorende kostenplaatjes te hebben. Tenslotte bleek het renoveren van gebouwen vaak duurder dan vooraf berekend. Daarom is voor het sociaal-cultureel centrum uiteindelijk gekozen voor nieuwbouw in plaats van renovatie van het oude Elde College.

Woningen boven scholen zijn in het plan opgenomen om de financiële haalbaarheid van het plan te verhogen. Die combinatie heeft inderdaad extra inkomsten gebracht, al ontstonden er ook extra kosten vanwege de benodigde geluidswerende maatregelen. De verkoop van de woningen leverde geen problemen op. Er is een bepaalde groep die kiest voor wonen boven een school, vaak ouderen of juist jongeren die overdag van huis zijn. In het verlengde van de gemeentelijke initiatieven is het City-theater als een particulier initiatief gerealiseerd.

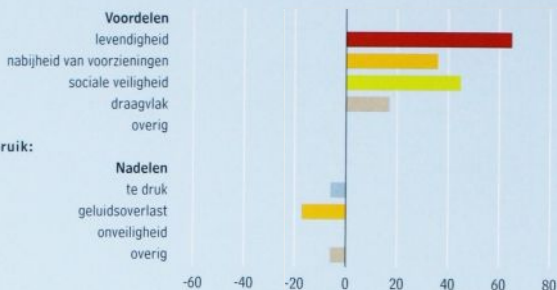
### Het sociale rendement

De verbeterde huisvesting van scholen en sociaal-culturele voorzieningen heeft een positieve uitstraling, ook naar huishoudens die zich willen gaan vestigen in Schijndel. Ook de combinatie van woningen boven een school doet het erg goed. De sociale veiligheid rondom de scholen is erdoor verbeterd en het vandalisme is afgenomen. De meeste bewoners zijn tevreden met de woning en de directe woonomgeving: levendigheid overdag en 's avonds rust. Ook over de bebouwing in de buurt zijn verreweg de meesten (zeer) positief. De combinatie van functies wordt als positief ervaren, vooral vanwege de levendigheid, sociale veiligheid en de nabijheid van

### Het financiële rendement

De totale kosten waren oorspronkelijk op circa € 18 miljoen geraamd. Zoals het er nu voorstaat, zullen de kosten uiteindelijk het dubbele zijn. Deze kostenoverschrijding komt onder

#### Voor- en nadelen meervoudig ruimtegebruik:



voorzieningen. Geluidsoverlast wordt als belangrijkste nadeel van functiecombinatie genoemd. Een kleiner minpunt is de parkeeroverlast bij het halen en brengen van leerlingen. Over het beheer zijn heldere afspraken gemaakt. De gemeente onderhoudt de openbare ruimte, inclusief het voorheen afgesloten Kloosterpark. De pleinen van de scholen zijn in het beheer van de scholen zelf, behalve waar het schoolplein ook de functie van buurtplein heeft. Daar neemt de gemeente het voortouw en draagt de school financieel bij.

#### Wat kunnen we ervan leren?

Huisvesting 2000 was voor een gemeente van de grootte van Schijndel een enorme operatie. De gemeente heeft de regie in handen gehouden en voor de procesbegeleiding een managementbureau ingeschakeld. Achteraf gezien heeft de gemeente hierdoor het zicht op de gang van zaken enigszins verloren. Het zou beter zijn geweest het contract met het managementbureau per project af te sluiten en niet voor het hele traject.

Voor elk deelproject kon iedere gebruiker zijn wensen kenbaar maken. In overleg werden het programma van eisen en het voorlopige ontwerp vastgelegd. Dit interactieve proces was noodzakelijk om de meerwaarde uit de combinatie van projecten te halen. Het maakte besluitvorming in de gemeenteraad bovendien gemakkelijker. Voor dit overleg was echter meer tijd nodig dan verwacht en ook tijdens de bouw veranderden de eisen vaak nog. Vooral wanneer één gebouw door verschillende instellingen wordt gebruikt, zoals het gezondheidscentrum. Doordat de projecten in de tijd aan elkaar geschakeld waren, betekende een vertraging bij het ene project echter ook een vertraging bij het volgende. Het geheel is daardoor ruim een jaar uitgelopen.

Met de combinatie van woningen boven een school is een extra kostendrager gevonden. Achteraf gezien had de gemeente hier een hogere opbrengst uit kunnen halen, als de ontwikkeling niet was uitbesteed aan een aannemer. Een sociaal-cultureel centrum met woningen bleek geen gelukkige combinatie en is onder andere daarom niet gerealiseerd. Eén van de redenen was, dat de activiteiten in het gebouw zich minder lenen voor een combinatie met woningen.

#### Is dit project voor herhaling vatbaar?

Niet alleen in Schijndel, ook elders in Nederland zijn projecten in ontwikkeling waarbij instellingen worden geclusterd. De gemeente Schijndel is van plan om naar voorbeeld van Huisvesting 2000 ook in andere wijken educatieve basiscentra op te zetten. Ook de ontwikkeling van woningen boven scholen is voor herhaling vatbaar. Schijndel heeft hiervoor zelfs al concrete plannen. De situatie op de woningmarkt speelt daarbij wel een rol: deze combinatie schrikt sommige kopers af, terwijl een specifieke doelgroep juist wel geïnteresseerd is in dergelijke woningen.





# Schijndel

Huisvesting 2000

47





## Meervoudig ruimtegebruik op en rond infrastructuur

Infrastructuur is nodig om bereikbaarheid te garanderen. Maar op een lager schaalniveau leidt diezelfde infrastructuur vaak tot barrières en hinderzones die de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden beperken. Door meervoudig gebruik van de ruimte op, onder of pal naast infrastructuur zijn nieuwe centra mogelijk.

Een groot aantal projecten in de stedelijke vernieuwing hebben op één of andere manier iets met infrastructuur van doen. Geen wonder, want door het gebruik van de ruimte bij (snel)wegen ontstaat een aanmerkelijke fysieke ruimtewinst en tal van nieuwe ontwikkelingskansen. Maar het is een kostbaar verhaal. Het rendement van een project hangt daardoor sterk af van de schaalgrootte, de kwaliteit van de locatie en (vooral) de kwaliteit van de infrastructuur. Bij een knoop met veel vervoerswaarde is het mogelijk plaatswaarde toe te voegen. En hoe hoger de knoop binnen de hiërarchie van de verschillende knooppunten, hoe groter de kansen op een succesvolle ontwikkeling.

