



VIEW

VINU.

VIEW #11 | 2019

VINU AND THE CITY

Special: Stedelijke verdichting

Inhoud VIEW#11

VINU and the city	p 3	In beton gegoten missers	p 30
Verdichting 2.0	p 4	De OV-fietscorridor tegen de fietsfiles	p 32
Hoe klinkt de Garenmarkt?	p 8	Verdichten met een groen geweten	p 34
<i>Stadslogisch</i> iek	p 11	VINU goes USA!	p 36
Een beetje transitie begint bij jezelf	p 13	Iedereen doet mee	p 38
Zelf doen is leuker	p 16	De Pubers van Mokum	p 42
Werken als filatelist in stationsgebied Utrecht	p 18	Hoe dan?	p 44
Zet het gewoon op de app	p 22	Niet bang voor de buitenwereld	p 46
Nederland is de ideale proeftuin voor mobiliteitstransities	p 24	Naar een nieuw samenspel in CID-Binckhorst	p 48
Wat doet VINU?	p 28		

VINU and the city

Samen maken we de stad



Harold Lek

1 miljoen extra woningen in Nederland tot 2040, vooral in en rond de grote steden. Betaalbare woningen, duurzaam gebouwd, energieneutraal en goed bereikbaar. De focus ligt op het bouwen in hoge dichtheden en het toekomstbestendig maken van wat we al hebben. De tijd van de grote uitleglocaties, de VINEX-wijken, ligt echt achter ons. Stedelijke verdichting is dé opgave voor de komende jaren.

Laten we de stad verdichten op basis van de waarden en wensen van nieuwe generaties, die we in de stad een plek willen geven. Geconcentreerd bouwen biedt kansen voor transitie richting hernieuwbare energie, andere vormen van mobiliteit en een economisch systeem dat uitgaat van circulariteit. Met de Omgevingswet zet de overheid nog sterker in op een samenhangende benadering van de ruimtelijke opgaven en de leefomgeving. Binnen de gestelde kaders is er alle ruimte voor eigen initiatief en participatie en samenwerking moeten 'aan de voorkant' plaatsvinden.

Dit klinkt VINU als muziek in de oren; wij werken vanuit de overtuiging dat de verdichtingsopgaven alleen voor elkaar komen als we het 'samen' doen.

We moeten die woningen nu echt gaan bouwen, de urgentie is groot. Een integrale aanpak is cruciaal. De woningbouw moet samen oplopen met werkgelegenheid, bereikbaarheid en duurzaamheid in de stad. Alleen dan draagt de verdichting ook daadwerkelijk bij aan de ontwikkeling van de economie, aan het bereiken van de klimaatdoelen, aan de bereikbare stad en aan een waardevolle leefomgeving.

De overheid heeft visies en maakt plannen. Deze vergezichten moeten wel 'van het papier'. Dit is waar VINU dagelijks mee bezig is. VINU staat immers voor Van Idee Naar Uitvoering. In deze VIEW geven we een bloemlezing van wat ons bezighoudt: de verstedelijkingsopgaven in de volle breedte. Ik wens u veel inspiratie en leesplezier.



Jenny May

Verdichting 2.0

VINU werkt aan de toekomst

Stelt u zich voor, een vrijdagochtend in de zomer van 2040. U stapt monter de deur uit van uw nieuwe appartement: energieneutraal en helemaal circulair gebouwd van hergebruikte materialen. U hebt al getraind in de fitness op de tweede verdieping van het complex en de boodschappen zijn besteld. U woont 'midden in de stad': favoriete koffietentje om de hoek, kinderopvang en winkels dichtbij en volop levendigheid in de buurt. Duizenden woningen en evenzovele banen binnen enkele minuten. Nauwelijks auto's in de straat, wel veel groen en speelruimte voor de kinderen.

Hoe gaat u naar het station vandaag, met fiets of sneltram? Of misschien die elektrische deelauto, dan kunt u meteen door naar die afspraak van vanmiddag. De app vertelt u wat het beste is, het wordt een deelfiets want de zon schijnt. Na het werk nog even genieten met collega's van de 'vrijmibo' in het stadspark. En daarna van de ondergaande zon op het dakterras. Uw boodschappen staan



bij het pickup-point, u koopt op inductie en vrienden van twee blokken verderop stappen nog even binnen. Verpakkingsmateriaal, kleding, papier en organisch afval worden direct vanuit de keuken via een buizensysteem optimaal gescheiden en efficiënt ingezameld voor hergebruik. Zou het er zo uitzien, wonen in de stad van de toekomst?

Verdichten is de nieuwe norm

Binnenstedelijke verdichting is dé opgave voor de komende decennia. In West-Nederland zijn tot 2040 nog 1 miljoen woningen nodig. Compact bouwen is de enige manier om de Randstad leefbaar en aantrekkelijk te houden. Althans, als we het buitengebied open willen laten voor landbouw, natuur en de broodnodige recreatie.

Verdichting is geen kwestie van woontorens bouwen, verdichten vraagt om een visie op de maatschappij van de toekomst. Zoals Henry Ford ooit zei: “Als ik de mensen had gevraagd wat ze wilden, dan hadden ze om een sneller paard gevraagd”. Verdichten is het inrichten van de stad voor de toekomst, ruimtelijk, maar ook met oog voor de sociale verbanden. Zorg, veiligheid en een buurtgevoel zijn niet zichtbaar maar heel bepalend voor de leefbaarheid en ons welbevinden. De economische trend van schaalvergroting moeten we in onze steden rijmen met maatschappelijke trends richting gezond leven, lokaal en eerlijk geproduceerd voedsel, herkenbaarheid en een menselijke maat. Ook is de uitdaging om bij verdichting te zorgen dat steden toegankelijk blijven voor mensen met een laag of middeninkomen.

Samen is ons devies

In een transitie volgen maatschappelijke, technologische en andere veranderingen elkaar in hoog tempo op. De uitkomst is onzeker. Niemand weet wat er precies gaat veranderen, maar het is duidelijk dát er veel gaat veranderen. Hoe pakken we de verdichtingsopgaven

het beste aan? Hoe zetten we nu stappen in de goede richting? Eén ding is zeker: als je doet wat je deed, dan krijg je wat je kreeg. Bij VINU denken we daarom dat het anders moet: nieuwe opgaven vragen om een nieuwe aanpak. Hoe? Door het SAMEN te doen: opgaven aanpakken in nauwe samenhang, door een goed samenspel tussen partijen en in zorgvuldige samenspraak met de omgeving.

Ontwikkelen in samenhang

Verdichting vraagt om een integrale benadering: hoe gaan de (nieuwe) inwoners van de stad zich verplaatsen? Welke innovaties komen er aan? De wereld van de mobiliteit verandert razendsnel: van de eigen ‘auto-voor-de deur’ naar zero emissie, transferia aan de rand van de stad, zelfrijdende auto’s en Mobility as a Service. Circulaire economie vraagt om een ander systeem van aanvoer, afvoer, verwerking en hergebruik van grondstoffen en afval. De energietransitie noopt tot nadenken over de stroomvoorziening en leveringszekerheid met nieuwe manieren om energie op te wekken, te transporteren en op te slaan. Enkel woningen bouwen is verdichten ‘1.0’. Alle opgaven in samenhang oppakken, waarbij letterlijk ruimte wordt gelaten voor innovaties, is de echte uitdaging. Wij noemen dit: verdichten 2.0.



Hoe gaat dat: ontwikkelen in samenhang? We kunnen al een beetje spieken in het buitenland. In het Chinese Shenzhen bijvoorbeeld, een miljoenenstad, die in nog geen 30 jaar tijd uit het niets is

opgebouwd en waar economie, mobiliteit en ruimtelijke ordening vanuit een uniforme filosofie worden ontwikkeld. Visie, grootschalige investeringen en innovatie als onderleggers voor verdichting dus. China is zeker niet op alle punten een goed voorbeeld – op het gebied van samenspraak is er nog een wereld te winnen – maar ze laten zien dat ze er supercompacte, multifunctionele en goed functionerende steden bouwen.

Op naar een nieuw samenspel

'Vroeger' was verdichting lastig, want duurder en ingewikkelder dan een nieuwe woonwijk bouwen in een weiland. We bouwden daarom Vinexwijken in uitleggebieden. Nu denken we daar anders over, de open ruimte is een schaars goed. De woningprijzen stijgen. Binnenstedelijk ontwikkelen wordt financieel haalbaar. Maar juist de noodzaak van de integrale benadering maakt dat de bestaande arrangementen niet meer voldoen. De traditionele, gescheiden rolopvatting van de overheid en de marktpartijen leidt ertoe dat de woningbouw wordt losgetrokken van alle andere opgaven op het gebied van mobiliteit, groen, energie en water. En bovendien blijven we dan de bouw- en ontwikkelfase los zien van de beheerfase en uiteindelijk de herontwikkelingsfase.

Bij het nieuwe samenspel gaat het om het vormen van nieuwe allianties: langdurige partnerschappen tussen overheden, kennisinstellingen en brede consortia van investeerders, die naast



vastgoed ook infrastructuur, mobiliteit, recreatie en maatschappelijke voorzieningen leveren. Nieuwe vormen van waardecreatie vragen om nieuwe bedrijfsmodellen, waarbij partijen over de grenzen van hun eigen disciplines heen kijken.

Verdichting 2.0 vraagt om overheden, die hun nek uitsteken: de tram laten rijden vóórdat deze rendabel is en zo een stadwijk zonder parkeerplekken ontwikkelen. Ruimte reserveren voor de inpassing van een nieuw logistiek systeem, dat nog wordt uitgedacht. De ondergrondse infrastructuur direct gereed maken voor grootschalige opwekking van elektriciteit met zonnepanelen op alle daken. Dit vraagt om visie en om bestuurlijke lef; stevige regie en investeringen zijn nodig. En een eerlijke verdeling van risico's, waarbij de overheid de ruimte biedt aan de markt om te ondernemen en te investeren. Kortom: met een goed samenspel lukt het om de spreekwoordelijke taart te vergroten en de lusten en de lasten anders en eerlijk te verdelen.

Samenspraak met de omgeving

Met een voorbeeld uit China laten we zien dat het fysiek mogelijk is om steden in samenhang te ontwikkelen. In Nederland hechten we aan samenspraak met de omgeving. Bij verdichting gaat het niet om 'kaalslag' maar om het zorgvuldig inbedden van de nieuwbouw in het bestaande stedelijk weefsel: bouwen met oog en respect voor de historie van de stad.





Herontwikkeling van waardevolle panden en erfgoed, die het stadsbeeld bepalen, de sfeer maken en een ongekennde kwaliteit in zich hebben. De stad als levend, groeiend organisme. De oude buurtkroeg als vaste waarde in de wijk.

Minstens zo belangrijk als de ruimtelijke inbedding is de sociale inbedding bij verdichting: de samenspraak met bewoners, betrokkenen en belanghebbenden. Zij kennen de buurt en weten zelf heel goed welke waarden bescherming verdienen en waar het bestaande plaats maakt voor het nieuwe. De afgelopen twee decennia hebben we in Nederland grote stappen gezet op het gebied van participatie en co-creatie. Door bewoners vanaf het begin te

betrekken bij de verdichtingsopgaven, ontstaat verantwoordelijkheid en eigenaarschap bij alle betrokkenen. Dit kost aanvankelijk tijd maar betaalt zich later altijd uit.

VINU and the city: we zijn er klaar voor

Wij zien vooral prachtige opgaven. Hoe de stad van de toekomst er precies uit ziet en hoe u in 2040 op die zonnige zomermorgen uit uw woning stapt, dat weten we echt niet. We zijn wel heel hard op weg om de verstedelijking op een nieuwe en vooral integrale manier op te pakken. In deze VIEW geven we u onze blik op de toekomst en inspirerende voorbeelden van vernieuwing in het hier en nu. Stedelijke verdichting, dat doen we SAMEN.



Philippine van der Schuyt

Hoe klinkt de Garenmarkt?

#openbare ruimte #garenmarkt #welbevinden #geluid #soundscape

Als we een ontwerp maken voor de openbare ruimte kijken we vooral naar wat we uiteindelijk gaan doen en zien. 'Is het functioneel', 'is het veilig' en vooral 'is het mooi' zijn de vragen waar we primair een antwoord op willen hebben. Gek eigenlijk; de beleving van een plek hangt uiteindelijk net zozeer af van alles dat we daar zullen ruiken, voelen en vooral horen. Maar daar hebben we in het ontwerptraject nog nauwelijks aandacht voor. Geen wonder, gedurende de twintigste eeuw heeft de blik het gehoor verdrongen. De 'ogenmaffia' heerst zelfs in de muziek: bij de opera en in de popmuziek ligt de nadruk op het visuele.

Pleidooi voor de rehabilitatie van het oor

Professor Marcel Cobussen – jazzpianist, muziekfilosoof en hoogleraar Auditieve Cultuur aan de Universiteit van Leiden – pleit voor de 'rehabilitatie van het oor'. Zijn specialisme is het geluid in en van de publieke, stedelijke ruimtes. We zien dat de auditieve omgeving een enorme invloed heeft op het welbevinden van

de mens. Ongewenst geluid kan leiden tot slapeloosheid, stress, verminderde concentratie en zelfs tot hartklachten. Marcel bestrijdt daarbij overigens nadrukkelijk het dominante idee dat geluid altijd moet worden gereduceerd en geminimaliseerd. Doodse stilte is immers vooral heel saai. Hij pleit ervoor dat we tenminste moeten onderzoeken hoe we van de openbare ruimtes interessante akoestische omgevingen maken, met afwisseling in frequenties, vibraties en volumes.

