

P+

SPECIAL

Jaargang 17
Week 5 | 2019

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Toekomstbestendige verstedelijking

De stad van
straks

De stad van straks

De Binckhorst in Den Haag ontwikkelt zich tot een moderne gemengde woon- en werkwijk.

Hoe zien onze steden er straks uit? Ook over die vraag gaat de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

Om iedereen een woonplek te garanderen in 2035 zijn één miljoen nieuwe woningen nodig.

Niet zoals nu in slaapsteden op flinke afstand van het werk, maar vooral in de grote steden van de Randstad. Voorwaarde is wel een

fijnmazig en innovatief mobiliteitssysteem. Dat vereist grote investeringen. Rijksoverheid

en gemeentes zijn op zoek naar private partijen die daaraan willen bijdragen. In het centrum

van Den Haag en op industrieterrein de Binckhorst is die toekomst al begonnen.





Wat vindt Heijmans Vastgoed van de NOVI?

“Niet iedereen wil in de stad wonen”

Bouwbedrijf Heijmans nam actief deel aan de besprekingen die tot de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) leidden. Hoe kijkt de directievoorzitter van Heijmans Vastgoed aan tegen de prioriteiten?

“Het is goed dat de overheid een Nationale Omgevingsvisie opstelt. Langjarige duidelijkheid is ook richting de markt van belang”, zegt Maarten van Duijn van Heijmans Vastgoed. “Een van de belangrijkste vervolgstappen is de aanwijzing van specifieke gebieden waar woningbouwontwikkeling kan plaatsvinden. Dat geeft marktpartijen de zekerheid die ze nodig hebben om zich langjarig te committeren.”

VNO-NCW spreekt over een Deltaplan voor de woningbouw.

“Daar pleiten wij ook al langer vóór. Eén miljoen woningen voor 2030 erbij bouwen is een enorme opgave. Dat moet je planmatig aanpakken, en daar hoort het aanwijzen van gebieden bij. Zo creëer je tempo. Maar er is meer nodig. Bij bouwplannen in de binnenstad loop je tegen allerlei bezwaarprocedures aan. Hoe zorg je ervoor dat de besluitvorming zorgvuldig maar wel sneller verloopt? Dan moet je iets met het instrumentarium doen. Een instrument dat de afgelopen jaren goed werkte is de Crisis- en herstelwet (Uit 2010, bedoeld voor het versneld realiseren van ruimtelijke en infrastructuurele projecten, red.). Ik pleit er voor die wet zeker tot 2030 door te laten werken.”

Is intensivering van het bouwen in steden onvermijdelijk?

“Waar het kan, moet je dat doen. Daar horen wel forse investeringen in mobiliteit bij. En meer groen, want niemand wil in een louter betonnen omgeving wonen. En er zijn meer uitdagingen: energietransitie, hittestress en waterberging. In onze projecten geven we daar invulling aan. Maar ik denk ook dat de woningopgave niet alleen in de stad gerealiseerd kan worden. En het moet ook niet de enige optie zijn. We willen toch geen systeem, waarbij de overheid bepaalt dat iedereen in de stad moet wonen omdat er geen alternatief is? Dat past niet bij de Nederlandse cultuur.”

Dus toch weer bouwen in weilanden?

“Je moet redeneren vanuit de klant. Er zijn zat mensen die gewoon een grondgebonden woning willen, met een tuin en voorzieningen in de buurt. Daar is een sterke vraag naar vanuit de markt, met name van gezinnen. En die blijven voorlopig toch de grootste groep. Ik pleit dus zeker niet alleen voor bouwen in de weilanden. Maar wel voor bouwen voor de vraag.”

Hebben bedrijven ook een eigen verantwoordelijkheid om de bouwopgave te realiseren?

“Zeker, daar zijn we ons volop van bewust. We werken hard aan een meer conceptmatige en slimmere manier om woningen te bouwen. Onder meer door prefabricage. We hebben de ‘Heijmans One’ geïntroduceerd, het verplaatsbare huis voor één-persoonshuishoudens. Een voorbeeld van circulaire woningbouw, met efficiënter materiaalgebruik en een forse CO₂-reductie. Daar is veel belangstelling voor.”