In dit hoofdstuk bespreken we twee bekende projecten: Bos en Lommerplein (e.o.) in Amsterdam en het project Sijtwende in Voorburg. Het blijkt dat de maatschappelijke opbrengsten zeer divers zijn. In Amsterdam wordt door het overbouwen van de infrastructuur een barrière geslecht, waardoor een gespleten stadsdeel weer één wordt. In Sijtwende wordt na een jarenlange impasse een snelweg aangelegd zonder daarmee een nieuwe barrière op te werpen. En op een hoger schaalniveau leiden deze projecten tot een verminderde druk op de ruimte elders en tot stroomlijning van de mobiliteit. De techniek voor deze vormen van meervoudig ruimtegebruik is complex en zeer kostbaar. Evenals de maatregelen die nodig zijn om bijvoorbeeld geluidsoverlast te voorkomen. Knelpunten liggen vooral in regelgeving. Ook de eigendomsverhoudingen leveren nogal eens een knelpunt op. Want van wie is de lucht boven de snelweg? En hoeveel kost die? Een zeer goede samenwerking tussen partijen is een voorwaarde voor succes. Ook is er een sterke regie van de gemeente nodig, want het publieke belang bij deze projecten is groot. Een samenwerkingsconstructie zoals een PPS waar de gemeente een actieve rol in speelt, blijkt in de praktijk goed werkbaar. Een laatste succesfactor is een financiële bijdrage van de overheid. Gezien de hoge deels onrendabele kosten is dat essentieel.

De projecten in dit hoofdstuk zijn misschien klein vergeleken met plannen als de Zuidas in Amsterdam of de A2-Kanaal-Zone in Den Bosch, maar de kansen en mogelijkheden zijn vergelijkbaar.

# Amsterdam

Meervoudig ruimtegebruik op en rond infrastructuur

## Bos en Lommerplein e.o.

50



<b>Netto plangebied</b>	10,4 hectare
<b>Programma</b>	Ruim 400 woningen (70% markt, 30% sociaal), 19.000 m <sup>2</sup> kantoren, 783 parkeerplaatsen, winkels, sociaal-culturele functies, huisvesting politie, brandweer en stadsdeel
<b>Openbare ruimte</b>	Marktplein, wandelgebied, overbouwning A10
<b>Oplevering</b>	2009
<b>Investering</b>	€ 62 miljoen
<b>Floor-space index</b>	1,1 (netto)
<b>Open space ratio</b>	0,63
<b>Beschikbaar oppervlak</b>	177 procent van netto plangebied
<b>Openbare ruimte</b>	11 procent van beschikbaar oppervlak

#### Oppervlak naar functie



Sinds de aanleg van de A10-west, is het met de inrichting van het Amsterdamse Bos en Lommerplein nooit meer wat geworden. Een groot deel was onbruikbaar en onherbergzaam. Het plein werd gekenmerkt door een overmaat aan verkeersruimte, een rommelige stedenbouwkundige structuur en geluidsoverlast die alleen maar ernstiger werd. Toen een winkelstrip uit de jaren vijftig aan vernieuwing toe was, ontstond het plan voor een nieuwe invulling van het totale gebied.

## Het project

Er werd een meervoudig doel geformuleerd: een nieuw centrum voor het stadsdeel Bos en Lommer, het opruimen van stedenbouwkundige rommel en het toevoegen van programma om een beter sociaal-economisch evenwicht te realiseren. Een essentiële schakel in de plannen was de overbouwning van de A10. De plannen kwamen in een stroomversnelling toen Rijkswaterstaat groot onderhoud van de A10 aankondigde, waarvoor de weg tijdelijk zou worden afgesloten. Onderhandelingen volgden over synchronisatie van werkzaamheden en over de overdracht van luchtrechten. Inmiddels is de uitvoering van het plan in volle gang. Sommige delen zijn klaar, waaronder één van de twee bruggebouwen over de A10. Met veel technisch en juridisch vernuft heeft de ruimte boven de snelweg een stedelijke functie gekregen. Het gehele plan wordt in 2009 afgerond.

grond bouwrijp te maken zijn relatief hoog. De kosten vallen bovendien hoger uit dan verwacht. Oorzaken zijn onder meer de stijging van bouwkosten en de tegenvallende kosten van tijdelijke verkeersmaatregelen.

De eerste woningen in het gebied zijn verkocht. De verkoop gaat echter niet snel, hetgeen te maken heeft met de algemene situatie op de woningmarkt en het gebrek aan bekendheid van het project. De verwachting is, dat de verkoop zal aantrekken wanneer meer onderdelen van het project klaar zijn. Ook de verkoop van kantoren in de bruggebouwen heeft te lijden onder de algehele malaise op de kantorenmarkt. Voor de winkels in het in aanbouw zijnde winkelcentrum bestaat daarentegen veel animo. Daar worden eerst de grote trekkers gekozen, waarna het centrum wordt ingedeeld en de overige ruimten worden gevuld.

Ook de omgeving lijkt baat te hebben bij het project. Ontwikkelaars wensen er tegenwoordig te investeren en corporaties gaan hun bezit versneld aanpakken. Ook particulieren in de omliggende straten lijken meer geneigd te investeren in hun woning.

## Het financiële rendement

Bij het Bos en Lommerplein zijn naast de gemeente en de ontwikkelaar ook Rijkswaterstaat en de dienst Domeinen betrokken. Domeinen heeft het talud en de luchtrechten in fasen overgedragen aan de gemeente. Vervolgens zijn deze aan de projectontwikkelaar uitgegeven tegen erfpacht, volgens een residuele grondwaardeberekening. Bij de prijs is rekening gehouden met de excessieve bouwkosten. Met Domeinen zijn de kosten voor bouwrijp maken verrekend. Ter compensatie is een winstdeling afgesproken. Meervoudig ruimtegebruik leidt tot extra kosten, met name voor het overkluizen van de rijksweg. Ook de kosten om de

## Het sociale rendement

Dankzij het project zijn twee helften van één stadsdeel aangengesmeed. Daarbij wordt de anonieme verkeersruimte van voorheen omgevormd tot een hoogwaardige woon-, werk- en verblijfsruimte. Afschermdende bebouwing langs de A10 zorgt voor een verbetering van de externe veiligheid in het gebied en een reductie van de geluidsoverlast. De combinatie van wonen met voorzieningen zoals winkels en een dagmarkt wordt door sommige huishoudens prettig

gevonden, terwijl het juist voor anderen een reden is om elders een woning te zoeken. Deze laatste groep is vooral bang dat de dagmarkt overlast zal veroorzaken. Volgens de betrokken makelaar betalen mensen over het algemeen minder voor woningen die gecombineerd zijn met voorzieningen zoals winkels en een markt dan voor woningen in aparte wooncomplexen.

In de plannen wordt veel aandacht besteed aan de sociale veiligheid. Kantoren, woningen en winkels krijgen zoveel mogelijk zicht op de straat. Tramhaltes en toegangswegen naar parken worden goed verlicht en ruimtes zonder of met een onduidelijke functie worden vermeden. Om de kwaliteit van het gebied te waarborgen wordt een beheerplan opgezet. Het gebied zal intensiever worden schoongemaakt vergeleken met de oude situatie. Ook wordt voor een andere beplanting gekozen. Bovendien wordt medeverantwoordelijkheid van omwonenden gestimuleerd door hen bij het ontwerp van de groenvoorziening te betrekken. Op het marktplein komen lichtmasten en om levendigheid te bevorderen mogen er 's avonds terrassen worden geplaatst. Ook zullen er af en toe evenementen plaatsvinden.