Luisteren naar de Garenmarkt

Voor het inrichtingsplan voor de nieuwe, Leidse Garenmarkt namen we de proef op de som. Met Irene van Kamp, onderzoekster van het RIVM, Cilia Erens, geluidskunstenaar en een aantal omwonenden zijn we eerst gaan 'luisteren naar de stad'. Hoe klinkt die eigenlijk? Daar kom je achter door geconcentreerd, met een blinddoek voor, op een zonnige zaterdagmiddag te gaan luisteren. Toegegeven: je staat een beetje voor joker maar je hoort opeens het prettige ruisen



Bron: gemeente Leiden



en ritselen van bomen en vogels, het zachte brommen van verkeer verder weg, voetstappen en kinderstemmen. Knetterende brommers en rolkoffertjes over de stenen zijn vooral irritant. Veel geluiden kun je niet eens thuisbrengen en dat leidt weer tot mooie discussies achteraf. Daarna gingen we aan de slag met de vraag hoe we de Garenmarkt auditief zo kunnen inrichten dat er een interessante mix aan geluiden ontstaat.

Interessante 'soundscape'

Voor de Garenmarkt kwamen Marcel, Irene en Cilia met een aantal goede tips voor een interessante 'soundscape'. Zo leiden klinkers en keitjes ertoe dat auto's minder hard rijden, De combinatie met hoge hakken en die rolkoffertjes kan juist weer als storend worden ervaren. Diversiteit aan bomen en planten leiden tot toename van soorten insecten en vogels en dit draagt weer bij aan de auditieve diversiteit.

De soorten bomen en struiken verschillen bovendien zelf heel sterk in het 'geruis' dat ze voortbrengen. Wind en ruisende boombladeren maskeren gedeeltelijk het laagfrequente geluid van stadsverkeer. Glooiingen en halfverharding hebben een natuurlijk dempende werking, waarbij grind voetstappen en fietsers weer meer hoorbaar maakt dan houtsnippers. Speeltoestellen trekken kinderen aan, spelende kinderen maken geluid en dat is over het algemeen niet erg. Speeltoestellen die zelf 'een geinig muziekje' produceren worden snel als uitermate storend ervaren. Net als schrapende stoelpoten over een harde terrasvloer. Bij evenementen kan het aantal dB(A) omlaag door op meerdere plekken luidsprekers neer te zetten met een lager volume in plaats van een paar grote speakers vanaf het podium. En zet eens 'luisterbanken' neer, of conversatiestoelen, die zijn afgeschermd zodat mensen daarop ongestoord met elkaar in gesprek kunnen gaan. Of breng een muurgedicht aan, inclusief een QR-code waardoor mensen het gedicht via een app kunnen beluisteren, voorgedragen door de dichter zelf.

De belangrijkste conclusies is dat het bewust kiezen van goede materialen en inrichtingsprincipes er heel veel aan kan bijdragen dat gebruikers met plezier op een plek vertoeven. Zodra we geluid als herrie of lawaai gaan beschouwen dan leidt het tot irritaties. Maar geluid dat ons weet te plezieren is een mooie toegevoegde waarde aan het ontwerp. En daar kun je heel bewust mee spelen.

Met dank aan: Prof. dr. Marcel Cobussen – Universiteit Leiden, Academy of Creative and Performing Arts



Lucas Vroom



Stadslogistiek: oorzaak en oplossing in één

Beleidsmedewerkers en ontwerpers, die zich bezighouden met stedelijke verdichting, hebben steeds meer oog voor de ruimtelijke impact van logistiek in de stad. De overheid begint haar rol op dit thema te verkennen en beter te begrijpen. Dat is mooi, want het belang van goede logistieke systemen voor de leefbaarheid van de stad en het functioneren van de samenleving groeit. Logistiek, in al haar facetten, wordt meer en meer een factor om rekening mee te houden bij het uitwerken van de ruimtelijke plannen.

Logistieke opgaven en de stad

Als je kijkt naar de stroom auto's in een binnenstad dan lijkt het soms of de helft uit busjes of vrachtwagens bestaat. Allemaal goederen of diensten, die door de stad rijden op weg naar een nieuwe bestemming of eigenaar. De bestelbusjes, die elke dag de stad in en uit rijden om alle pakketten en boodschappen per

adres te bezorgen en weer op te halen, zorgen voor heel veel extra drukte. Bezorging van pakketten aan huis heeft een enorme vlucht genomen. Soms lijkt het of we collectief een stap terug in de tijd doen naar de jaren '60; toen de melk- en groenteboer nog dagelijks aan huis kwamen. Ook het continu bevoorraden van winkels en horeca en de inzameling van afval veroorzaken meer logistieke stromen.

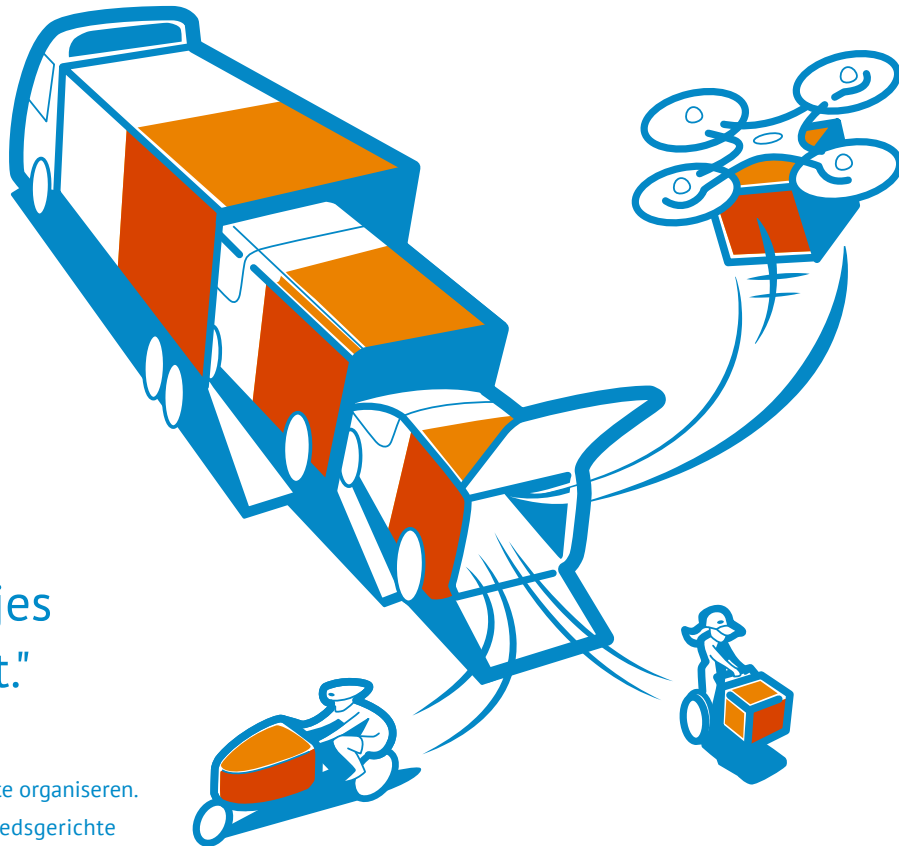
In vaak krappe binnensteden zorgt bouwlogistiek voor specifieke vraagstukken, vooral bij meerdere grote bouwprojecten tegelijk in een klein gebied. Daarnaast circulair en bij voorkeur 'met de winkel open', dus met zo min mogelijk verkeershinder voor de omgeving. Het vervoer van de benodigde materialen naar hoogstedelijke bouwlocaties is een enorme logistieke opgave, die stedelijke verkeerssystemen flink onder druk zet.

Logistiek als oplossing

De stad slibt langzaam dicht. Logistiek is nu één van de oorzaken van dit probleem terwijl het juist onderdeel van de oplossing kan zijn. De sector is letterlijk 'in beweging' en op allerlei niveaus denken marktpartijen en overheden gezamenlijk na over manieren om

"Als je kijkt naar de stroom auto's in een binnenstad dan lijkt het soms of de helft uit busjes of vrachtwagens bestaat."

stadslogistiek in de toekomst slimmer en duurzamer te organiseren. Zo heeft VINU met logistieke partijen voor het gebiedsgerichte Programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag (tegenwoordig MoVe) de richting van de ontwikkelstrategie voor logistiek bepaald. Hier kwam onder andere een sterke behoefte aan een overkoepelende ruimtelijke strategie naar voren, met 'stads- en bouwlogistiek' als één van de belangrijkste pijlers. Dit



bewijst dat logistiek steeds meer een integraal onderdeel van ruimtelijke plannen wordt. We bewegen ons in de goede richting maar zijn er nog niet. Onze oproep is daarom: laat stadslogistiek niet links liggen!



Philippine van der Schuyt

Een beetje transitie begint bij jezelf

Pittige uitspraken van hoogleraar Derk Loorbach over transities

Verdichting is onlosmakelijk verbonden met 'transities'. Het bestaande, lineaire economisch systeem en het gebruik van eindige bronnen zijn eenvoudigweg niet volhoudbaar. Het moet anders. We willen toe naar nieuwe waarden en nieuwe beelden. Vanuit dit besef ontstaan transities: naar circulaire economie, naar nieuwe energiebronnen en naar andere vormen van mobiliteit. Binnen de samenleving zien we nu langzaamaan nieuwe routines en ander gedrag. Daar bedenken we dan nieuwe structuren, regels en wetten bij. Hoogleraar Derk Loorbach¹ heeft zijn eigen kijk op

de wijze waarop transities zich voltrekken. Met zijn uitspraken zet hij zijn publiek stevig aan het denken. Wij vatten de belangrijkste voor u samen.

"Het verleden leert dat alle transities per definitie eerst tot meer ongelijkheid leiden."

1) Derk Loorbach is directeur van het Dutch Research Institute For Transitions (DRIFT) en hoogleraar Socio-economische Transitions aan de faculteit van Sociale wetenschappen van de Erasmus Universiteit, www.drift.eur.nl

Het verleden leert dat alle transities per definitie eerst tot meer ongelijkheid leiden. Het begint bij een onderstroom van hoogopgeleide mensen die het zich kunnen veroorloven: pioniers, bezorgde burgers, slimme ondernemers, uitvinders. Of bij gekke idealisten. De overheid moet nu investeren in collectieve middelen



Bron: Ted Jansen

om die voorhoede te faciliteren. De kunst is vervolgens: hoe maken we van deze ontwikkelingen de norm voor de brede massa? Want we kunnen wel van alles willen maar dat betekent nog niet dat het ook gaat gebeuren.

Zet innovaties niet apart in een laboratorium, ver weg van de samenleving. Juist de continue wisselwerking met de praktijk zorgt dat vernieuwende producten aansluiten bij de echte vraag en dus sneller worden gebruikt. Het nut van een innovatie is soms heel moeilijk voor te stellen. Denk aan de revolutie van de mobiele telefoon. Twintig jaar geleden had niemand zo'n ding en nu is de smartphone niet meer weg te denken uit de samenleving.

De telecommarkt is volledig op z'n kop gezet hierdoor. Dit gaat nu met zonne-energie gebeuren. Binnen 10 jaar heeft iedereen panelen op z'n dak.

Vandaag zijn we blij met elektrische auto's. Maar als we die auto's niet ook meteen gaan delen en integreren in een collectief mobiliteitssysteem dan staan we straks in een schone file en

"Transities zijn altijd onzeker en onvoorspelbaar."

zijn we nog steeds continu op zoek naar een parkeerplek. We moeten echt omschakelen naar collectieve vervoerssystemen, inclusief goede 'last mile' oplossingen. Bouwafval hergebruiken door dit onder wegen te stoppen is prima, maar als we extra wegen gaan aanleggen om al het bouwafval kwijt te raken dan is dat een heilloze weg. We moeten naar gedragsveranderingen bij consumenten, nieuwe businessmodellen bij producenten en een veel sterkere richtinggevende rol van de overheid.

We zien overal dat het vergroenen van wijken enorm veel voordelen heeft: fysiek, sociaal, ecologisch en economisch. Zeker als verbinding wordt gemaakt met het versterken van de sociale cohesie en betrokkenheid door bijvoorbeeld eigen beheer. Er bestaan inmiddels heel veel voorbeelden van groene

buurtinitiatieven, vaak klein en 'van onderop'. De gemeente denkt juist vaak in grote oplossingen terwijl deze experimenten in kwetsbare wijken maatwerk vragen.

Transities zijn altijd onzeker en onvoorspelbaar. Dat vraagt om experimenteerruimte, de zogenoemde 'transitiearena's'. De overheid is vooral gericht op kleine verbeterstapjes. Haar reguliere beleid vormt soms een rem op transities. Haar neiging tot controleren en het mijden van risico's maakt introductie en grootschalige toepassingen van vernieuwde producten moeilijk. Dit dempt het zelf-organiserend vermogen binnen de samenleving. Het is de uitdaging voor de overheid om haar eigen institutionele en politieke weerstand af te breken en te sturen op lange termijn doelen. Zo ontstaat ruimte voor iedereen om in eigen tempo voortgang te boeken.

Er zijn ondernemende ambtenaren, die op alle niveaus ruimte voor transities proberen te maken. Deze 'scharrelambtenaren' maken het verschil. Zij jagen tegenbewegingen aan en mobiliseren gemarginaliseerde belangen voor gewenste maatschappelijke transities. Zij voelen zich gesteund door een beleidssysteem, dat de collectieve waarden en doelen voor de lange termijn verankert in een set van regels, die veel meer volgend, steunend en versnellend zijn voor experimenten en vernieuwing. Ambtenaren, ga naar buiten om te kijken wat er gebeurt en steun de goede praktijken die we willen zien!