Mobiliteit is ook onderdeel van onze duurzaamheidsstrategie. We zijn medeondertekenaar van de city deal Elektrische Deelmobiliteit in Stedelijke Gebiedsontwikkeling, en geven daar volop invulling aan. Bijvoorbeeld in het Haagse Energiekwartier (niet in de Binckhorst, maar in het Haagse centrum langs de Singelgracht, red.), waar we met een hele lage parkeernorm mobiliteit op een andere manier inrichten. Mobiliteit als een dienst. We wisselen ervaringen uit: hoe reageren bewoners en de markt? Wat leren we ervan? Met welke partners moet je dit doen? Dat is een innovatie die we omarmen.

Een integrale benadering van opgaven is onze strategie. We kijken niet alleen naar te bouwen woningen maar naar het hele gebied. We hebben een team met zes ecologen. Zij dragen bij aan natuurinclusief ontwerpen. Daarmee creëer je naast de broodnodige woonruimte, in combinatie met parken, groenstroken, water en tuinen, meer biodiversiteit. En daar betrekken we uiteenlopende partijen bij die belangrijk zijn in zo'n gebied. Dat is de nieuwe manier van bouwen.”



DE GEMEENTELIJKE ONTWIKKELAAR EVELINE KOKX-VAN AALSBURG

“In plaats van vooraf alles dicht te timmeren formuleren we nu alleen randvoorwaarden”

Het bruist van activiteiten rondom de Binckhorstlaan, de weg die de oude industriewijk in Den Haag doormidden snijdt. Er wordt hard gewerkt aan de Rotterdamsebaan, die de Binckhorst én het centrum van de residentiestad beter bereikbaar moet maken. De splinternieuwe Victory Boogie Woogie-tunnel gaat zorgen voor een autoluwere Binckhorstlaan. Zwaar materieel maakt aan weerszijden van de weg de grond rijp voor woningbouw. Verhuizers sjouwen meubels naar binnen in het voormalige gebouw van de Staatsdrukkerij, waar inmiddels wordt gewoond. Iets verderop kondigt een bord de komst van een waterstofstation aan.

“Dit is nog maar het begin”, zegt Eveline Kokx-van Aalsburg, projectmanager voor de gemeente van de nieuwe Binckhorst. In het pand waar we haar spreken verrijst een informatiecentrum. Hard nodig, omdat het de komende tijd een stuk drukker wordt in de Binckhorst. Nu nog een mix van kantoren en oude én nieuwe industrie, met een haven en bedrijfsverzamelgebouwen als de voormalige Caballerofabriek en Binck 36. Straks een gemengde woon- en werkwijk. Het stadsbestuur denkt aan 5.000 nieuwe woningen, marktpartijen aan het dubbele aantal.

Verdichting of verbreding van de stad? Huizen dicht op elkaar of uitbreiding langs de stadsgrenzen? De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft richting aan de gewenste toekomst. Wanneer steden blijven groeien moet dit samen gaan met extra aandacht voor leefomgeving: inzet op leefkwaliteit, op gezondheid, op luchtkwaliteit en biodiversiteit. Groen en water moeten meer ruimte in de stad krijgen en worden beter geïntegreerd. In de steden van straks wordt optimaal gebruik gemaakt van restwarmte, van duurzame warmtebronnen in de bodem en het oppervlaktewater en gebouwen die hun eigen energie opwekken.



DE DIRECTIEVOORZITTER VAN HET BOUWBEDRIJF MAARTEN VAN DUIJN

“Ik pleit voor het laten doorwerken van de Crisis- en herstelwet tot 2030”

“Door de groei van de economie en de bevolking zien we een sterke toename van files, toenemende drukte in het openbaar vervoer, hogere woningprijzen en lange wachtlijsten voor huurwoningen. We moeten woningen bouwen op de juiste plekken en tegelijkertijd de bereikbaarheid en leefbaarheid op orde krijgen.”