### Wat kunnen we ervan leren?

Bebouwing boven en bij snelwegen levert mogelijkheden op voor meervoudig ruimtegebruik. Dankzij de overbouw kunnen de twee gebieden aan weerszijde van de rijksweg beter op elkaar worden aangesloten. Het is echter zowel technisch en procesmatig erg complex, vooral wanneer het om een rijksweg gaat. De Nederlandse wet- en regelgeving is hierop nog niet afgestemd en er zijn veel partijen betrokken die elk hun eigen eisen en belangen inbrengen. Regels die het project compliceerden hebben te maken met luchtkwaliteit, geluid, brandveiligheid en externe veiligheid. Ook de eigendomsverhoudingen en de fiscale aspecten die bij de overkruizing van een snelweg horen, zijn complex. Onbekendheid en koudwatervrees speelde het project parten. Zo bezien is het overbouwen van een gemeentelijke weg aanzienlijk eenvoudiger.



### Is dit project voor herhaling vatbaar?

Er zijn veel plekken in steden waar de druk op de ruimte zo groot is, dat overbouw van infrastructuur in principe haalbaar is. Amsterdam wil op meerdere plekken de A10 overkruizen, bijvoorbeeld bij de Zuidas. Het Bos en Lommerplein wordt daarom gezien als pilotproject. De dienst der Domeinen heeft echter aangegeven zeer voorzichtig te zijn bij de deelname aan risicovolle projecten en werkt nu de randvoorwaarden daarvoor uit. In januari 2004 hebben Rijk en gemeente in een intentieovereenkomst bevestigd de overkruizing van de A10 te willen doorzetten.

# Amsterdam

Bos en Lommerplein e.o.



Meervoudig ruimtegebruik op en rond infrastructuur

# Voorburg

## Sijtwende

54





<b>Netto plangebied</b>	22 hectare
<b>Programma</b>	700 woningen, 10.000 m <sup>2</sup> kantoren, brandweerkazerne
<b>Openbare ruimte</b>	2 kilometer verbindingsweg, HOV-tunnel, fietstunnel, tram-tunnel, 4 hectare openbaar park op tunnelbuis
<b>Oplevering</b>	2005
<b>Investering</b>	€ 341 miljoen, waarvan € 95 miljoen voor de weg
<b>Floor-space index</b>	0,6 (netto)
<b>Open space ratio</b>	0,96
<b>Beschikbaar oppervlak</b>	123 procent van netto plangebied
<b>Openbare ruimte</b>	37 procent van beschikbaar oppervlak

#### Oppervlak naar functie



- park / openbaar groen / water
- privé tuinen
- plein / openbare ruimte verhard
- parkeren overdekt
- infrastructuur (doorgaand)
- kantoren / winkels / voorzieningen
- woningen

De komst van een verbindingsweg langs de grens tussen Voorburg en Leidschendam is decennialang onderwerp van discussie geweest. Het Rijk en de provincie drongen erop aan, maar de gemeente wilde niet. In de tussentijd bleef het bedoelde wegtracé goeddeels braak. Het pleit leek beslecht toen de provincie in 1995 een aanwijzing gaf. De gemeente, niet voor één gat te vangen, ontwikkelde echter plannen voor een verdiepte en overkapte weg met aansluitend bebouwing van woningen en kantoren.

### Het project

In 1997 is het integrale bestemmingsplan Sijtwende vastgesteld en de uitvoering ervan is voortvarend ter hand genomen. Het plan omvat een wegtracé van ongeveer twee kilometer met twee tunnelbuizen voor de weg en een derde buis voor een HOV-lijn. Een tramtunnel kruist de weg en gaat onder het wegtracé door. Pal naast het overdekte wegtracé staan woningen en een aantal kantoren. Boven de weg kunnen mensen recreëren. Voor de bebouwing is het plangebied is opgedeeld in vijven. De beeldkwaliteit is per deelgebied specifiek bepaald door vijf architecten en landschapsarchitecten. In 2003 is de weg geopend en is een groot deel van de woningen opgeleverd. De laatste onderdelen zullen in 2005 worden afgerond.

tie Sijtwende BV. Deze laatste draagt het financiële risico van het gehele project, inclusief de aanleg van de rijksweg. Van de weg is 85 procent betaald door Rijkswaterstaat. De rest wordt door Sijtwende BV betaald uit de opbrengst van de grond.

De verkoop van woningen verloopt voorspoedig. De aanwezigheid van de randweg heeft daar geen invloed op. Ook niet bij de zogenoemde geluidswalwoningen die vlakbij de tunnelopeningen liggen. Kopers komen af op de kwaliteit van de huizen, de groene omgeving en de kleinschaligheid van de verschillende deelplannen. De gekozen oplossing is kennelijk te prefereren boven de aanleg van een weg die met geluidsschermen wordt afgezet.

### Het financiële rendement

Deze vorm van meervoudig ruimtegebruik brengt veel extra kosten met zich mee. De kosten vielen bovendien hoger uit dan verwacht. Meerkosten zijn veroorzaakt door een algehele stijging van de bouwkosten, extra veiligheidseisen voor de tunnel en een onderschat effect van de hoogteverschillen in het gebied. De opbrengsten zijn echter ook hoger dan verwacht. Dat is te danken aan de stijging van de prijzen op de woningmarkt.

De financiering van het project is gesplitst in een deel voor het Rijk, een deel voor de gemeente, een deel voor het stadsgewest Haaglanden en een deel voor de ontwikkelcombinatie

### Het sociale rendement

Het imago van het gebied is duidelijk verbeterd. Bewoners zijn zonder uitzondering (zeer) tevreden over de eigen woning. Ook over de bebouwing in de buurt en de directe omgeving is men te spreken. De belangrijkste pluspunten zijn de uitstraling en het karakter van de gebouwde omgeving, de bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer en de ligging ten opzichte van voorzieningen. Een minpunt is het gebrek aan parkeergelegenheid. Voor een aantal bewoners is mogelijke geluidsoverlast vanwege de randweg een negatief punt. Een enkeling heeft daarom een woning gezocht zo ver mogelijk van de tunnelopeningen vandaan.

De gemeente neemt na oplevering de openbare ruimte en de wegen in de woongebieden over. Rijkswaterstaat wordt

eigenaar van de tunnel inclusief het tunneldak. Daarna is de gemeente verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte en gelden er afspraken met Rijkswaterstaat over wie welk onderhoud doet op de punten waar randweg en gemeentelijke wegen elkaar kruisen.

### Wat kunnen we ervan leren?

Door de aanleg van een stedelijke verbindingsweg in een deels verdiepte tunnelbuis, is het mogelijk om in de directe omgeving een hoogwaardige woonomgeving te maken. Het dak van de tunnelbak leent zich voor een aantrekkelijk openbaar gebied. De maatschappelijke voordelen zijn groot, maar het is een kostbare en complexe oplossing. Rijkswaterstaat stelt hoge eisen aan het gebruik van de ruimte boven de weg.