"Deze 'scharrelambtenaren' maken het verschil"

Een gewenste transitie vertrekt vanuit een revolutionaire ambitie. Revoluties duren tenminste 10 jaar en gaan echt niet van vandaag op morgen. We moeten streven naar een economie in balans met de sociale en ecologische omgeving. Naar een hervorming van het huidige belastingstelsel want inkomsten vanuit bijvoorbeeld accijnzen op fossiele brandstoffen zullen teruglopen. Om dit voor elkaar te krijgen is, naast het reguliere polderen, een transitiepad nodig. Vooral om verandering in mentaliteit ons dagelijkse handelen stapsgewijs richting en snelheid te geven. Het is mooi als grotere groepen nu starten met het maken van goede keuzes: gasloze nieuwbouwwoningen, een vegetarisch alternatief bij de catering, af en toe de trein met de ov-fiets. Van daaruit bouwen we verder en verder. Naar de samenleving waar we heen willen.

Deze uitspraken zijn opgetekend tijdens de informatiemarkt over energietransitie, circulaire economie en transitie naar nieuwe mobiliteit, die provincie Noord-Holland en MetropoolRegio Amsterdam in juni 2018 voor raads- en Statenleden hebben georganiseerd.



Maarten van Oosterom

Zelf doen is leuker

(Collectief) particulier opdrachtgeverschap als kans bij stedelijke verdichting

Jenny May en Maarten van Oosterom zijn het roerend met elkaar eens. Je eigen huis bouwen is leuker dan een kant-en-klare woning kopen. Beiden zijn ervaringsdeskundigen, Jenny als deelnemer in een bouwblok aan de Klarenstraat in Amsterdam en Maarten in de zelfbouwwijk Nieuw Leyden. Het valt hen op dat gemeenten helaas vaak vergeten na te denken over de groeiende groep mensen, die graag zelf een huis wil bouwen. Ondanks de vaak ronkende ambities op het gebied van (collectief) particulier opdrachtgeverschap – (C)PO – in hun woonvisies blijken veel gemeenten hier toch huiverig voor.

Dat is jammer want de praktijk laat zien dat je met een vraaggerichte manier van ontwikkelen als (C)PO een enorme boost geeft aan een gebied en ook hoge dichtheden kan realiseren. Het is een duurzame manier om een nieuwe bestemming te geven aan bestaande gebouwen. Ook financieel kan het interessant zijn: (C)PO helpt mensen aan een betaalbare woning als zij ook zelf mogen klussen.

Door de kosten en de winst van de projectontwikkelaar er tussenuit te halen is (C)PO niet nadelig voor de (grond)eigenaar.

Genoeg redenen voor gemeenten om in hun verstedelijkingsopgave de mogelijkheden van zelfbouw goed te verkennen. Jenny en Maarten hebben beiden veel ervaring met het opzetten en aansturen van gemeentelijke zelfbouwprojecten. Vanuit hun werk voor VINU maar ook vanuit hun privésituatie weten ze de valkuilen én de succesfactoren van een geslaagde zelfbouwontwikkeling. Die delen ze graag: drie tips voor gemeenten, die overwegen met een zelfbouwproject te gaan starten.

Tip 1. Zorg voor een steengoed plan en durf het daarna los te laten

De belangrijkste voorwaarde voor een succesvol plan is de juiste balans tussen duidelijkheid en vrijheid, zowel qua inhoud als proces. Investeer daarom in een steengoed stedenbouwkundig plan. Werk

dit uit in een helder en planologisch goed verankerd kavelpaspoort, waarin zaken als rooilijnen, bouwhoogte en de parkeeroplossing zijn vastgelegd. Zorg vervolgens voor een strak proces met duidelijke termijnen over bijvoorbeeld bouwtijd en zelfbewoning. Durf dan de controle los te laten en te vertrouwen op de creativiteit van de zelfbouwers om er iets moois van te maken. Laat je verrassen!

Tip 2. Zorg voor steun en enthousiasme

De traditionele rollen en taken bij woningbouwprojecten zijn bij gemeenten en corporaties vaak diep ingesleten. Een (C)PO-project vraagt om een andere sturing en invulling van deze rollen en taken. Soms kan dit schuren met bestaande werkwijzen. Zorg daarom voor draagvlak bij je ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever. Dit kan je bereiken door bijvoorbeeld te investeren in werkbezoeken aan referentieprojecten. Laat je inspireren!

Tip 3. Je hoeft het niet allemaal zelf te doen

Grote gemeenten, zoals Amsterdam, Almere en Den Haag hebben eigen gemeentelijke kavelwinkels, waar kavels en kluswoningen worden verkocht aan particulieren. Als dit niet haalbaar is, zijn er genoeg andere mogelijkheden om een (C)PO-project voor elkaar te krijgen. Zo kun je zelfbouw als verplichting opnemen in een marktuitleg. Ook zijn er mogelijkheden om via het bestemmingsplan (C)PO mogelijk te maken. Laat je adviseren!

Met ons kijken naar de kansen en mogelijkheden van zelfbouw? Benieuwd welke stappen nodig zijn om ook in uw gemeente te zorgen dat meer mensen hun eigen huis kunnen bouwen? Of benieuwd naar onze ervaringen en geleerde lessen bij de bouw van ons eigen huis? Neem dan eens contact met ons op. We gaan er graag met u over in gesprek.



Zelfbouwwijk Nieuw Leyden



Tim Schouwenaar

Werken als filatelist in stationsgebied Utrecht

Stel je een gebied voor van nog geen honderd meter breed en ongeveer vijfhonderd meter lang. Bedenk daarbinnen een nieuw tram- en busstation, 10.000 fietsparkeerplekken in de grootste fietsenstalling ter wereld en drie nieuwe gebouwen. Hier tussendoor is de nieuwe Uithoflijn al aan het proefrijden. Het nieuwe stationsplein legt de verbinding tussen deze functies, Hoog Catharijne en Utrecht CS. Een 'bollendak' prijkt als een icoon boven het plein.

Bouwen op een postzegel

De projecten in het Utrechtse stationsgebied zijn stuk voor stuk technische meesterwerken en architectonische hoogstandjes. Ieder project heeft zijn eigen opdrachtgever, zijn eigen belangen en een eigen opdrachtnemer. Het is echt bouwen op een postzegel, terwijl de reiziger ook nog veilig door het gebied zijn weg moet vinden. De raakvlakken, het hoge tempo en (bestuurlijke) belangen maken het

een buitengewoon complexe opgave om alles tijdig te realiseren. Hoe krijg je dat georganiseerd? Toen het Masterplan Stationsgebied Utrecht werd vastgesteld was het antwoord hoogstwaarschijnlijk nog 'geen idee'. De aandacht ging op dat moment volledig uit naar het fantastische eindbeeld. Nu doen we het gewoon.

Tim Schouwenaar, raakvlakmanager binnen het stationsgebied en verantwoordelijk voor het oplossen van problemen met projecten die raken aan de Uithoflijn, maakt dagelijks mee hoe partijen succesvol samenwerken. Hij ziet vier succesfactoren: een team dat elkaar en anderen helpt, een mix van typen mensen, het vertrouwen bij de partijen en de afstemming tot in het detail. Hoewel zijn beschrijving de complexiteit waarin het team werkt tekort doet, geeft het wel een goed inzicht in de opgaven, met al haar raakvlakken, in het Utrechtse stationsgebied.

Het team

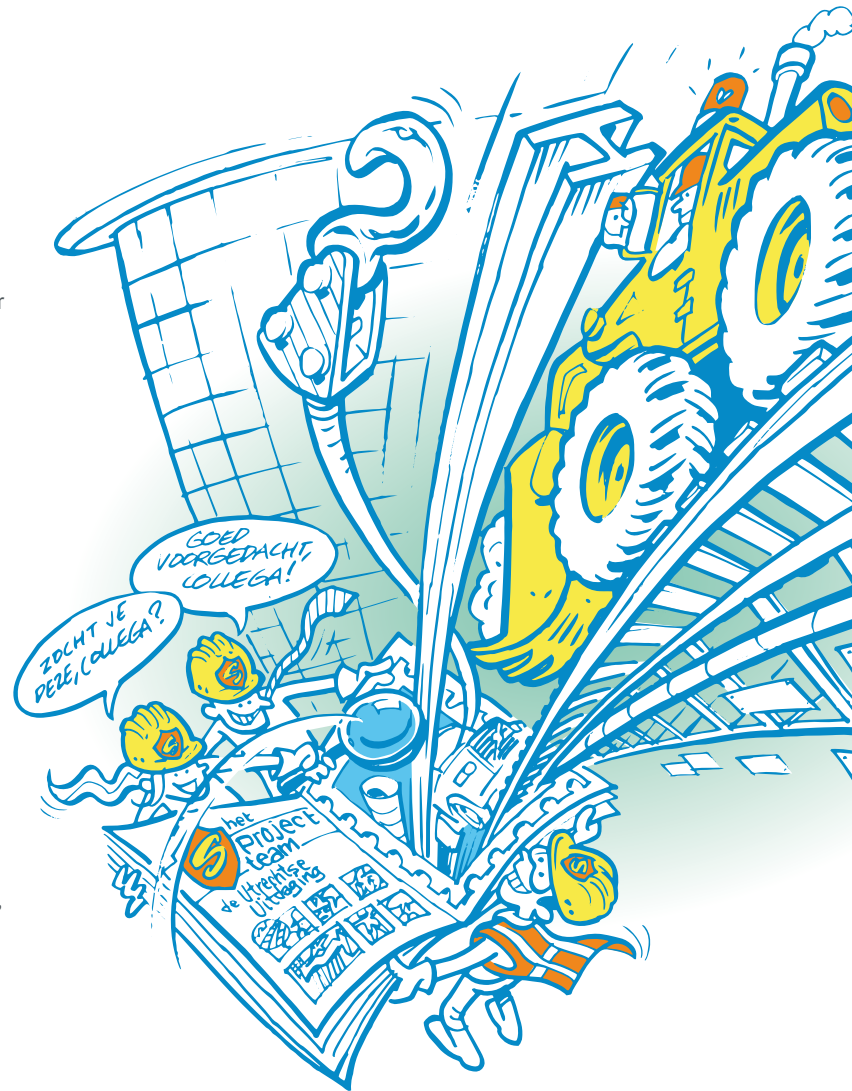
Het team van de gemeente Utrecht werkt op basis van onderling vertrouwen en trots. Dat is echt cruciaal. Als de één iets laat vallen dan raapt de ander het zonder tegenprestatie op. Als je iets niet weet, kun je het altijd vragen. Als er iets te vieren valt, doe je dat samen. Deze instelling draagt de gemeente Utrecht ook uit naar haar partners. Het is een hulpvaardige instelling, gericht op het vinden van oplossingen.

Een mooie mix van mensen

Het team bestaat uit een mooie mix van mensen: technisch onderlegde collega's en meer procesgerichte managers. Deze gaan door het leven met functietitels als 'mijlpaalmanager' of 'raakvlakmanager'. Tim zoekt de oplossingen altijd in een goede balans tussen de technische inbreng en het op de juiste manier betrekken van personen en partijen.

Vertrouwen is de basis

Vertrouwen is de basis, ook bij het samenwerken met de andere partijen: de opdrachtgevers en ontwikkelaars, de bouwers en aannemers. Een goed voorbeeld daarvan is het 'faseringsoverleg'. Daarin bespreken alle partijen, die raakvlakken met elkaar hebben, wat er tot eind 2019 allemaal speelt in de projecten. Het gaat bijvoorbeeld om het organiseren van de fysieke projectuitvoering, het testen van de Uithoflijn en de expeditie van aanwezige ondernemers tijdens de bouw. Dit moet allemaal op dezelfde



postzegel; een logistieke puzzel. Iedereen geeft maandelijks proactief aan waar wijzigingen, knelpunten en aandachtspunten zijn. Deze lossen ze vervolgens in samenhang en goed onderling overleg op.



Als een stripverhaal

Als een probleem niet meteen oplosbaar is, spreken partijen in een kleinere samenstelling af om in detail de probleemanalyse en de oplossingsrichtingen in beeld te brengen. Hiervoor is vanzelfsprekend de juiste (technische) kennis van een project nodig. Het gaat dan om techniek en planning: wie maakt wanneer wat en hoe gaat dat? Een mooi voorbeeld hiervan is een 'stripboek' voor één van de belangrijkste mijlpalen: het raakvlak tussen grootste fietsenstalling ter wereld en de overkraging bij de Uithoflijn. De opdrachtgevers hebben samen met de opdrachtnemers 11 fasen uitgetekend om mogelijke problemen op voorhand op te sporen en er alvast oplossingen voor te bedenken. Een kwestie van voorddenken in plaats van nadenken.

Bij het gezamenlijk opstellen van het stripboek kwam direct een slimme werkverdeling naar voren en hebben de bouwers afspraken gemaakt over grondverdichting en de demarcatie tussen de werkzaamheden. Vervolgens is het zaak om die afspraken na te komen. De directievoering en uitvoerders op de bouwplaatsen vinden elkaar blindelings. Partijen helpen elkaar onderling, bijvoorbeeld door een hijskraan te verhuren aan de burens of soms de buurman een paar hijsbewegingen te laten doen vanaf het naastgelegen bouwterrein. Het lijkt zo logisch, maar binnen de wereld van de aannemerij is dit 'samen doen' nog lang niet altijd gemeengoed.



Zowel het werken met andere partijen als het werken in kleiner verband zorgen ervoor dat problemen vroegtijdig naar boven komen. Dan is er voldoende tijd om oplossingen te bedenken en uit te voeren. Want de projecten gaan in hoog tempo voort, omdat eindgebruikers de druk op de afgesproken mijlpalen houden. Daarnaast is er natuurlijk de politieke druk, die inherent is aan een

omgeving als het stationsgebied Utrecht. Gaat er dan helemaal nooit iets mis? Ja zeker wel, maar de openheid en het vertrouwen bieden een mooie tafel om dat tot in het kleinste detail te bespreken en op te lossen, als echte filatelisten op de postzegel van het Utrechtse stationsgebied.