QUOTE UIT HET KABINETSPERSPECTIEF OP DE NATIONALE OMGEVINGSVISIE, OKTOBER 2018

Voor Den Haag is de prioriteit voor verdichting uit de NOVI geen vraag meer. De stad stuit nu al op grenzen. Er zijn 40 duizend nieuwe woningen in 2035 nodig, maar bouwlocaties om de geplande bevolkingsgroei op te vangen zijn er nauwelijks. Het aantal gemeentelijke plannen voor hoogbouw en verdichting groeit daardoor onstuimig. Zoals rondom de drie stations, Den Haag Centraal, Hollands Spoor en Laan van NOI. Daar komen woontorens met 10 duizend (huur)appartementen. De gemeente zoekt nu projectontwikkelaars die de torens willen bouwen. De nieuwe woonkernen moeten een stuk levendiger worden dan de huidige, na kantoortijd uitgestorven plekken. De Binckhorst is het andere verdichtingsgebied, door de gemeente aangeprezen als ‘de verrassende kant van het Haagse centrum’. “Partijen met ambitieuze plannen zijn welkom”, aldus onlangs de Haagse wethouder Boudewijn Revis. De metamorfose van De Binckhorst verloopt via experimentele regels. “Wij proberen de nieuwe instrumenten die de Omgevingswet straks biedt hier alvast uit”, zegt Kokx-van Aalsburg. “We werken met een omgevingsplan. In plaats van vooraf alles dicht te timmeren in een bestemmingsplan formuleren we nu alleen randvoorwaarden. Zo komt er meer ruimte voor creativiteit en innovatie, is de gedachte.”



Is dit het nieuwe wonen?

Brede loop- en fietsroutes verbinden de verschillende delen van de stad. Ze overbruggen sporen en wegen. De stadsbewoners leven in wooncomplexen rondom een waterzuiverende 'biopolus', waar het lokaal benodigde voedsel wordt verbouwd. Het vele groen in het gebouw is tegelijk ook een verticaal park. Van twee kilometer diepte opgepompt water zorgt voor verwarming van gebouwen en huizen. Een team architecten en ontwerpers bedacht dit toekomstplan voor het economische centrum van De Haag, inmiddels omgedoopt tot Central Innovation District (CID). Het ontwerp is onderdeel van de ontwerpstudie *De Stad van de Toekomst*, opgezet door de branchevereniging van Nederlandse architectenbureaus BNA samen met de vijf grote steden, TU Delft en de overheid. Na negen maanden onderzoek presenteerden de tien ontwerpteams onlangs hun ideeën voor vijf stedelijke transitiegebieden.

"De uitdaging voor Den Haag CID is sowieso al enorm", zegt Lars van Hoften van architectenbureau UN Studio, dat de voortrekkersrol had bij de studie. "In een klein gebied, begrensd door treinstations, een enorme verdichting in woningbouw realiseren. Deels boven de spoorlijnen die het gebied doorkruisen. In ons ontwerp gaan we nog een aantal stappen verder. Wat betekent de energietransitie voor zo'n gebied? Circulariteit, mobiliteit, aanpassing aan het klimaat. Dat hebben we allemaal een plaats gegeven."

Futuristisch misschien, zegt Van Hoften, maar die toekomst is dichterbij dan we denken. Geothermie wordt al toegepast, ook in Den Haag. Er zijn vergevorderde plannen voor een *biopolus* in Florida en in Budapest. Steden die voor woningbouw aangewezen zijn op verdichting ontkomen waarschijnlijk niet aan bouwen boven het spoor. "Dit wordt een wereldwijde trend. Snelle ontwikkelingen in de techniek maken het haalbaar. Door de hoge huizenprijzen ontstaat nu echt een businesscase. In New York plaatsen ze 400 meter hoge torens op het spoor. In Londen zijn ze er al ver mee. Ook in Nederland onderzoeken we nu de kansen en uitdagingen van bouwen boven het spoor, in het kader van de 'Bouwagenda' en het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid'. Het komt ook hier op gang."

Is dit het nieuwe stadsvervoer?

Ziet de toekomst er zo uit? Bij de koop van je nieuwe huis krijg je tegelijk toegang tot een mobiliteitshub bij jou in de buurt. Auto of fiets, bakfiets of scooter? Het staat allemaal voor je klaar. Elektrisch uiteraard, en met één app bedienbaar. Diezelfde app geeft ook toegang tot het openbaar vervoer. Mocht je desondanks geen afscheid kunnen nemen van je eigen auto, dan is het vriendelijke verzoek die aan de rand van de stad te parkeren. Parkeerplaatsen zijn er immers nauwelijks in je nieuwe, groene wijk.