Het feit dat de gemeente vanwege de aanwijzing binnen een jaar tot een plan moest komen, heeft zeker in de beginfase de daadkracht bevorderd. Nadeel was dat er weinig tijd was voor de voorbereiding en afstemming. Het meervoudige en integrale karakter van het project was beter uit de verf gekomen als er vaker en eerder overleg was geweest. De ontwikkelcombinatie Sijtwende BV was verantwoordelijk voor de realisatie van het project. De publieke partijen bleven op afstand. Vooral voor Rijkswaterstaat was dat nieuw, maar de ervaringen waren positief. Het is een efficiënte manier van uitbesteden gebleken.

Technisch is er veel mogelijk. Maar het concept vereist wel een groie nauwkeurigheid. Een afwijking van enkele centimeters kan in latere fasen van het bouwproces tot grote problemen leiden. In Sijtwende was dat het geval en moest het ontwerp van woningen op onderdelen worden veranderd. Het is daarom goed om aannemers in een vroeg stadium bij het totale plan te betrekken.

### Is dit project voor herhaling vatbaar?

Het project verdient navolging vanwege de grote maatschappelijke voordelen. Zonder tunnel is woningbouw niet mogelijk. De kosten zijn echter hoog en het exploitatiesaldo is negatief. De opbrengst van woningbouw weegt daar niet tegen op. Er moet dus budget voor worden vrijgemaakt. Voor Rijkswaterstaat was het in 1997 nieuw om een PPS aan te gaan bij de aanleg van de weg. Sindsdien is een dergelijke samenwerking vaker voorgekomen. De manier van samenwerken heeft inmiddels navolging gekregen bij het W4-plan, waar verbreding van de A4 gekoppeld wordt aan de stedelijke ontwikkeling aan de oostkant van Leiden en bij ontwikkelingen rond de A9 bij Badhoevedorp.

# Voorburg

Sijtwende

57





## Meervoudig ruimtegebruik in specifieke werkmilieus

Op bedrijventerreinen is veel ruimte te winnen. Bijvoorbeeld door een bedrijventerrein, net als een stad, stedenbouwkundig te ontwerpen, gebouwen te schakelen en te stapelen en door voorzieningen zoals groen, water en parkeerplaatsen collectief te maken. Door bedrijvigheid bovendien te mengen met andere functies, is het mogelijk voorzieningen voor meer dan één gebruikersgroep van nut te maken.

Bedrijventerreinen zijn in het algemeen schoolvoorbeelden van extensief, monofunctioneel ruimtegebruik. Ieder bedrijf z'n eigen gebouw en veel laagbouw. Een overmaat aan verkeersruimte. En meestal een flink stuk grond voor de deur voor eventuele uitbreiding in de toekomst. In het weekend en 's nachts zijn bedrijventerreinen vrijwel uitgestorven. Het kan ook anders, maar gemakkelijk is dat niet. Dat laten twee projecten zien die in dit hoofdstuk de revue passeren: Laakcenter in Den Haag en Bedrijvenstad Fortuna in Sittard.

Technisch is er veel mogelijk: ondergrondse opslagloodsen, geschakelde bedrijfspanden, collectieve parkeergarages,... Het gebruik van ondergrondse en bovengrondse ruimte lijkt echter z'n beperkingen te hebben. Zo is de bereikbaarheid van de tweede bouwlaag soms een probleem voor goedertransport en is de flexibiliteit gering. Juist inflexibiliteit lijkt een groot knelpunt omdat dit ertoe kan leiden dat individuele bedrijven te weinig uitbreidingsmogelijkheden in de toekomst denken te hebben.

Ook de markt legt beperkingen op. Er is daardoor weinig financiële ruimte voor hoge meerkosten die dikwijls het gevolg zijn van meervoudig ruimtegebruik. Dure oplossingen zoals gebruik van ondergrondse en bovengrondse ruimte (zoals een tweede maaiveld) hebben dan ook alleen kans van slagen als de locatie veel extra voordelen oplevert, bijvoorbeeld qua ligging of bereikbaarheid. Of als de druk op schaarse ruimte groot is. De regionale marktsituatie is dus van doorslaggevend belang.

Wat aan de twee projecten in het bijzonder opvalt, is dat bij het ontwikkelen van een bedrijventerrein misschien nog meer dan bij het ontwikkelen van een woonlocatie de inbreng van de uiteindelijke gebruikers van belang is. Voor een succesvol project moeten de wensen en de mogelijkheden van de doelgroepen zorgvuldig in kaart worden gebracht. Ambities moeten aan de markt worden getoetst. En het plan moet voldoende flexibel zijn om latere aanpassingen als gevolg van veranderde marktomstandigheden te kunnen absorberen.

Meervoudig ruimtegebruik in specifieke werkmilieus

# Den Haag Laakcenter

60



<b>Netto plangebied</b>	3 hectare
<b>Programma</b>	135 appartementen, 5.000 m <sup>2</sup> kantoren, 58.000 m <sup>2</sup> bedrijfsruimten, parkeergarage en parkeerterrein op niveau 2
<b>Openbare ruimte</b>	Tweede maaiveld
<b>Oplevering</b>	2001-2004
<b>Investing</b>	niet bekend
<b>Floor-space index</b>	2,7 (netto)
<b>Open space ratio</b>	0,04
<b>Beschikbaar oppervlak</b>	302 procent van netto plangebied
<b>Openbare ruimte</b>	11 procent van beschikbaar oppervlak

#### Oppervlak naar functie



plein / openbare ruimte verhard

parkeren overdekt

kantoren / winkels / voorzieningen

woningen

Laakhaven, achter station Den Haag HS, was begin vorige eeuw een bloeiend haven- en industriegebied maar raakte later economisch in verval. In de jaren negentig maakten aflopende erfpachtcontracten een herontwikkeling mogelijk. De nieuwe Laakhaven kent een mix van functies en levendigheid: bedrijven, de Haagse Hogeschool, woningen, voorzieningen en winkels. Laakcenter is een onderdeel van deze ontwikkeling.

### Het project

Om de economische haalbaarheid van Laakcenter te vergroten werd intensief gebruik gemaakt van de beschikbare ruimte. De bedrijfsruimten zijn geschakeld en gestapeld: op het dak van de begane grond is een tweede maaiveld aangelegd waar een tweede reeks bedrijfsruimten z'n voordeur heeft. Via hellingbanen kunnen (vracht)auto's dit niveau bereiken. Binnen de negen meter hoge bedrijfsruimtes kunnen ondernemers desgewenst extra ruimte realiseren door een tussenvloer aan te brengen. In het complex zijn verder twee kantoortorens en een appartementengebouw opgenomen. En dat alles boven een ondergrondse parkeergarage.

De bedrijfsruimten en kantoren zijn in 2001 opgeleverd. Een deel van het complex staat nog steeds leeg. Op het tweede maaiveld zijn de meeste ruimten verhuurd als opslagruimte voor kleine ondernemers uit de buurt zoals schildersbedrijven en aannemers. Omdat bleek dat de inrichting van het complex niet voldeed aan de marktvraag, is de interne structuur van het gebouw aangepast. Kantoren zijn daardoor niet alleen via het tweede maaiveld bereikbaar, maar hebben ook een adres aan de straat. De woningen worden in 2004 opgeleverd.