Menno van Dijk

Zet het gewoon op de app

#gemeenten #bewoners #frederiksplein #amsterdam #app #bereik

"Schat, we kunnen eindelijk weer naar een bewonersavond!" of "Fijn, weer een informatiebrief!" of "Gelukkig het lokale suffertje ligt weer in de bus!" Dit zijn kreten die ik thuis niet vaak hoor. De brieven van de gemeente zijn altijd heel keurig en degelijk, maar ook oersaai. Het lokale krantje spreekt eerlijk gezegd ook niet echt tot de verbeelding. En dat is jammer. We willen graag grotere groepen mensen bereiken en informeren. Op deze manieren lijkt dat niet te lukken. Hoe bereik je de mensen dan wel?

Bij het project Frederiksplein in Amsterdam hebben we het over een andere boeg gegooid. Ik heb samen met mijn communicatie adviseur een app gemaakt voor op je telefoon. In die app kun je bekijken wat het plan is voor het plein en vind je alle actuele





Bron: gemeente Amsterdam

informatie over welke omleidingen er zijn en andere praktische zaken. Als je een vraag hebt kun je direct een berichtje sturen en wij reageren snel. De app is een groot succes! Ter illustratie: we hebben 2500 bewonersbrieven gestuurd met een uitnodiging voor een bewonersavond en een link (met een QR code) naar de omgevingsapp. Op de bewonersavond kwamen 10 mensen. Dat is een opkomst van 0,4%. De app is ongeveer 500 keer gedownload. Dat is 20% van de huishoudens! 50 keer meer dan de opkomst op de bewonersavond.

Mensen zijn gewend om informatie tot zich te nemen wanneer zij dat willen en het liefst via moderne media, zoals een app en een website. Een bewonersavond komt nooit goed uit en de informatie is vaak een momentopname. De informatie op de app is altijd beschikbaar en bovendien alleen gericht op het

plan in uitvoering, dus erg overzichtelijk. Het allerbeste aan de app is dat we op deze manier een hele grote groep mensen direct kunnen benaderen met pushberichten, bijvoorbeeld wanneer een planning uitloopt, een nieuwe fase in de uitvoering start of er overlast te verwachten is. Zo krijgen niet alleen de 'usual suspects' de informatie maar is een veel grotere groep aangehaakt, die je normaliter niet bereikt. Dat het succesvol is merken we aan het geringe aantal vragen zowel telefonisch als per mail, de grote hoeveelheid downloads en de tevreden reacties van mensen.

"De app is een groot succes!"

Moeten we dan geen oude middelen meer inzetten? Van een aantal zaken betwijfel ik oprecht of het meerwaarde biedt. De bewonersavond is daar het grootste voorbeeld van. Meestal komt daar het vaste groepje 'fervente bewonersavond-bezoekers'. Dit is een relatief beperkte groep, waarvan de opvattingen en meningen over het algemeen wel bekend zijn. De informatie aanbieden via een app en een website lijkt mij echt de beste manier van informatie delen. Maar hoe brengen we dit onder de aandacht van de mensen? En ja hoor, daar is ie dan weer: de bewonersbrief! Ik denk dat dit voorlopig het geijkte middel hiervoor blijft. Niet om de informatie te verstrekken maar als kattenbelletje dat de informatie er is.



Harold Lek

Nederland is de ideale proeftuin voor mobiliteitstransities

Interview met Eric Mink, projectmanager Innovatieve Mobiliteit, Ministerie van IenW

Eric Mink wordt gedreven door innovatie. Nieuwe mobiliteitsconcepten als Mobility as a Service (MaaS), Hyperloop, drone-taxi's, elektrisch vliegen en vliegende of zelfrijdende auto's zijn voor hem geen verre toekomstmuziek maar dagelijkse kost. Zijn stelling is simpel: "We tackelen terugkerende en nieuwe mobiliteitsproblemen niet met alleen maar oude oplossingen. Het kan echt slimmer, veiliger en duurzamer. De technieken zijn er of worden razendsnel ontwikkeld".

De urgentie wordt breed gevoeld: steeds meer eigen auto's en nieuw asfalt zijn geen antwoorden op klimaatvraagstukken en de verdichtingsopgaven in de Randstad. Tegelijkertijd willen Nederlanders niet inboeten op mobiliteit, flexibiliteit en comfort.

Samen met de technologische ontwikkelingen biedt het besef van urgentie prachtige kansen voor een brede mobiliteitstransitie. Het gaat nu vooral om de omslag van denken naar doen: bij de inwoners, bij het bedrijfsleven en bij de overheid. Wat Eric betreft is Nederland bij uitstek een proeftuin voor mobiliteitstransitie: dichtbevolkt, mensen zijn multimodaal ingesteld, er is goed openbaar vervoer, de filedruk groeit, het OV wordt drukker in de spits en iedereen heeft een smartphone. Kansen te over voor het uittesten van innovaties, zoals MaaS en Hyperloop.

MaaS als versneller van de mobiliteitstransitie

MaaS is gericht op het stroomlijnen van de individuele mobiliteit 'van deur tot deur'. Daarbij maakt de reiziger gebruik van

verschillende vervoersopties: lopen, (deel)fietsen en op alle mogelijke manieren rijden in auto's (taxi's, huur- en deelauto's, ridesharing, etc.) of OV. De consument koopt vanuit zichzelf al steeds vaker mobiliteitsdiensten in en investeert niet meer in het bezit van vervoermiddelen. Eric: "Bij MaaS gaat het niet om bezit maar

"We tackelen terugkerende en nieuwe mobiliteitsproblemen niet met alleen maar oude oplossingen."

om gebruik. Via een app plan, boek en betaal je een reis en wordt je gedurende de reis ondersteund. MaaS maakt het voor bedrijfsleven en overheid mogelijk tezamen meer te sturen op doelen als duurzaamheid, filereductie, bereikbaarheid, sociale inclusie en nog veel meer." Nederland gaat als eerste land binnenkort via 7 landelijk opschaalbare pilots ervaring opdoen met MaaS.

Spil van het MaaS-concept is datauitwisseling. Eric maakt zich nu vooral sterk voor de ontwikkeling van deze datauitwisseling: "dat was een belangrijk toelatingscriterium voor de Raamovereenkomst die toegang geeft tot de 7 pilots. Tot deze raamovereenkomst zijn 24

consortia toegelaten" Door het monitoren van relevante data kunnen de aanbieders van het vervoer hun producten en diensten weer betrouwbaarder maken en beter inspelen op de vraag. MaaS is vooral gericht op het bieden van een uitgekiende service. Dit versnelt de omarming van de mobiliteitstransitie enorm.

Nederland testland voor de Hyperloop

De Hyperloop is een heel ander mobiliteitsconcept voor transport over lange afstand, dat oorspronkelijk uit de koker van Elon Musk komt. Capsules met passagiers of goederen vliegen door een bijna vacuümbuis. Door de lage luchtweerstand en magnetische aandrijving worden hele hoge snelheden bereikt. 'In een half uur van Amsterdam naar Parijs' is in theorie mogelijk.

Eric: "Los van de vraag of een Hyperloop hier realistisch is, zou Nederland een heel goed 'testland' voor de verschillende onderdelen van het Hyperloop-systeem zijn. We staan bekend als geregeld, veilig en betrouwbaar." In 2017 heeft het ministerie van (toen nog) IenM een advies¹ aan de Tweede Kamer uitgebracht

1) VINU heeft in juli 2017, met een breder consortium, het adviesrapport 'Hyperloop in the Netherlands' opgesteld. Dit rapport ligt ten grondslag aan het advies aan de Tweede Kamer. Zie ook rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2017/10/09/onderzoek-hyperloop-biedt-kansen-voor-nederland-en-rijksbegroting.nl/2018/kamerstukken,2018/6/28/kst246853.html



Bron: Hardt

"De echte omslag ligt in het van aanbod gedreven beleid naar datagedreven beleid."

over de wijze waarop een testlocatie in Nederland kan worden gerealiseerd. Belangrijke notie daarbij was de enorme spin-of aan technologische innovaties van een testlocatie, met uitstraling naar andere innovaties en sectoren.

Naar data gedreven beleid

In het regeerakkoord is aangekondigd dat het infrastructuurfonds wordt omgevormd tot een mobiliteitsfonds; daarin staat niet langer modaliteit maar mobiliteit centraal. Na 2030 wordt een nieuwe indeling gebruikt, die meer aansluit op de agenda voor slimme en duurzame mobiliteit. Het mobiliteitsfonds gaat aparte budgetten krijgen voor de implementatie van beter benutten-maatregelen, voor intelligente transportsystemen, voor CO₂-neutrale oplossingen en voor MaaS. "MaaS, Hyperloop en alle innovatieprojecten zijn potentiële versnellers van de mobiliteitstransitie en deze projecten vragen nauwe samenwerking van overheid met marktpartijen en kennisinstituten", aldus Eric.

Voor Eric is het duidelijk. De echte omslag ligt in het van aanbod gedreven beleid naar datagedreven beleid. "Dat betekent meer samenwerken en delen en vereist anders denken van veel partijen. Je moet eerst delen voordat je ook maar kunt denken aan vermenigvuldigen". Hij ziet startups hun ideeën onderling delen. Eric: "Dan gaat de ontwikkeling van nieuwe producten sneller. Als vervoerders en bedrijven hun data delen, leidt dit tot een verbeterd pakket aan producten en diensten, waarmee ze de consument verleiden. Als inwoners auto's en fietsen delen dan leidt dit tot een mooiere stad met minder stilstaande voertuigen. Dit 'delen' vraagt om nieuwe vormen van samenwerken, nieuwe verdienmodellen, nieuwe werkprocessen en afsprakenkaders." De innovatie-unit van het Ministerie van IenW is een spin in het web: als verkenner, aanjager, verbinder, launching customer en financier van innovaties tegelijk. Soms betekent dit loslaten van de bestaande en ingesloten patronen en omarmen van het nieuwe en het onzekere."

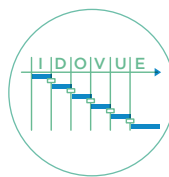
Wat doet VINU?

VINU staat voor 'Van Idee Naar Uitvoering'. Dit is exact wat we doen. Wij worden warm van complexe, ruimtelijke vraagstukken en hebben de ambitie om deze vraagstukken stuk voor stuk te tackelen. Of het nu het verder brengen van een pril idee, de uitwerking van een visie of een uitvoeringsproject is, we zetten er graag onze tanden in. Resultaatgerichtheid zit in iedere vezel van VINU. We bereiken resultaten door strategisch sterk te opereren en door ons goed in te leven in de belangen van alle verschillende betrokkenen.

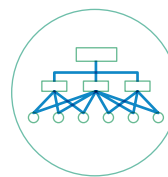
Onze kracht zit in het verbinden: van opgaven, van belangen en van mensen. We leggen contact door onze persoonlijke benadering en zorgen dat er een constructieve discussie ontstaat. Ons verstand van de inhoud en onze scherpe analyse vormen de basis en zijn in onze ogen cruciaal om de ruimtelijke opgaven echt van de grond te trekken.

We werken voornamelijk in opdracht van overheden en semi-overheden. Ons dienstenpakket is breed: we leveren verschillende vormen van project-, proces- en programmamanagement, omgevingsmanagement, transitie management en strategisch advies. Wij kijken vanuit de ruimtelijke invalshoek. De werkvelden hebben betrekking op mobiliteit en infrastructuur, openbare

ruimte, vastgoed, gebiedsontwikkeling, water, energie en grondstoffen. Samen maken we Nederland een stukje mooier. En beter voorbereid op de toekomst.



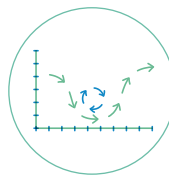
Project- en procesmanagement



Programma-management



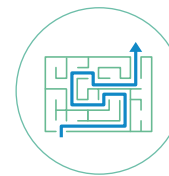
Omgevingsmanagement



Transitie-management



Onderzoek en evaluatie



Strategie en organisatie

Bezoek onze website, www.vinu.nl of [in linkedin.com/company/vinubv](https://www.linkedin.com/company/vinubv), voor meer informatie over ons bedrijf.





Maaïke Postma

In beton gegoten missers

*#beton #incidenten #inrijbeperkingen #oslo #esthetisch
#veiligheidsmaatregel*

Raadhuisplein Oslo: aangeklede blokken, strategisch gepositioneerd in alle straten, die op het raadhuisplein uitkomen. Stationsplein Rotterdam: een rij stevige bollards, die het voetpad van de rijbaan scheiden. Op vakantie in het buitenland of op zaterdagmiddag in een stad dicht bij huis: inrijbeperkingen kom ik tegenwoordig overal tegen. Professioneel heb ik er ook nog eens mee te maken. Steeds weer vraag ik me af: mag zoiets functioneels misschien ook een beetje mooi zijn? Mogen mijn professionele opdracht en mijn persoonlijke mening iets meer samen opgaan?

Snel en doeltreffend

Hoe zat het ook alweer met die inrijbeperkingen? Nadat in Barcelona, Berlijn en Nice auto's en vrachtwagens op mensen inreden is het voorkomen van incidenten prioriteit geworden.



"Helpt u mij mijn missie te volbrengen?"

Het moet en het moet nu! Hier ontstaat een conflict. Wanneer iets nieuws met urgentie in de openbare ruimte wordt ingepast, betekent dit vaak een minder mooie maar doeltreffende oplossing. Beton is snel. Het is zwaar, simpel en effectief en daarom de reden dat we de zogenaamde 'duplosteentjes' steeds vaker in het straatbeeld terugzien. Buurtbewoners, passanten en andere betrokkenen vinden deze geprioriteerde maatregelen niet om aan te zien. En ook ik ben geen fan van deze betonnen missers.