### Het financiële rendement

Het financiële rendement van het project valt tegen. De opbrengsten zijn vooraf te rooskleurig ingeschat en de kosten vielen tegen. Vooral de aanleg van de hellingbaan werkte kostenverhogend. De gemeente heeft een bijdrage betaald

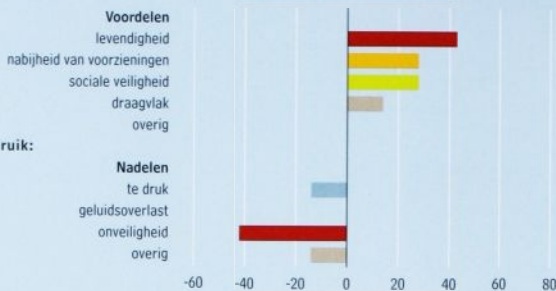
vanwege excessieve bouwkosten waardoor een gemeentelijk tekort van ruim € 3 miljoen per uit te geven hectare bedrijventerrein is ontstaan. Na oplevering moest de ontwikkelaar opnieuw investeren om bedrijven op het tweede maaiveld toch een voordeur op de begane grond te geven. Vooral kantoren ervoeren een gebrek aan uitstraling en herkenbaarheid. Daar komt bij dat de vraag naar bedrijfsruimte en kantoren in Laakcenter tegen viel. De afstemming tussen ontwerp en bestemming was niet goed. Achteraf gezien had in de ontwikkelfase de markt beter moeten worden verkend. Het plan heeft meer tijd nodig om in de markt een plek te veroveren. De verwachting is wel, dat met enkele aanpassingen de bedrijfsruimten verhuurd kunnen worden.

De verkoop van appartementen in het complex loopt daarentegen wel goed. Kopers komen af op de grootte en de indeling van de appartementen en op de relatief lage prijs. De multifunctionele opzet van Laakcenter speelde geen rol bij de aankoopbeslissing.

### Het sociale rendement

Het imago van het gebied is dankzij de vernieuwing de laatste jaren sterk verbeterd. Wel is het beheer van het tweede maaiveld problematisch. In eerste instantie was het terrein bedoeld als openbaar gebied, maar er bleken gaandeweg allerlei knelpunten te zijn voor politie, brandweer en energiebedrijven. Autohandelaren stalden er hun auto's en omwonenden stortten er puin. Ook deed het gebied soms dienst als afwerkplaats voor prostitutie. Later werd besloten het tweede maaiveld als privé-terrein aan te merken en nu is de

#### Voor- en nadelen meervoudig ruimtegebruik:



ontwikkelaar verantwoordelijk voor het beheer. Deze onderzoekt nu de mogelijkheid om slagbomen te plaatsen en een particuliere bewakingsdienst en reinigingsdienst in te huren. De gevestigde bedrijven zijn (zeer) positief over het gebouw waarin men is gevestigd en het merendeel is ook tevreden over de directe omgeving. Minder enthousiast is men over de aantrekkelijkheid van de bebouwing in de buurt en het imago. Over de functiemenging is iedereen positief vanwege de levendigheid, de nabijheid van voorzieningen en de sociale veiligheid. Daartegenover staat dat men de onveiligheid als het grootste nadeel ziet van de functiecombinatie.

#### Wat kunnen we ervan leren?

Het tweede maaiveld in Laakcenter werkt niet goed. De meerwaarde van het concept is weliswaar dat de ruimte beter benut wordt, maar in dit geval heeft dit niet de gewenste kwaliteit opgeleverd. Er is een goed ontwerp nodig wil het tweede maaiveld voor ondernemers aantrekkelijk zijn. Het dubbele maaiveld moet de uitkomst zijn van een integraal plan. Financieel-economisch is de bouw van een tweede maaiveld risicovol, temeer omdat het een project moeilijk faseerbaar maakt. De kosten zijn hoger en de opbrengsten lager dan bij een bedrijventerrein in één laag.

Tijdens het proces bleek regelgeving op het gebied van geluidshinder, milieu, brandveiligheid, eigendomsverhoudingen en verkeer erg star te zijn. Zo moest rekening worden gehouden met een rijsnelheid van 50 km/uur op de hellingbaan. In werkelijkheid is dat niet mogelijk, maar deze snelheid gold wel als de norm voor geluidsberekeningen. Een 30 km/uur-zone was niet mogelijk, omdat daarvoor een verkeersdrempel verplicht is en die zou de hellingbaan voor vrachtwagens onbereikbaar maken. Niettemin hebben de berekeningen ertoe geleid dat extra geluidswerende maatregelen nodig waren. Ook ten aanzien van veiligheid, brandpreventie, reiniging, afvalinzameling en nutsvoorzieningen speelden onverwachte regels en gebruiken een belangrijke rol. Het is belangrijk partijen als politie, brandweer en reinigingsdienst in een pril stadium bij het project te betrekken.

#### Is dit project voor herhaling vatbaar?

Het concept van Laakcenter kan voordelen opleveren: op een beperkte oppervlakte kunnen zich meer bedrijven vestigen die meer werkgelegenheid genereren. Nafolging van Laakcenter is echter alleen wenselijk in een binnenstedelijk gebied waar bedrijven zich graag vestigen en waar gebrek aan ruimte is. Dubbel grondgebruik kan werken, wanneer aard van de bedrijfsruimte, prijsniveau, bestemming en vraag naar bedrijfsruimte precies op elkaar zijn afgestemd. De gemeente Den Haag wil het concept van Laakcenter hanteren in het plangebied Laakhaven-West. De positieve en negatieve ervaringen worden meegenomen om het concept te verbeteren. Het is de bedoeling in Laakhaven-West een bedrijventerrein te realiseren met twee volledig gelijkwaardige maaivelden binnen de architectuur van één gebouw. Tot 2004 is het echter nog niet gelukt een commercieel haalbaar ontwerp voor een tweede maaiveld te maken.



# Den Haan

Laakcenter

63



# Sittard

Meervoudig ruimtegebruik in specifieke werkmilieus

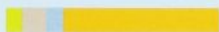
## Bedrijvenstad Fortuna

64



<b>Netto plangebied</b>	47,2 hectare
<b>Programma</b>	Voetbalstadion, 470.000 m2 bedrijfsruimte
<b>Openbare ruimte</b>	Twee parkeergarages, collectief groen
<b>Oplevering</b>	Vanaf 1999
<b>Investering</b>	€ 225 tot € 350 miljoen
<b>Floor-space index</b>	1,1 (netto)
<b>Open space ratio</b>	0,37
<b>Beschikbaar oppervlak</b>	137 procent van netto plangebied
<b>Openbare ruimte</b>	19 procent van beschikbaar oppervlak

#### Oppervlak naar functie



■ park / openbaar groen / water

■ plein / openbare ruimte verhard

■ parkeren overdekt

■ kantoren / winkels / voorzieningen

Het areaal van Bedrijvenstad Fortuna, 47 hectare, aan de zuidwestkant van Sittard, was voorheen landbouwgrond. In het bestemmingsplan van 1995 werd het gebied aangewezen als terrein voor (boven)regionale bedrijven. De betrokken ontwikkelaar en de gemeente vonden elkaar snel in het concept van intensief ruimtegebruik.