Esthetisch en passend

Ik ben wel fan van geïntegreerde oplossingen. Mooie objecten die passen in het straatbeeld. Ik zie u denken: hoe realiseer je snel passende, geïntegreerde én mooie maatregelen in een complexe context die óók nog eens voldoen aan de technische eisen? Zie hier het dilemma: met roepen dat het mooier moet, komt er niet sneller resultaat. In Amsterdam werk ik samen een team aan inrijbeperkingen. Dagelijks praat ik met gebiedsmanagers, ontwerpers, bewoners, noem maar op. Dan gaat het vooral over het doel: hoe realiseren we snelle en doeltreffende maatregelen? Ik zie het als mijn professionele opdracht om de vaart erin te houden door objectief, doelgericht en soms ook pragmatisch te zijn. Mijn mening over het uiterlijk van de maatregelen zelf is dan

niet relevant, terwijl dat juist hetgeen is waar ik persoonlijk een uitgesproken mening over heb. Mijn professionele opdracht en mijn persoonlijke mening botsen.

Geïntegreerde bril

Sinds mijn bezoek aan Oslo en mijn wandeling over het Raadhuisplein ben ik mij ervan bewust dat ik het niet zo zwart wit moet stellen en dat mijn persoonlijke overtuiging mijn professionele opdracht juist kan versterken. Ik zie het als mijn missie om veiligheidsmaatregelen snel en doelgericht te realiseren en daarbij mijn persoonlijke overtuiging juist in te zetten. Zo ben ik geloofwaardig als professional en hoef ik me in mijn vrije tijd niet te schamen voor gruwelijke – te snel in beton gegoten – missers. Helpt u mij mijn missie te volbrengen? Kent u nog een goed voorbeeld? Ik houd mij van harte aanbevelen!





Menno van Dijk

De OV-fietscorridor tegen de fietsfiles



Bron: Mats van Soelingen

In de drukke binnensteden is de fiets absoluut het beste vervoermiddel: snel, wendbaar en je komt overal voor de deur. Maar als we niet uitkijken dan wordt de fiets 'de nieuwe auto'. Fietsfiles, stallingsproblemen en verkeersonveiligheid liggen op de loer. De gemeente Amsterdam onderkent dit gevaar en ziet een oplossing in het 'ontvlechten van modaliteiten'. Daarmee vermindert de drukte, verbeteren de doorstroming en de veiligheid en wordt de binnenstad toekomstbestendig bereikbaar.

Op de Binnenring van Amsterdam is het druk: dagelijks gebruiken 20.000 fietsers deze corridor en dat aantal neemt alleen maar toe. Op deze route rijden ook de tramlijnen 1, 7 en 19, dit zijn belangrijke verbindende lijnen. In combinatie met auto's en voetgangers was het conflict evident. De gemeente startte daarom in 2016 met een pilotproject om de Sarphatistraat in te

richten als OV-fietsstraat; de auto was er te gast. Wat bleek? Het was een groot succes! De doorstroming voor fietsers verbeterde flink, zonder dat het autoverkeer vastliep. De meerderheid van de bewoners, ondernemers en verkeersdeelnemers in de straat gaf aan (zeer) tevreden te zijn met de aanpassingen. Een prachtig staaltje van 'Beter Benutten' van bestaande infrastructuur.

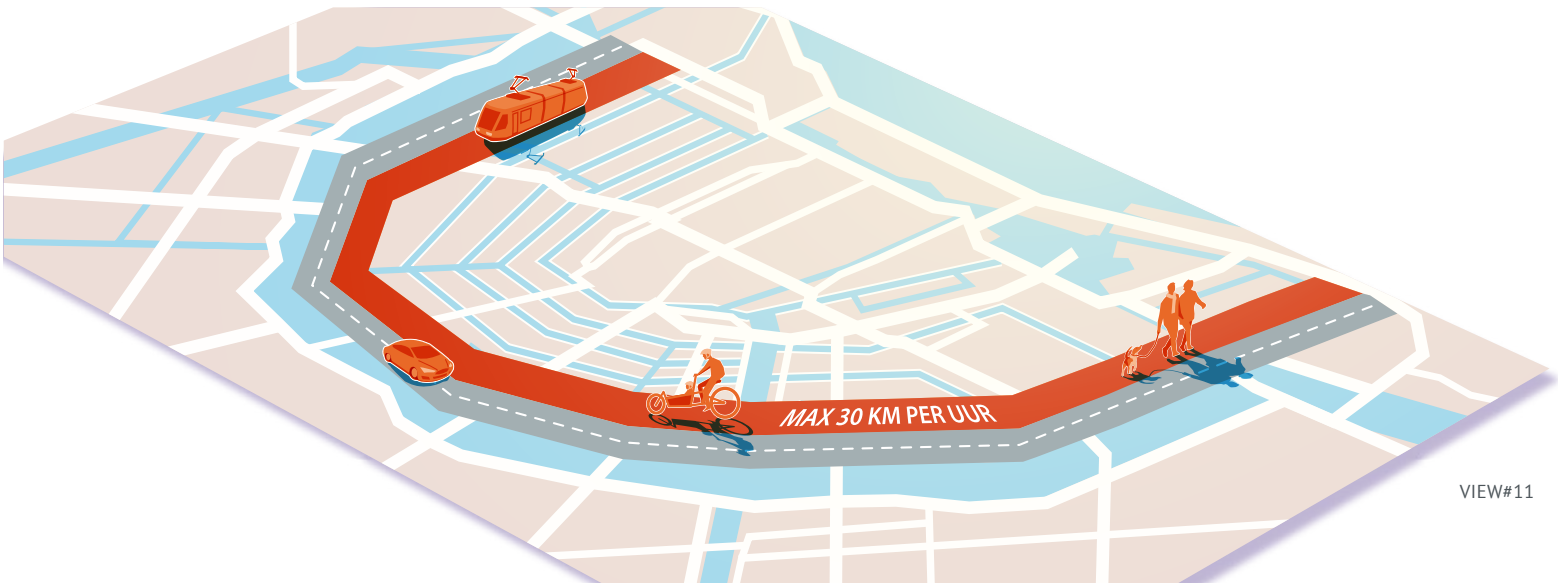
Iedereen een plek op de Binnenring en de Buitenring

Het succes van de pilot was aanleiding om de OV-fietscorridor uit te breiden tot de hele Binnenring, van oost naar west rond het centrum. Voor de fietser betekent dit dat er 'fietsstraten' worden aangelegd. Dit zijn straten van rood asfalt waar de fietser volop de ruimte krijgt. Voor de OV-gebruiker worden haltes toegankelijk gemaakt met een gelijkvloerse instap en langer gemaakt, zodat

meer trams achter elkaar kunnen staan. De voetganger krijgt betere trottoirs en oversteekplekken en waar mogelijk wordt er vergroend.

De automobilist is op de Binnenring te gast, met een maximumsnelheid van 30km per uur en voorrang voor de fiets en het OV. Voor het doorgaande autoverkeer is de parallelle Buitenring bestemd; daar heeft de auto het primaat en is de doorstroming optimaal.

De Binnenring wordt nu per tracédeel omgeturnd tot OV-fietscorridor. Een deel is inmiddels klaar en naar verwachting is het project in zijn geheel in 2022 gereed. De gemeente Amsterdam kijkt nu al of er op meer plekken fietsstraten mogelijk zijn; het succes van de Binnenring smaakt naar meer.





Bart van Wijk

Verdichten met een groen geweten

De groenblauwe contramal voor verdichting

Zou het niet enorm zonde zijn als we over 20 jaar terugkijken en constateren dat we, in onze ‘verdichtingsdrang’, onomkeerbare schade hebben toegebracht aan ons woon- en leefmilieu? Dat de stad versteend is, onaangenaam en smerig? Dat de ‘ommelanden’ zijn versnipperd en nauwelijks toegankelijk? Bij verdichting is het belangrijk dat we juist ook ruimte maken en waarde toekennen aan natuur, water, flora en fauna. Gelukkig zien wij dit in onze opdrachten al op verschillende niveaus gebeuren: in de stad, om de stad en in de regio.

Het belang van natuur in de stad

Het is alom bekend: groen in de stad verbetert de leefbaarheid enorm. We willen dat onze kinderen in contact komen met planten en dieren, dat ze weten waar hun voedsel vandaan komt en dat ze kunnen ravotten en in bomen klimmen. Gras, water en bomen maken de stad klimaatbestendig en geven allure aan de openbare ruimte.

Ook bedrijven hechten steeds meer belang aan een groene werkomgeving. Mooi voorbeeld is het Bio Science Park in Leiden. Hier zijn internationale, innovatieve bedrijven uit de sectoren life sciences & health en meerdere faculteiten en hogescholen gevestigd. Dit zorgt voor een unieke campus. Biodiversiteit is als belangrijk item toegevoegd aan het masterplan en op dit moment investeren de ontwikkelaars niet alleen in gebouwen, maar juist ook in het park, in groen en in ‘zachte waarden’. Voor de initiatiefnemers zijn het ook deze investeringen, die een commerciële waarde hebben en het imago van de campus versterken. De ruim 18.000 werknemers gaan iedere dag profiteren van hun fijne werkomgeving.

De relatie met buitengebieden

Het is raadzaam voor steden om te investeren in relaties met het omliggende buitengebied. Zeker als deze steden als ‘stenig’ kunnen worden getypeerd en als grote groengebieden schaars zijn.

Gemeente Leiden heeft mede hierom besloten om flink te investeren in het Singelpark: het langste stadspark van Nederland, waarbij bestaande parken worden opgeknapt en onderling verbonden. Met de provincie Zuid-Holland als partner en financier wordt daarnaast met het programma Leidse Ommelanden gewerkt aan de ontwikkeling van duurzame stad-land verbindingen, bestaande uit aantrekkelijke, recreatieve routes en verblijfsplekken. Zo realiseert Leiden samenhang tussen natuur- en recreatiegebieden in de stadsrand en het Singelpark rond de Leidse binnenstad. Binnen deze context en door de gerichte investeringen in 'groen en blauw' is het juist mogelijk om op andere plekken in de stad flink te verdichten.

Smeed allianties

Om ruimte te vinden voor 'compensatiegroen' hebben overheden elkaar, private partijen en grondeigenaren nodig. Boeren kunnen binnen hun bedrijfsvoering ook natuur- en recreatiedoelen realiseren. De overheid kan het voor boeren (financieel) interessanter te maken om met zaken als beplanting, bemesting, maaien en andere activiteiten meer rekening te houden met de biodiversiteit, broedseizoenen van vogels, toegankelijkheid voor wandelaars en fietsers en de kwaliteit van het oppervlaktewater. In het Buitenland van Rhoon, net ten zuiden van Rotterdam, is onlangs een gebiedscoöperatie opgericht voor 600 hectare natuur-inclusieve landbouw, in combinatie met recreatieve voorzieningen. Deze alliantie is een mooi voorbeeld van samenwerking tussen sectoren.

Zichtbaar en tastbaar

Juist nu de verdichtingsopgave voor Nederland zo groot is en de beschikbare ruimte schaars, moet het belang van 'groen en blauw' in de gebiedsontwikkeling absoluut toenemen. Dit betekent vooral dat we bij het maken van afwegingen en keuzes de waarde ervan zichtbaar en tastbaar maken. Ja, we moeten in rap tempo meer huizen bouwen. Maar wat we absoluut niet moeten doen is toestaan dat deze haast ook maar een beetje ten koste gaat van natuur, ecologie en biodiversiteit.





Jenny May

VINU goes USA!

VINU Philadelphia

VINU heeft een kantoor in Philadelphia. Wij adviseren in de VS over verdichtingsopgaven en mobiliteitstransitie. Natuurlijk zijn er verschillen in schaal en omvang tussen Nederland en de VS. Maar die verschillen zijn misschien minder groot dan u denkt. Zo heeft Philadelphia 1,6 miljoen inwoners en de regio daaromheen 6,5 miljoen. Ter vergelijking: Amsterdam heeft 0,9 miljoen inwoners, de Amsterdamse regio 2,4 miljoen. Ook de uitdagingen waar beide regio's voor staan zijn vergelijkbaar: filevorming bestrijden, de leefbaarheid in de stad vergroten en inwoners verleiden om zich anders te verplaatsen.

Hardware, software en mindware

Om een transitie te laten slagen is op verschillende niveaus actie nodig. Een belangrijk deel is uiteraard door middel van concrete, fysieke ingrepen: de 'hardware'. Om die ingrepen te realiseren en te laten slagen zijn vaak institutionele veranderingen nodig op het



gebied van beleid, wetgeving en samenwerking: de 'software'. En tot slot; een gedeelde visie en gevoel van urgentie over waarom verandering belangrijk is: de 'mindware'.

Philadelphia heeft grote ambities op het gebied van mobiliteit, waaronder minder verkeersdoden, meer en betere fietsvoorzieningen, een beter busnetwerk en voetgangersvriendelijke straten in een goede staat van onderhoud. Grote doelstellingen op het gebied van de hardware. Maar de software is deels gedateerd of niet op orde: budgetten zijn kortlopend en onduidelijk, de regionale samenwerking laat te wensen over en er is een lange lijst van doelen en projecten zonder duidelijke prioritering. De grootste uitdaging zit echter in de mindware: de auto is voor de meeste Amerikanen een statussymbool en de garantie voor onafhankelijkheid. Fietsen en OV zijn niet 'cool'.



Adviseren vanuit Nederlandse ervaringen

Philadelphia wil de mobiliteitstransitie versnellen en maakt daarbij gebruik van onze Nederlandse ervaringen. Het draait daarbij in de kern om twee dingen: scherp prioriteren en de 'mindware' veranderen door fietsen en OV anders te 'verkopen' aan de reiziger.