### Het project

Met het concept van intensief ruimtegebruik op een bedrijventerrein wil de ontwikkelaar een visitekaartje afgeven. De gemeente wil ermee voorkomen dat de westelijke mijnstreek à la Randstad vol loopt. Aan het begin van het planproces werden bovendien plannen gesmeed voor de bouw van een nieuw stadion voor Fortuna Sittard. Besloten werd om dit in de bedrijvenstad op te nemen om daarmee een volgtijdelijk gebruik van infrastructuur en voorzieningen mogelijk te maken. De uitgangspunten van het plan zijn aaneengesloten bebouwing, parkeerplaatsen in een centrale garage, en gemeenschappelijke faciliteiten voor de bedrijven. Alles wat niet per se op de bedrijfskavel zelf hoeft te worden gesitueerd, komt centraal. De kavels zelf worden van erfgrans tot erfgrans bebouwd. Bovendien wordt er gebouwd in meerdere lagen tot een hoogte van acht tot twaalf meter. Inpandig kunnen ondernemers ruimte reserveren voor latere uitbreiding. De stapeling en schakeling van bedrijfsruimten levert een heldere stedenbouwkundige structuur op. De architectuur is omschreven in een beeldkwaliteitsplan. Verder maken duurzaam bouwen en parkmanagement onderdeel uit van het concept.

De uitgifte loopt echter langzaam. In 2003 was nog slechts drie hectare uitgegeven aan in totaal vijftien bedrijven. Het stadion is sinds 1999 in gebruik, maar van de gebouwen die rondom het stadion zijn gepland, zijn er nog maar enkele klaar.

### Het financiële rendement

Het toepassen van meervoudig ruimtegebruik bracht extra kosten met zich mee voor de extra infrastructuur die nodig

was. Daartegenover staat dat per vierkante meter een hogere grondprijs billijk is, omdat de kavel volledig mag worden bebouwd. Toch vinden veel ondernemers de kosten in vergelijking tot prijzen van terreinen in de regio te hoog. Daarnaast wordt ieder bedrijf verplicht om vanwege het aaneengesloten bouwen een sprinkler te installeren. Voor kleine bedrijven zijn de kosten hiervoor erg hoog. Verder staan bedrijven vaak onwennig tegenover zaken als parkmanagement en collectief parkeren. Bedrijven met twijfel over het nieuwe concept, wijken daardoor gemakkelijk uit naar traditionele terreinen in de regio.

Ondanks de trage uitgifte houdt de gemeente vast aan de oorspronkelijke uitgangspunten. Wel geeft de gemeente het gebied een nieuwe impuls door prioriteit te geven aan de af- en ombouw van het stadion en aan kantoorontwikkeling in de punt van het terrein. Een deel van het terrein is hiertoe van de ontwikkelaar teruggekocht. Rond het stadion ontwikkelt de gemeente plannen voor een discotheek, amusementshal, een hotel en kantoorruimte.

### Het sociale rendement

Wanneer de bedrijvenstad volledig is ontwikkeld, kan zij werkgelegenheid bieden aan zo'n 6.300 werknemers. Met een traditionele ontwikkeling zou het beschikbare gebied half zoveel banen opleveren. Niet alleen de ruimte, ook de faciliteiten worden efficiënter gebruikt. Zo kan in het stadion kantoorruimte worden gehuurd en het aanwezige restaurant en de vergaderzalen kunnen door bedrijven worden geboekt. Onder het stadion bevindt zich een parkeergarage met 800 plaatsen. Tijdens wedstrijddagen wordt deze garage gebruikt door voetbalsupporters en op werkdagen door personeel en bezoekers.

De verwachtingen rond de bedrijvenstad waren aanvankelijk hoog gespannen. Het imago is echter wankel geworden. Veel ondernemers oordelen negatief omdat een te groot deel van het terrein nog braak ligt. Ook onder bewoners van Sittard brokkelt het geloof in het concept af. Toch zijn de gevestigde ondernemers over de eigen bedrijfshuisvesting over het algemeen tevreden. Het parkeerbeleid wordt als een minpunt ervaren. Meervoudig ruimtegebruik is voor de meeste bedrijven geen reden geweest om zich hier te vestigen. De ligging en de bereikbaarheid van het terrein zijn van groter belang geweest. Ook de beschikbaarheid van een goede zichtlocatie was een belangrijk item.

Een collectief dienstenpakket maakt deel uit van het plan. Bedrijven kunnen gebruik maken van diensten zoals kinderopvang, een grijswaternet, bewaking en beveiliging, voersmanagement en centrale personeelsarrangementen. De meeste ondernemers zijn tevreden over de collectieve voorzieningen, vooral over de collectieve bewaking. De verwachting is dat collectieve voorzieningen de levensduur van het terrein en de continuïteit van de bedrijven ondersteunen.

### Wat kunnen we ervan leren?

Het concept van de bedrijvenstad is qua realisatie en marketing complex. Op een traditionele manier ontwikkeld, was het terrein waarschijnlijk eerder uitgegeven geweest. Het kost extra tijd en geld alleen al om de voordelen van het concept voor het voetlicht te brengen. Ook juridisch vraagt het concept extra aandacht. Zo bevatten de koopcontracten allerlei afspraken over het gebruik van collectieve voorzieningen en worden er meer eisen gesteld aan de kwaliteit van de bebouwing.

De gemeente en de ontwikkelaar werken in een projectgroep samen. Deze samenwerking is vrij moeizaam geworden nu de ontwikkelaar de plannen wil wijzigen, maar de gemeente vasthoudt aan de uitgangspunten. Achteraf gezien was het misschien beter geweest wanneer de gemeente ook financieel meer betrokken was geweest in het project. Ook de provincie had zich kunnen inzetten voor intensief ruimtegebruik op terreinen in de regio. Nu is het voor bedrijven gemakkelijker om in de regio grond te kopen op een terrein waar de eisen soepeler zijn.

### Is dit project voor herhaling vatbaar?

Op papier leidt het concept van de bedrijvenstad tot veel maatschappelijke voordelen, alleen in de praktijk is het complex. Het lijkt er op, dat het idee alleen haalbaar is wanneer de druk op de ruimte groot is. In Zuid-Limburg is de noodzaak van intensief ruimtegebruik kennelijk nog niet voldoende aan de orde. Ondernemers die kunnen kiezen, wijken dan toch liever uit naar een traditioneel terrein, waar men naast het gebouw kan parkeren en waar naast het gebouw ruimte is voor eventuele uitbreiding in de toekomst. Het Flight Forum in Eindhoven en de Trompet in Heemskerk zijn andere voorbeelden van bedrijventerreinen buiten de Randstad die ook volgens het concept van intensief ruimtegebruik worden ontwikkeld.



# Sittard

Bedrijvenstad Fortuna



## Kansen voor de toekomst

De vijf besproken ruimtelijke milieus bieden uiteenlopende kansen voor meervoudig ruimtegebruik. Het meest kansrijk lijken de centrum-stedelijke milieus, de groen recreatieve milieus en de kleinschalige milieus. Hier verhoogt meervoudig ruimtegebruik direct de ruimtelijke kwaliteit en dat uit zich in goede economische en maatschappelijke rendementen. Op en rond knooppunten van infrastructuur is meervoudig ruimtegebruik eveneens kansrijk, maar in technisch, economisch en juridisch opzicht complex. Er valt nog veel te leren van voorbeeldprojecten. Bij specifieke werklocaties is meervoudig ruimtegebruik mogelijk, maar moeilijk vanwege de weifelende markt. Ten slotte geldt in alle situaties dat naarmate er meer functies in een ruimte zijn gecombineerd, er meer aandacht nodig is voor beheer.

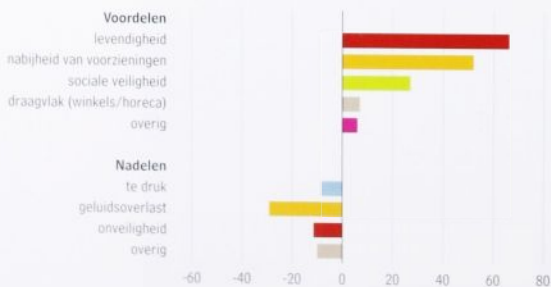
### Meervoudig ruimtegebruik levert kwaliteit

De projecten die in deze publicatie zijn besproken, hebben zonder uitzondering geleid tot een kwaliteitsimpuls in het gebied en in de directe omgeving. Meervoudig ruimtegebruik is dan ook geen doel op zich, maar een logisch gevolg van de ambitie om een kwalitatief hoogstaand gebied te creëren met functies die zichzelf en elkaar kunnen versterken. Technische, financiële en organisatorische oplossingen volgen daarna. Vooral in centrum stedelijke milieus en bij knooppunten van infrastructuur is meervoudig ruimtegebruik onderdeel van een bredere regionale of nationale strategie. Bij het beoordelen van de rentabiliteit van de projecten, moet de algehele kwaliteitsimpuls worden verdisconteerd. Hoe breder de doelstelling en hoe positiever de effecten hoe meer mogelijkheden voor eventuele verevening.

Een belangrijk voordeel van meervoudig ruimtegebruik in stedelijke milieus is de levendigheid. Hierdoor zijn bij veel projecten criminaliteit en sociale onveiligheid vrijwel verdwenen en is het nieuwe imago van de gebieden in het algemeen goed geworden. De projecten hebben niet alleen rendement voor de bewoners of omwonenden, maar ook voor een groter gebied en voor de stad als geheel: meer groen, extra parkeergelegenheid, meer woningen in bestaand bebouwd gebied en een breder draagvlak voor voorzieningen in de stad. Het meest genoemde negatieve punt van meervoudig ruimtegebruik is geluidsoverlast. Een enkeling noemt drukte en ook onveiligheid als bezwaar.

In de directe omgeving geven de projecten vaak een positieve spin-off. Dit geldt vooral voor binnenstedelijke locaties die door herstructurering een upgrading van de buurt teweegbrengen. Onroerende zaken stijgen in waarde, er worden nieuwe investeringen uitgelokt en er komen meer bezoekers.

Meest genoemde voor- en nadelen van meervoudig ruimtegebruik (totaal over tien projecten)

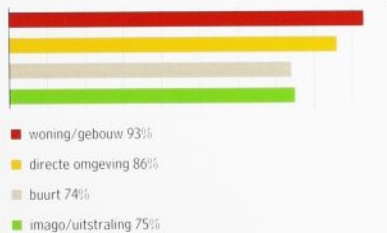


### Gebruikers waarderen het

De markt ziet wel brood in meervoudig ruimtegebruik. Niet overal en niet onder alle omstandigheden, maar bijvoorbeeld de verkoop van woningen loopt in nagenoeg alle onderzochte projecten redelijk tot goed. Waar dat niet het geval is, komt dat door de situatie op de huidige woningmarkt in het algemeen. Misschien vallen sommige potentiële kopers af, maar anderen komen juist af op de levendigheid die de combinatie van functies met zich meebrengt. Meervoudig ruimtegebruik biedt ook kansen om meer groen in de stad te brengen en om groen en recreatie met woon- en eventueel werkfuncties te combineren. Zie bijvoorbeeld de groen-recreatieve gebiedstypen en de nieuwe centrumgebieden die in dit boek zijn besproken. Een belangrijke succesfactor van der-

gelijke projecten is de extra aandacht die nodig is voor beheer. Detailhandelaren en ondernemers in de horeca verwachten van meervoudig ruimtegebruik meer bezoekers en dus ook meer potentiële klanten. Waar de verhuur van winkels tegenvalt, komt dat veelal door een te strakke branchering die de gemeente aan een project oplegt, zoals in het project Westervaren in Groningen. Een mogelijk negatieve invloed van meervoudig ruimtegebruik op de marktacceptatie is te zien in Bedrijvenstad Fortuna. Wanneer bedrijven de keuze hebben, kiezen ze liever voor een traditioneel bedrijventerrein elders. De geringe marktacceptatie van meervoudig ruimtegebruik op specifieke werklocaties maakt deze projecten extra complex.

#### Hoeveel gebruikers zijn (zeer) positief over de leefomgeving?



#### Hoe oordelen gebruikers over functiecombinatie?



### De kosten en baten zijn moeilijk in beeld te brengen

Inzicht in de financiële resultaten van de projecten is maar moeizaam boven tafel te krijgen. Dat geldt eigenlijk bij alle projecten in deze evaluatie. Het komt doordat er veel verschillende partijen betrokken zijn en sommige kosten, bijvoorbeeld kosten gemaakt door de gemeente, niet altijd in overzichten terug zijn te vinden. Zo brengt de gemeente soms grond of gebouwen in, maar neemt zij die niet op in de exploitatie. Wel hebben de projecten te maken gehad met allerlei meerkosten. Bijvoorbeeld doordat projecten in de tijd uitliepen. Ook ontstonden meerkosten doordat er extra voorzieningen nodig waren of extra veiligheidseisen werden gesteld. Sommige technische oplossingen zijn zeer duur. Naast de

realisatiekosten kunnen ook de beheerkosten hoger uitvallen dan anders. Bijvoorbeeld als er sprake is van een hoger ambitieniveau.