Dutch Approach meets American Way

Natuurlijk brengen we niet alleen Nederlandse ervaringen in, we halen ook Amerikaanse kennis op die we weer hier toepassen. Nederland en de USA leren veel van elkaar op het gebied van verdichting. In Nederland zijn we goed in samenwerken en gewend aan slim omgaan met schaarse ruimte. In Amerika hebben ze veel ervaring met private initiatieven en het verkrijgen van private financiering. Leuk én zinvol om elkaar te inspireren!

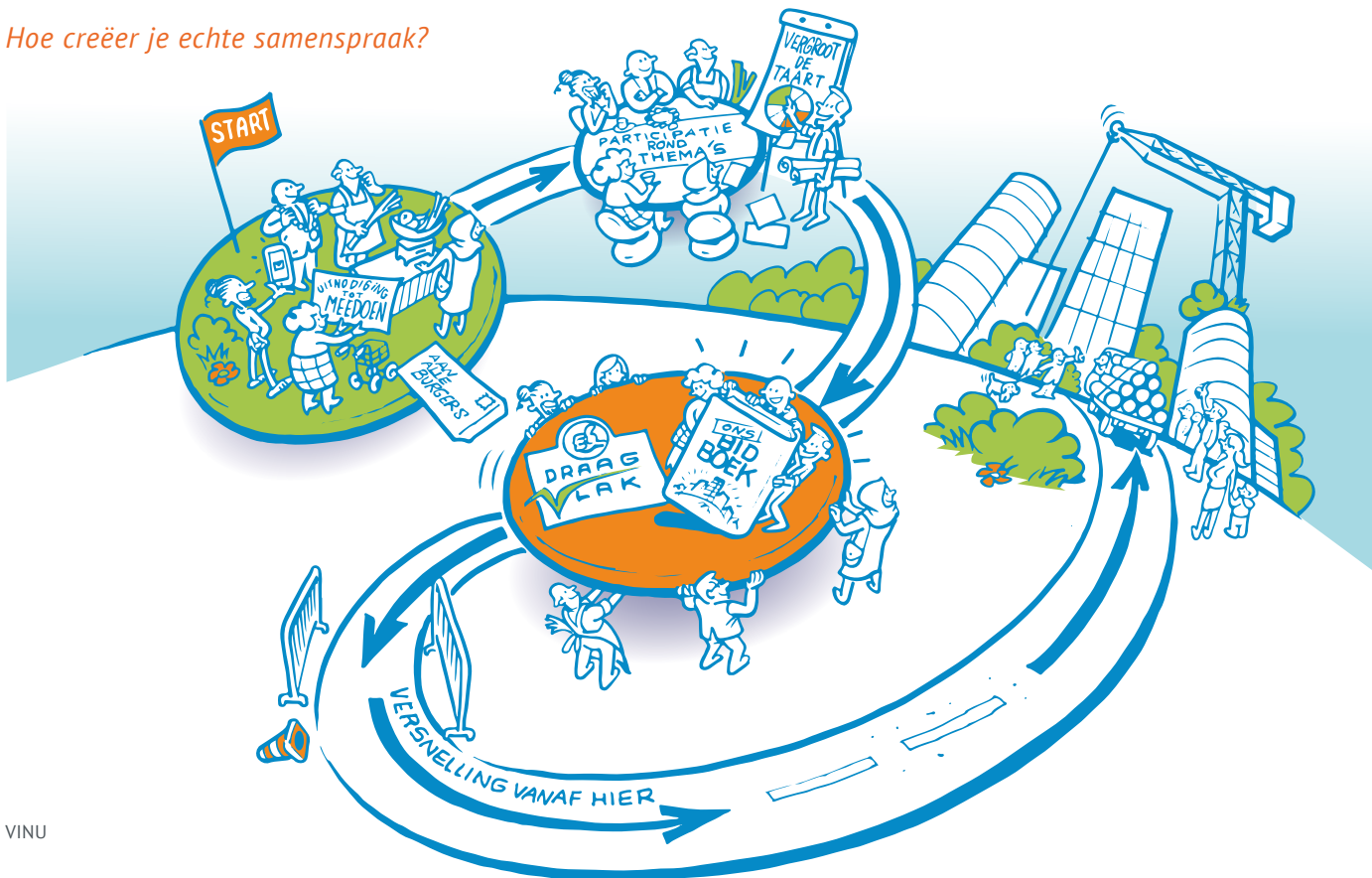




Thijs Stam

Iedereen doet mee

Hoe creëer je echte samenspraak?



Verdichting gaat om het inbedden van het nieuwe in het bestaande: de stad als levend, groeiend organisme. Bouwen met oog en respect voor de historie en voor de belangen van de omgeving. Het zijn immers niet zozeer de stenen en het asfalt, die een stad interessant maken, het zijn de bewoners en gebruikers zelf. De sociale inbedding van een ontwikkeling is zeker zo belangrijk als de fysieke inpassing. Om dit voor elkaar te krijgen is 'samenspraak' cruciaal. Bewoners en ondernemers weten immers zelf vaak heel goed welke waarden in hun buurt bescherming verdienen en waar het bestaande beter plaats kan maken voor het nieuwe. Hun inbreng is waardevol. Hoe bereik je alle belanghebbenden en zorg je er voor dat iedereen meedoet?

De Omgevingswet zet aan tot vernieuwing van de hedendaagse participatie. De burger en ondernemer krijgen door de nieuwe wet meer ruimte om 'mee te doen' op het moment dat een plan wordt gemaakt. De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling is verantwoordelijk voor afstemming met de buurt. We zien in veel gevallen nog steeds de traditionele aanpak. De gemeente huurt een zaaltje af, organiseert een sessie en nodigt 'de omgeving' uit op de reguliere manieren: de huis-aan-huiskrant, de gemeentelijke website, de bewonersbrief en eventueel een bericht op de eigen Facebook-pagina. De focus ligt op reeds bekende partijen. Zij zijn de kenners van de buurt, weten wat er speelt en leeft. Deze manier van uitnodigen levert vaak een eenzijdige opkomst op, te karakteriseren als de betrokken, goed opgeleide

Maatwerk in het Buitenland van Rhon

Het Buitenland van Rhon bestaat uit enkele aaneengeschakelde polders. Provincie Zuid-Holland wil hier 600 hectare 'natuurinclusieve landbouw' realiseren, in combinatie met recreatievoorzieningen. Hier hebben we de rollen omgedraaid: bewoners en ondernemers maken het plan en zij nodigen deskundigen uit om hen daarbij te helpen. Per thema nodigen we specifieke belanghebbenden uit. Het thema 'jacht en schadebestrijding' is bijvoorbeeld gevoelig. Hiervoor nodigen we boeren, jagers, natuurpartijen en omwonenden op persoonlijke titel uit. Zo weten we zeker dat alle belangen aan tafel zitten. Het kost even meer moeite in het begin, maar als er een plan ligt dan gaat niemand dat meer in twijfel trekken.

en conservatieve burger van boven de vijftig, die kritisch de gemeentelijke initiatieven volgt. De ervaring is dat tegenstanders van een ontwikkeling zich vaak veel gemakkelijker organiseren dan voorstanders en volharden in hun tegengeluid. Deze mensen zijn vaak helemaal niet representatief voor alle belangen en meningen die spelen. De stille meerderheid is maar moeilijk in beweging te krijgen.



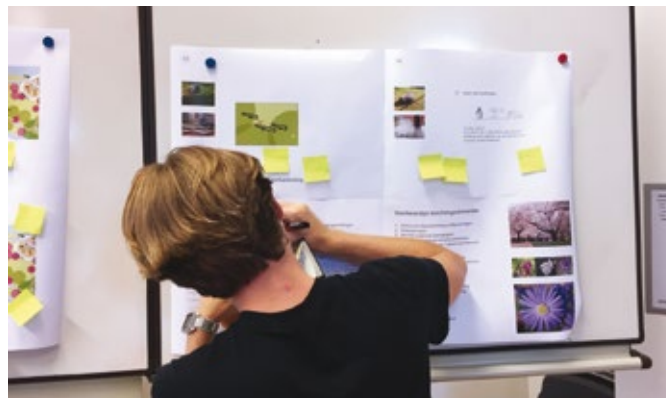
Ga naar buiten

Een representatieve doelgroep kent een mix van leeftijdscategorieën, inkomens, leefstijlen, culturele achtergronden en behoeften op bijvoorbeeld het gebied

van bereikbaarheid, voorzieningen of inrichting van de openbare ruimte. Om deze mix te bereiken moet je echt meer uit de kast halen dan de reguliere manieren. Die zijn niet bepaald uitnodigend, interactief, laagdrempelig en snel. Hoe doe je dat dan wel?

De inzet van de sociale media om informatie te delen is in praktijk effectief. Lastig zijn de soms ongenueanceerde reacties en discussies naar aanleiding van de berichten. Ook een gebiedsgerichte informatiemarkt, met informatie over allerlei projecten in de wijk, werkt goed. Bewoners en belanghebbenden kunnen dan gericht komen 'shoppen'.

Ons motto: Als we plannen maken voor 'buiten' dan moeten we ook naar buiten! Het veld ingaan is écht een doeltreffende manier om de geluiden op te vangen en passanten te vragen naar hun mening. Ga op zaterdag naar het winkelcentrum, het sportveld of naar het park voor een goed gesprek. Zoek studenten op bij de scholen en organiseer een avond op hun vereniging. Ook enquêtes kunnen een waardevolle manier zijn om een grotere doelgroep te bevragen. Bovendien bereik je daarmee ook de gebruikers, die 's avonds geen tijd of geen zin hebben in een inloopavond.



Persoonlijk contact in het Blekerspark

Persoonlijk contact is cruciaal om mensen vanaf de start te betrekken. In het project Herinrichting Blekerspark in Leiden is dit eerste, persoonlijke contact gelegd door het organiseren van een brede inloopavond. Per tafel is toen één thema centraal gesteld en hebben de aanwezigen actief meegewerkt aan de eerste schetsen. Door deze benadering heeft een groot aantal geïnteresseerden zich opgegeven voor de klankbordgroep, die gedurende het hele planproces actief is gebleven. Deze persoonlijke werkwijze resulteerde in een breed gedragen eindproduct, dat alle betrokkenen met applaus hebben ontvangen.

Vergroten en doseren

Veel overheden organiseren hun participatieprocessen voor ieder project binnen afgebakende kaders. Wij zien een aantal mogelijkheden om gericht meer betrokkenheid te creëren. Onze drie belangrijkste aanbevelingen zijn:

- Vergroot de taart. Door uit te zoomen kunnen verbanden, kansen of oplossingen ontstaan, ook voor andere opgaven buiten het directe projectgebied. Meer mensen willen aanhaken bij een breder gebiedsproces. Door de taart te vergroten creëer je kansen, waarmee je het draagvlak voor ruimtelijke ingrepen kan vergroten.
- Organiseer participatie rond beleidsthema's op (binnen) stadsniveau. Thema's als bereikbaarheid en parkeren, winkels en horeca, knooppuntontwikkeling rond stations, wonen voor iedereen, klimaat-duurzaamheid-groen zijn overal actueel. In de 'stadsdebatten' rond dergelijke thema's ontstaat echt een ander abstractieniveau van het gesprek, worden generieke belangen beter afgewogen en 'not in my backyard' discussies vermeden. De uitkomsten van de discussies en het politieke debat kunnen vervolgens één op één in de projecten worden vertaald, zonder het gesprek over te doen.
- Vergeet niet te doseren. Een breed participatieproces is echt niet bij ieder project nodig. In buurten met veel ontwikkelingen zijn bewoners soms echt participatie-moe. Maak in overleg met hen de afweging tussen de participatieprojecten en bepaal in goed overleg vooraf het juiste abstractieniveau om zinvolle input,

wensen en ambities voor de projecten met elkaar te bepalen.

Niet alle input die je onderweg tegenkomt is even belangrijk, niet iedere steen hoeft onderwerp te zijn van een uitgebreide discussie.

Meefietsinterviews in de Haarlemmer Houttuinen

Een mooi voorbeeld van een creatieve benadering is het project Fietsroute door de Haarlemmer Houttuinen. De gemeente Amsterdam zoekt een alternatief voor de overbelaste Haarlemmerdijk en Haarlemmerstraat, waar dagelijks 20.000 fietsers rijden; dit is veel te veel gezien het profiel van deze straten. We zijn zelf op de fiets gesprongen en hebben passerende fietsers al fietsend gevraagd naar hun wensen om een nieuwe fietsroute te willen gebruiken. Wat zijn essentiële voorwaarden voor het slagen van de nieuwe route? Fietsers hebben haast en zijn onderweg, dus hebben we de manier van 'betrekken' daarop aangepast. Stap zelf op de fiets en houd meefietsinterviews!

Een juiste participatie-aanpak brengt stakeholders in beweging en biedt een stevig fundament voor de ontwikkeling en behoud van draagvlak als een project in voorbereiding is. Dit is de basis voor mooie plannen en tevreden mensen. Dromen, plannen en realiseren doen we samen.



Rosanne Bijl

De Pubers van Mokum

Zo worden ze genoemd, de leden van de stadsdeelcommissie Centrum. Een geuzennaam, vinden ze zelf. Ze zijn opvallend jong, bijna allemaal rond de dertig. Vanuit de verschillende politieke partijen zeer betrokken bij het reilen en zeilen van de Amsterdamse binnenstad. Wat drijft hen? Hoe zijn ze zo betrokken geraakt? Rosanne Bijl kwam met hen in contact in haar project Doorgaande Fietsverbinding Haarlemmer Houttuinen. In een goed gesprek met Raphaël van Kraaij en Bas van der Sande, beiden lid van de stadsdeelcommissie Centrum voor de VVD, vroeg ze hen het hemd van het lijf.