Ook de uiteindelijke opbrengsten zijn niet altijd even duidelijk. Deels doordat het rendement van een project op een hoger schaalniveau ligt of omdat het maatschappelijk rendement moeilijk in geld is uit te drukken. Ook gaat het vaak om baten op de langere termijn. Wel is duidelijk dat bijvoorbeeld de bouw van woningen boven een school of boven winkels extra inkomsten oplevert. Net als de realisatie van een dubbel maaiveld en het herbouwen van infrastructuur.

Hoe dan ook is een beter inzicht in de kosten en baten nodig. Alleen dan kunnen afgewogen keuzes worden gemaakt over het investeren in meervoudig ruimtegebruik.

### Projecten zijn complex, maar niet onmogelijk

Meervoudig ruimtegebruik maakt projecten complex. In de eerste plaats qua techniek; vooral bouwen in de ondergrond of boven infrastructuur. Die complexiteit leidt niet alleen tot excessieve bouwkosten, maar maakt een project vaak ook minder flexibel en faseerbaar. Bij een totaalplan zijn de onderdelen nu eenmaal afhankelijk van elkaar. Uit de projecten blijkt dan ook dat de toekomstige gebruikers nauwelijks in de planvorming worden betrokken. Woningen worden kant-en-klaar op de markt gebracht en ook ondernemers worden slechts bij uitzondering bij de planvorming betrokken. Omwonenden worden alleen via de gebruikelijke inspraakprocedures betrokken.

Ook qua regelgeving is meervoudig ruimtegebruik lastig. Bestemmingsplannen zijn dikwijls star en nodigen niet uit om met creatieve oplossingen te komen. Daarnaast leidt meervoudig ruimtegebruik meestal ook tot meervoudige vergunningprocedures. Het verkrijgen van de benodigde vergunningen kan lang duren en dat maakt het soms moeilijk om snel op een veranderende markt vraag in te spelen. Ontwikkelaars pleiten ervoor de verschillende procedures samen te nemen tot één projectprocedure. Van de rijksoverheid wordt gevraagd nog eens te studeren op tegenstellingen in de wet- en regelgeving. Het gaat dan om bijvoorbeeld de Wet geluidshinder, externe veiligheid en luchtkwaliteit in relatie tot intensieve woon- en bedrijfsbebouwing, evenals afstemming van verschillende eisen die Rijkswaterstaat en VROM stellen aan knooppuntlocaties. Met name bij meervoudig ruimtegebruik op en rond vervoersknopen is dat aan de orde.

En dan zijn er de eigendomsverhoudingen. Bij een integraal project zijn er bijna per definitie meerdere partijen met vastgoed op de betreffende locatie. Bij projecten waar rijkswegen gecombineerd worden met andere functies, is ook het Rijk een partij met eigendom. Afstemming tussen de verschillende partijen, zowel tijdens de planvorming en realisatie als in de beheerfase is nodig.

## Samenwerking is cruciaal

Het type locatie bepaalt in welke verhouding private en publieke partijen aan een project verbonden kunnen zijn. Neem een knooppuntlocatie. De complexiteit en de brede kwaliteitsdoelstelling verantwoorden een actieve rol van de overheid. Sommige gunstig gelegen centrumlocaties daarentegen, kunnen voor een groot deel vanuit de markt worden gefinancierd. Voor de openbare ruimte is een actieve rol weggelegd voor de gemeente. De herstructureringsgebieden lijken de meest voor de handliggende projecten waarbij investeringen in een groter verband gezien moeten worden en waarbij de overheid op z'n minst initiator is.

In alle gevallen zijn samenwerking en afstemming de belangrijke voorwaarden voor het slagen van een project. Dat is bij ieder bouwproject zo, maar bij meervoudig ruimtegebruik in versterkte mate. Juist meervoudig ruimtegebruik leidt tot een stapeling van belangen waardoor een goede regie nodig is om die belangen af te wegen. Er is vaak sprake van een veelheid aan risico's, niet alleen financieel, maar ook qua regelgeving en veiligheid. Een samenwerking in een PPS-constructie, waarbij de gemeente risicodragend deelneemt, lijkt een goede vorm.

## Tot slot: wie het kleine niet eert...

Het belang van kleinschalige projecten moet niet worden onderschat. Projecten als het realiseren van woningen boven scholen zijn relatief simpel, maar leveren per saldo soms meer ruimtewinst op dan (dure) grootschalige projecten. Ook is de kans bij kleinschalige projecten vaak groter dat meervoudig ruimtegebruik ook financiële besparingen oplevert.





## Colofon

**Ruimte in Meervoud** is een uitgave van de SEV in opdracht van het Ministerie van VROM, InnovatieProgramma Stedelijke Vernieuwing. De tekst van deze publicatie is gebaseerd op: Hans van der Reijden, Femma den Breejen, Geurt Keers, **Evaluatie voorbeeldprojecten meervoudig ruimtegebruik; evaluatie 10 voorbeeldprojecten IPSV**, RIGO Research en Advies in opdracht van SEV, Amsterdam, december 2003, rapportnummer 84640.

### Redactie

Fokke de Jong, Marjolein Smit (SEV)

### Tekst

Henk Bouwmeester, tekstschrijver

### Fotografie

Joost Brouwers

### Ontwerp en opmaak

Gé grafische vormgeving

### Drukwerk

Drukkerij Goos

### Uitgave

SEV, Rotterdam, oktober 2004

ISBN 90-5239-197-1



# Ruimte in meervoud

## Tien keer meervoudig ruimtegebruik in de praktijk

Ruimte is kostbaar. En naarmate we meer ruimte claimen voor uiteenlopende functies, moeten we steeds zorgvuldiger met de beschikbare ruimte omgaan. Dat kan, want vrijwel geen enkele functie legt een uniek beslag op de ruimte. Er is altijd meervoudig ruimtegebruik denkbaar waardoor functies elkaar niet uitsluiten, maar worden gecombineerd en elkaar versterken.

In de afgelopen jaren is meervoudig ruimtegebruik in veel projecten in de praktijk gebracht, onder andere in het kader van het InnovatieProgramma Stedelijke Vernieuwing (IPSV) van het Ministerie van VROM. In deze publicatie worden de resultaten van tien afgeronde of bijna afgeronde projecten in beeld gebracht. Wat waren doorslaggevende succes- en faalfactoren? Wat zijn de financiële en sociale rendementen? Onder welke condities kan meervoudig ruimtegebruik succesvol zijn? En hoe wordt meervoudig ruimtegebruik door bewoners en ondernemers beleefd? De tien projecten laten evenzoveel kansen voor meervoudig ruimtegebruik zien. Veelal zijn het technisch, economisch en juridisch complexe projecten die alleen mogelijk zijn door goede samenwerking en afstemming. Maar die extra inspanning betaalt zich terug in een kwaliteitsimpuls in de directe omgeving en vaak ook in gunstige economische en maatschappelijke rendementen.

De projecten zijn in opdracht van VROM en de SEV geëvalueerd door RIGO Research en Advies. Deze publicatie vormt een samenvatting van de resultaten. De publicatie kan daarmee van belang zijn voor iedereen die betrokken is bij actuele opgaven van ruimtelijke inrichting en verstedelijking.