Raphaël en Bas zijn er kort over: bijna alles wat de gemeente doet raakt de persoonlijke levenssfeer van de bewoners. Het schaalniveau van de wijk en de dynamiek van buurt zijn heel belangrijk omdat je daar direct invloed op kunt uitoefenen. Iedereen ervaart dezelfde problemen maar over de oplossingen wordt heel verschillend gedacht. Daar gaat het publieke debat over, natuurlijk vanuit de partijpolitieke standpunten maar toch ook vanuit persoonlijke overtuigingen.

De wil om betrokken te zijn zit Raphaël in het bloed. 'Ik ben een 'bemoelial'; zat in de leerlingen- en studentenraad en heb altijd al een politieke drive gehad'. Bas vult aan: 'Het geeft voldoening om mensen te verbinden en een goed debat over de inhoud te voeren. Soms zijn mensen betrokken vanuit onvrede en verzet maar de meesten hebben echt een positieve grondhouding'.

De binnenstad is altijd een samenraapsel van belangen: bewoners, ondernemers, winkeliers en bezoekers rooien het samen. Ze weten de leden van de stadsdeelcommissie goed te vinden. Dit betekent veel in gesprek gaan, je oprecht verdiepen in wat er speelt en je 'van onderop' laten informeren. De wijze waarop de gemeente de informatie aanbiedt is cruciaal. Soms is dit echt voor verbetering vatbaar. 'Jargon en moeilijke procedures zijn voor iedereen lastig te begrijpen. Heb het in de ambtelijke stukken bijvoorbeeld over 'buurtgenoten' en niet over 'burgers'; dat is veel persoonlijker. Werk meer met beelden en impressies, dat is veel makkelijker te begrijpen'. Openheid, transparantie en vertrouwen zijn sleutelbegrippen. Raphaël en Bas nodigen in hun gesprekken de inwoners en



ondernemers overigens consequent uit om aan te geven wat ze wel willen en proactief met eigen ideeën te komen.

Hoe zorgen jullie ervoor dat je alle inwoners bereikt? Dat vraagt een stevige inspanning, vooral omdat de persoonlijke benadering in praktijk het beste werkt. Veel bellen en mailen en soms deur-tot-deur contact. Informatie wordt natuurlijk goed toegankelijk, digitaal beschikbaar gesteld en sociale media, zoals Facebook en Instagram, worden daarbij fors ingezet. Een belangrijke bron van informatie is de jaarlijkse 'buurt-enquête', die input geeft aan de

strategische gebiedsagenda en de concretisering daarvan in de jaarlijkse gebiedsplannen. In stadsdeel Centrum is deze enquête recent door 5600 mensen ingevuld, met een mooie spreiding over leeftijden en achtergronden. Heel bijzonder is 'De stem van het centrum', een online meetingpoint waarop iedereen voorstellen voor zijn of haar buurt kan indienen. Bewoners gaan campagne voeren, zoveel mogelijk stemmen verzamelen en het voorstel pitchten bij de stadsdeelcommissie. Zo komen buurtinitiatieven tot realisatie. Dit platform brengt de buurt en de politiek echt goed samen.

Waar zijn Raphaël en Bas nou het meeste trots op? Dat blijkt vooral de cultuur binnen de commissie te zijn: de goede verstandhouding en het onderlinge vertrouwen. De onderwerpen, die langs komen zijn zeer divers: herinrichting van de openbare ruimte, criminaliteit, uitgaansgeweld rond het Rembrandtplein, tolerantie richting de LHBT-bewoners, ondergrondse fietsenstallingen. Deze diversiteit vraagt studie en inlevingsvermogen. De debatten zijn intens en soms op het scherpst van de snede. Maar uiteindelijk heeft iedereen het beste voor met de binnenstad. Een dat maakt het zo leuk.

Duidelijk is dat de term 'puber' inderdaad een echte geuzennaam is. Raphaël en Bas mogen dan misschien jong zijn, maar het zijn vooral moderne bestuurders die met passie en overtuiging proberen het beste te doen voor hun buurtgenoten.

Met dank aan Raphaël van Kraaij en Bas van der Sande



Jessica van Grootveld

Hoe dan?

Vijf noties uit de cursus klimaatbestendige ruimtelijke inrichting

Collega Jessica won met haar team in 2017 de Young Professional Challenge van het platform WOW. Samen werkten ze aan de vraag 'hoe kunnen wij ervoor zorgen dat Nederland niet bezwijkt onder de gevolgen van klimaatverandering?' Hun oplossing, een autovrije toekomst, overtuigde de jury. Het gewonnen opleidingsbudget investeerde Jessica in de cursus Klimaatbestendige ruimtelijke inrichting.

Klimaatverandering vraagt om ruimte voor klimaatbestendige ruimtelijke inrichting. We moeten onze leefomgeving blijvend aanpassen om zo de toenemende schade door wateroverlast, hitte en droogte te verminderen. Groen en water zorgen niet alleen voor leefbaarheid, maar ook klimaatbestendigheid van de stad. Er staat spanning tussen enerzijds de woningbouwopgave en anderzijds vergroening. Hoe dan? Zo dus! Jessica deelt haar vijf belangrijkste leerpunten:



Tip 1. Dwing duurzaamheid af, anders gebeurt het niet. De klimaatadaptatieve stad komt niet vanzelf. Het kost extra geld in aanleg en beheer. Opdrachtgevers moeten duidelijke eisen stellen vanuit een gedeelde ambitie en zorgen dat afdelingen binnen organisaties met elkaar samenwerken aan integrale oplossingen.

Tip 2. Doe het samen. Klimaatbestendige inrichting vraagt inzet van iedereen. De overheid, marktpartijen én bewoners zijn allemaal aan zet. Achtertuinen, dakoppervlakken, parkeerterreinen: het merendeel van de ruimte in de stad is in particulier bezit. Juist daar is nog een wereld te winnen. Heel simpel: door 'steen' te vervangen door 'groen'. Ondersteunende initiatieven, zoals 'Operatie Steenbreek', kunnen hierbij helpen.

Tip 3. Fuseer belangen en maak de taart groter. Meervoudig ruimtegebruik is complex. Zoek vooral de gezamenlijke voordelen op.

Groen vermindert niet alleen de kans op wateroverlast doordat het de sponswerking vergroot, maar zorgt bovendien voor een verhoogde waarde van huizen en kantoren. Ook draagt het bij aan de natuurwaarde, zorgt het voor verkoeling en draagt het bij aan betere gezondheid en sociale cohesie. Er zijn echt tal van redenen om te investeren in een groene stad.

Tip 4. Maak optimaal gebruik van de beheercyclus. Focus niet alleen op nieuwbouw, maar juist ook op het bestaande. Groot onderhoud aan verhardingen of riolering is aanleiding voor herinrichting van een straat: aanleg van een verbeterd gescheiden rioolstelsel, afkoppeling van dakoppervlakken, uitbreiding groen en waterdoorlatende verharding. Pak deze kansen om de straat klimaatbestendig te maken!

Tip 5. Ga aan de slag met concrete maatregelen. Maak de 'klimaatbestendige stad' zichtbaar. Waar hebben we het dan over? Er bestaan veel klimaatadaptieve maatregelen die je kunt zien, zoals het 'ontharden' (tegels eruit, groen erin), stadslandbouw, regenton, gebruik van waterdoorlatende verhardingsmaterialen, infiltratiestroken, wadi's, opslagkelders, waterpleinen en groen/blauwe daken. Deze maatregelen geven identiteit aan een gebied. Het zijn de dragers van duurzame (her)ontwikkeling.

Jessica haar conclusie is duidelijk: klimaatbestendig inrichten moet een vanzelfsprekend onderdeel van ruimtelijke (her)ontwikkelingen worden. Hiervoor is een omslag in het denken nodig!



Bron: Metropolder.com, Dakpark de Boel in Amsterdam



Bart Gerrits

Niet bang voor de buitenwereld

Vinu workshop over omgevingsmanagement op de Jonge Ambtenaren Dag

Op de Jonge Ambtenaren Dag (JAD) komen jaarlijks meer dan 600 ambtenaren onder de 35 jaar bijeen, om elkaar te ontmoeten en van elkaar te leren. De editie van 2018, deze keer op kasteel Nyenrode, stond weer bol van de workshops, trainingen en andere activiteiten. Sprekers van onder andere de Bestuursacademie, Rijksdienst voor ondernemend Nederland, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en VINU boden de deelnemers inspiratie op allerlei fronten. Wij organiseerden, vanwege onze ervaring met omgevingsmanagement, de workshop 'Niet bang voor de buitenwereld: effectief omgevingsmanagement in jouw project'. In dit artikel blikken Bart Gerrits, omgevingsmanager bij VINU, en deelnemer Willemijn Luchtenbelt, gebiedsregisseur bij de gemeente Stichtse Vecht, terug op de workshop.

De workshop was opgebouwd rond de casus 'Zonnepark nabij kasteel Nyenrode'. Tijdens de workshop werd eerst een stuk 'droge' theorie over omgevingsmanagement besproken. Onze overtuiging is

dat omgevingsmanagement bij ieder project nodig is. Plannen lopen eerder vast op een kritische omgeving dan vanwege technische complexiteit. Om die omgeving in de vingers te krijgen, hanteren we een hands-on aanpak, gericht op tien basisprincipes. De issueaanpak, de persoonlijke benadering en focus op medestanders zijn favoriet.



Uiteraard heb je technieken en tools nodig voor succesvol omgevingsmanagement. De deelnemers kregen inzicht in het uitvoeren van een omgevingsanalyse, de verschillende niveaus van de participatieladder en de toepassing van tools voor strategisch omgevingsmanagement.

"Plannen lopen eerder vast op een kritische omgeving dan vanwege technische complexiteit. "

Om die spannende buitenwereld te ontdekken gingen de deelnemers aan de slag met een rollenspel rond de casus van de fictieve aanleg van een zonnepark. Iedereen kroop in de huid van een specifieke belanghebbende, om te oefenen met de behandelde technieken en om te proberen om tot gedeelde waarden en gezamenlijke belangen te komen. Deze opzet maakte de workshop voor de deelnemers heel luchtig. Het rollenspel leidde tot herkenbare en soms ook hilarische situaties; er bleken grote acteertalenten in de groep die vol vuur hun net bedachte standpunten presenteerden en hun belangen verdedigden. Na afloop gingen de deelnemers naar huis met verschillende praktische hand-outs en de tien basisprincipes.

Drie leerpunten van Willemijn

- "De omgeving kennen en weten wie straks allemaal effect ondervindt van of invloed heeft op jouw project is een belangrijke succesfactor. Daarnaast helpt het door altijd de vraag te stellen welk belang iedere stakeholder heeft (in plaats van het standpunt)".
- "Ik geloof dat omgevingsmanagement de toekomst heeft. Een project is tegenwoordig pas geslaagd als het niet alleen technisch gezien goed in elkaar zit, maar ook door de omgeving wordt geaccepteerd. Met het oog op de nieuwe Omgevingswet wordt dit alleen maar belangrijker".
- "Ken het achterliggende verhaal van het gebied of het project en bouw een duurzame relatie op met bewoners en stakeholders. Op die manier ben je voorbereid op wat er gaat komen en weet je wat de belangen zijn".

Willemijn vatte de meerwaarde van de workshop als volgt samen: "De JAD bood mij de kans om kennis uit te wisselen met andere jonge ambtenaren uit allerlei lagen van de overheid. De VINU-workshop was vooral heel leuk en leerzaam vanwege de heldere opbouw en de variatie in de aanpak. Na de theorie over het omgevingsmanagement konden we zelf aan de slag in het rollenspel. De tien basisprincipes van effectief omgevingsmanagement zijn mij daardoor goed bijgebleven en direct toepasbaar".



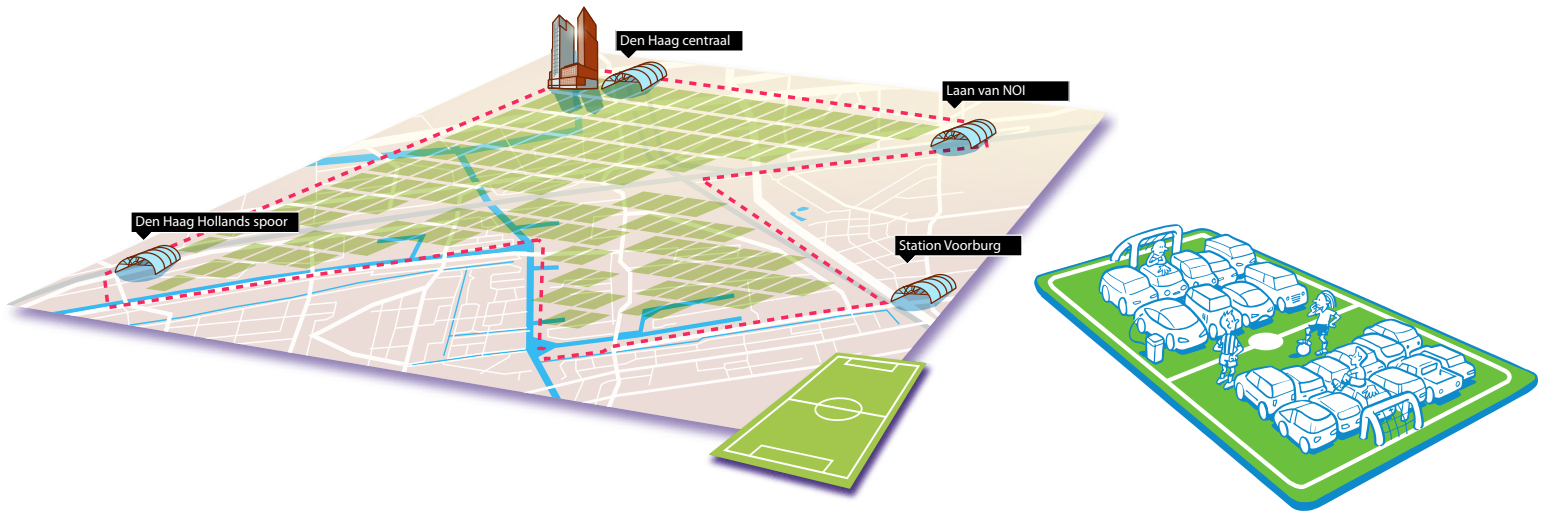
Jelle Postma

Naar een nieuw samenspel in CID-Binckhorst

Gebiedsontwikkeling en mobiliteitstransitie integraal gerealiseerd

Een deel van de Randstedelijke woningbouwopgave landt in Den Haag. De komende twintig jaar krijgen minimaal 25.000 nieuwe woningen en 30.000 nieuwe arbeidsplaatsen een plek in het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst. Dit lukt alleen als we fundamenteel anders omgaan met de mobiliteitsvragen, die daarbij horen. De auto is daarbij niet de oplossing maar juist onderdeel van het probleem: files nemen toe, straten staan vol verkeer en geparkeerde auto's gijzelen de openbare ruimte. Dit is geen aantrekkelijk perspectief. Daarom werkt Den Haag aan een integraal vervoersysteem, als onderdeel van – en voorwaarde voor – de verstedelijkingsopgave.

Het CID is het gebied tussen en rondom de stations Den Haag Centraal, Hollands Spoor en Laan van NOI. Dit is nu al het economisch hart van Den Haag met veel woningen, werkgelegenheid en onderwijsinstellingen. Het gebied heeft een internationale reputatie. De Binckhorst vinden we pal naast het CID. Toch is het een heel ander gebied: een bedrijventerrein in transitie op de grens met Voorburg en Rijswijk. CID en Binckhorst zijn toplocaties voor stadsontwikkeling en voor beide gebieden zijn toekomstvisies opgesteld met aantrekkelijke woon- en werkmilieus. Verdichten is het devies: hoogstedelijke gemengde milieus met hoge concentraties mensen, hoogwaardige bebouwing en openbare ruimtes. Stedelijke transformatie in optima forma.



Een fijne plek voor zoveel nieuwe mensen vraagt om een optimale mix van alle modaliteiten: fiets, openbaar vervoer, auto en wandelen. Daarom werkt de gemeente Den Haag samen met de publieke partners (Ministeries van IenW en BZK, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Provincie Zuid-Holland en de gemeente Leidschendam-Voorburg) aan maatregelen voor mobiliteitstransitie.

Een goed mobiliteitssysteem ontstaat alleen als de samenhang en samenspel in de gebiedsontwikkeling op de juiste manier en in het juiste tempo vorm krijgen. Het is de grote uitdaging om in iedere fase van de gebiedsontwikkeling te komen tot combinaties van

modaliteiten, die passen bij de stad én haar gebruikers. Alleen dan is het mogelijk om de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad te borgen tijdens elke stap van de stedelijke transformatie.

Reizigers verleiden tot andere keuzes

De realisatie van het mobiliteitssysteem start bij de ontwikkeling van de eerste gebouwen. De parkeernorm is één van de sleutels: als Den Haag gaat bouwen op basis van de huidige normen dan zijn er ruim 150(!) voetbalvelden nodig voor alleen al alle parkeerplaatsen. Dat gaat fysiek gewoonweg niet passen met met die bouwopgave van 25.000 woningen. Het aantal geparkeerde auto's en daarmee het autobezit moeten omlaag.

De verstedelijking van CID-Binckhorst biedt een ultieme kans om te innoveren en te experimenteren. De gebieden gaan dienen als proeftuin voor de ontwikkeling en opschaling van Mobility as a Service (MaaS) en nieuwe vervoerssystemen. Iedereen in CID-Binckhorst kiest straks voor de vorm van vervoer die op dat moment het beste past. Die keuze is heel persoonlijk en hangt af van bijvoorbeeld het reisdoel, de bagage en/of het weer. Het gaat steeds minder om de fysieke afstand tot de bestemming; de ervaren 'nabijheid' is belangrijker. Snelheid, gemak en comfort zijn allesbepalend bij deze dagelijkse keuze.

Het systeem ontzorgt en waarborgt het behoud van bewegingsvrijheid. Uiteraard kan het systeem tot op zekere hoogte ook in de keuzes sturen; door beperkt (en tegen een hoge prijs) parkeerruimte aan te bieden, wordt de auto een minder aantrekkelijk alternatief. Dit mes snijdt dan aan twee kanten: er zijn minder auto's in het straatbeeld én er is meer plek voor een aantrekkelijke, groene openbare ruimte met goede loop- en fietsroutes. Bovendien realiseer je hoogwaardig OV gemakkelijker, omdat er meer vraag is.

Het bestaande versterken, ruimte voor innovatie

De opgaven en ambities zijn helder, maar wat betekent dit nu concreet voor CID-Binckhorst? Om te beginnen worden eerst de aanwezige systemen in het gebied versterkt. De vier treinstations zijn een belangrijke drager voor het OV-systeem: Den Haag CS, Hollands Spoor, Laan van NOI en Voorburg worden verder opgeschaald en

gemoderniseerd. Een compacte, snelle en makkelijke overstap tussen de trein en andere vervoersmiddelen en extra stallingscapaciteit voor fietsen, e-bikes, scooters en deelauto's. Daarnaast worden de stations door een slim OV- en fietsnetwerk en aantrekkelijke looproutes beter bereikbaar.

"Plannen lopen eerder vast op een kritische omgeving dan vanwege technische complexiteit."

Daarnaast zijn investeringen in nieuwe netwerken nodig. Denk aan een hoogwaardige OV-lijn die de verbinding legt met de binnenstad en de regio en een impuls is voor het stedelijke OV. Voor OV-reizigers moeten de 'first en last mile' naadloos en perfect geregeld zijn. Hier zijn nieuwe (regionale) fiets- en voetgangersnetwerken belangrijk voor. Het parkeren van de fiets is daarbij een groot punt van aandacht; rond OV-knooppunten gaat het om vele duizenden stallingsplaatsen en ook bij grote publiekstrekkers is de fietsstalling een serieuze ruimtevreter. Deelfietssystemen bieden een oplossing. Geen ongebruikte fietsen die dagenlang op straat staan, maar continu gebruik van de in het gebied aanwezige

fietsen, voor iedereen toegankelijk met een app. Op termijn krijgen zelfrijdende voertuigen ook een rol in de first en last mile.

De autobereikbaarheid *naar* de stad blijft van belang, maar de noodzaak om de auto te gebruiken *in* de stad wordt steeds verder ingeperkt. We gaan hiervoor van 'bezit naar gebruik', bijvoorbeeld met deelautosystemen. Eigen auto's opvangen aan de randen in mobility hubs en passagiers reizen verder de stad in met het OV, op een deelfiets of te voet. De almaar toenemende logistieke stromen en stedelijke distributie vragen om innovatieve oplossingen. We zoeken oplossingen om de eindeloze hoeveelheid 'bestelbusjes' terug te dringen en te zorgen voor slimme bevoorrading van winkels. Binnen de sector werken bedrijven en overheden al samen aan optimalisaties. Ook de bouwlogistiek vormt de komende jaren een spannende uitdaging. Dat de Binckhorst aan bevaarbaar water ligt, is mogelijk een interessante kans.

De hamvraag: Is dit allemaal financieel haalbaar? De genoemde maatregelen vragen immers om stevige investeringen in mobiliteitssystemen, waarbij de kosten veelal voor de baten uitgaan. Er zijn zowel publieke als private bijdragen nodig. De mobiliteitstransitie lukt alleen in samenspel, als alle partijen samenwerken aan innovatieve en nieuwe vormen van bekostiging. De samenhang tussen woningbouw en mobiliteit maakt het denkbaar dat we (private) meeropbrengsten



Bron: gemeente Den Haag

als gevolg van lagere parkeernormen kunnen gebruiken om het mobiliteitssysteem te bekostigen. Een voorbeeld is een eenmalige heffing op de verkoop van vastgoed. Ook zijn er verschillende vormen van betalen voor mobiliteit, zoals het instellen van een congestiezone, tariefdifferentiatie in de spitsuren of toeslagen op parkeren. Het uitzoeken van de mogelijkheden van alternatieve bekostiging en het kiezen van de vormen die passen bij het gebied is één van de uitdagingen. De verwachting is dat reguliere publieke en alternatieve bekostiging voldoende middelen genereren om de

Op zoek naar alternatieve manieren van bekostiging

Geld vanuit gemeenten en regio voor dit type projecten is er maar beperkt. Ook vanuit het Rijk zijn er weinig mogelijkheden, omdat projecten met dit type investeringen voor de komende jaren al grotendeels zijn belegd. Dus moeten Rijk en regio op zoek naar andere vormen van bekostiging.

Een mogelijkheid is het zoeken naar privaat geld door publiek-private samenwerking op te zoeken. Ook andere vormen van alternatieve bekostiging zijn denkbaar, bijvoorbeeld door te variëren in tarieven voor het gebruik van mobiliteit, door specifieke heffingen zoals een spitsheffing of door opbrengsten uit de gebiedsontwikkeling te herinvesteren in mobiliteit.

De inzet van de overheden is om substantieel aandeel van de totale benodigde investeringen in CID-Binckhorst uit alternatieve bekostiging te halen. De manier waarop wordt het komende jaar verder uitgewerkt, in samenhang met de gesprekken over de integrale bekostiging van verstedelijking tussen het Rijk en de G4-gemeenten.



mobiliteitstransitie te doen slagen. Publieke en private partijen staan nu voor de uitdaging om met elkaar de condities voor dit samenspel te bepalen en te komen tot haalbare business cases.

Het bruist in CID-Binckhorst

Voor CID-Binckhorst zit de sleutel tot succes in een ontwikkelstrategie, waarin de vastgoedontwikkeling en het mobiliteitssysteem samen oplopen. Deze samenloop maakt het mogelijk een mobiliteitssysteem aan te bieden dat meegroeit met de vervoersvraag in de verschillende fasen van de gebiedsontwikkeling. Uitdaging daarbij is om steeds voldoende zekerheid aan de markt te bieden over de bereikbaarheidsmaatregelen, zodat dit de gebiedsontwikkeling versnelt. Lastig is dat marktontwikkelingen grotendeels het bouwtempo bepalen en vooraf niet precies duidelijk is hoeveel en welk type mensen er uiteindelijk komen te wonen en te werken. Ook verwachten we veel van verschillende technologische ontwikkelingen. Het mobiliteitssysteem moet daarom adaptief zijn: per fase van de gebiedsontwikkeling bekijken we hoe het mobiliteitssysteem meegroeit. Bij het uitwerken van de ontwikkelstrategie is een uitstekend samenspel vereist tussen de gemeentelijke diensten en alle betrokken overheden: zowel op het gebied van mobiliteit, ruimte, stedenbouw en het grondbedrijf. Deze betrokkenen weten elkaar steeds beter te vinden.



Het bruist in CID en de Binckhorst! De ambities zijn hoog en men ziet kansen om te innoveren en te experimenteren met mobiliteit. Bestuurders van de betrokken overheden maakten onlangs de eerste afspraken over de uitgangspunten van het mobiliteitssysteem. We staan echter pas aan het begin van een lang proces. De

"Per fase van de gebiedsontwikkeling bekijken we hoe het mobiliteitssysteem meegroeit"

samenwerking gaat de komende jaren nog veel vragen van de zes overheden en hun partners in het gebied. Door gevoelde urgentie voor de opgaven, nieuwe manieren van samenwerken en innovatieve bekostigingsmogelijkheden lijkt Den Haag de vele duizenden nieuwe bewoners en werknemers met open armen te kunnen ontvangen. Optimale publieke samenwerking in CID en de Binckhorst

Harold Lek, Jelle Postma en Philippine van der Schuyt begeleiden de mobiliteitstransitie in CID-Binckhorst als onafhankelijke procesmanagers namens de betrokken overheden.

→ VINU zoekt toptalent!

Bij VINU brengen wij projecten ‘Van Idee naar Uitvoering’. Dit doen wij bij toonaangevende opdrachtgevers. Wil jij stevig aan de slag met je eigen ontwikkeling? Heb jij het talent en de ambitie om binnen je projecten echt het verschil te maken? En vooral: ben jij toe aan een flinke stap voorwaarts in je carrière? Neem dan contact met ons op! Graag verkennen we samen met jou de mogelijkheden bij VINU.

We vragen van jou een afgeronde WO-opleiding en een aantal jaar werkervaring bij (semi-)overheden op de gebieden ruimte, mobiliteit en/of duurzaamheid. Je staat bekend als kritische denker, neemt initiatief en hebt plezier in het verbinden van mensen. Bovenal heb je veel zin om te werken als projectmanager in onze ambitieuze organisatie.

Meer info over onze vacatures vind je op www.vinu.nl/carriere.
Liever bellen? Je bereikt **Jelle Postma** op **06 316 550 36**.



“Bij VINU blijf ik mijzelf ontwikkelen. Ik krijg de kans om te werken aan topopdrachten en leer veel, ook door samenwerking met mijn collega’s. Binnen het bureau verdelen we de taken; ik ben verantwoordelijk voor werving en selectie. Een ideale combinatie!”

Jelle Postma, senior projectmanager

A high-angle, wide shot of a massive crowd of people, likely at a music festival or large-scale event. The crowd is extremely dense, filling the entire frame. People are wearing a variety of colorful clothing, and many are holding up phones or cameras, suggesting they are taking photos or videos. The overall atmosphere appears to be one of a large-scale gathering.

Wij zoeken jou!



VIEW

vinu.nl

VINU.
van idee naar uitvoering