Op deze toekomst speelt Hely in. De startup is sinds een jaar actief op de Nederlandse markt. De eerste hubs zijn inmiddels geopend in de Amsterdamse nieuwbouwwijk Buiksloterham, en in Delft (Schoemaker Plantage). Dit voorjaar volgen Den Haag, Utrecht, Rotterdam en Haarlem.

Hely is opgezet door vier gepassioneerde ondernemers, maar de financier van de startup is opmerkelijk genoeg de NS. "Men ziet daar de potentie van de nieuwe ontwikkelingen op mobiliteitsgebied, vooral ook lokaal", zegt Tarik Fawzi, medeoprichter en Head of Business Development van Hely. "Om snelheid te kunnen maken, is besloten Hely op afstand van de NS te plaatsen. Het is onze opdracht om lef te tonen, fouten te maken en te leren."

Hely is een app, en een mobiliteitsplatform. Het bedrijf heeft zelf geen vervoermiddelen, maar integreert het aanbod van zoveel mogelijk aanbieders van deelvervoer. "Er zijn inmiddels tientallen aanbieders op deze markt actief", zegt Fawzi, "ieder met hun eigen registratie, afrekenmodellen en apps. Wij maken het de eindgebruiker een stuk gemakkelijker door alles geïntegreerd aan te bieden."

Hely werkt niet alleen nauw samen met de verschillende aanbieders van deelvervoer, maar ook met lokale overheden en ontwikkelaars. Zoals in de Binckhorst, waar al in maart twee Hely-hubs moeten verrijzen. Eén gericht op de bedrijven op het voormalige Caballero-terrein, en één iets verderop voor de nieuwe bewoners van de voormalige industriewijk. "De gemeente Den Haag wil de mobiliteit in de Binckhorst op een moderne, duurzame manier inrichten", zegt Fawzi. "De projectontwikkelaars die er gaan bouwen willen die nieuwe mobiliteit vanaf het begin integreren. Dat maakt het tot een ideale proeftuin voor ons."



Het platform I'm Binck wil het rauwe, industriële karakter van de Binckhorst zoveel mogelijk behouden.

"Tot 2030 vragen nieuwe verstedelijkingslocaties om aansluiting op alle verschillende vervoersvormen. De beschikbare middelen voor deze periode zijn echter vrijwel geheel vastgelegd. Optimale koppeling van publiek en privaat geld is daarom het uitgangspunt."

QUOTE UIT HET KABINETSPERSPECTIEF OP DE NATIONALE OMGEVINGSVISIE, OKTOBER 2018

- **Criticasters vreesden** dat daarmee de projectontwikkelaars vrij spel zouden krijgen. Die vrees lijkt vooralsnog niet bewaarheid. Het platform van ondernemers en bewoners I'm Binck formuleerde *kernwaarden* van het gebied, zoals het streven om de creativiteit en het rauwe, industriële karakter zoveel mogelijk te bewaren. De Haagse gemeenteraad nam die kernwaarden integraal over. Ook de bestaande bedrijvigheid is gegarandeerd, zegt Kokx-van Aalsburg. "Er hoeft geen bedrijf weg. Bij ondernemingen die overlast veroorzaken bouwen we geen huizen. En we streven naar 5.000 nieuwe arbeidsplaatsen."

Ook het collectief van gebiedsontwikkelaars 'Stadmakers' (met gevestigde namen als Amvest, Vorm, BPD, Stebru en Schouten-Bouw) prijst de nieuwe werkwijze. "We zijn nu in een vroeg stadium betrokken bij de planvorming", zegt Peter de Groot ('holistisch, creatief ondernemer') namens Stadmakers. "Daardoor is het eindresultaat ook meer van iedereen." De vrij unieke samenwerking tussen bedrijven die feitelijk elkaars concurrenten zijn noemt hij "eigenlijk heel logisch". In de huidige ontwikkelfase hebben de bedrijven immers ook grote gemeenschappelijke belangen. Dus waarom dan niet samen optrekken? En voor de gemeente is het erg prettig én efficiënt om één gesprekspartner te hebben.

De bedrijven achter Stadmakers willen economische en maatschappelijke meerwaarde realiseren in de Binckhorst. Zo onderzocht men de kansen voor duurzame energie in de wijk. Het kán, luidde de conclusie, met een combinatie van warmte-koudeopslag, bodemlussen en de slimme inzet van warmte uit

oppervlaktewater. Voorwaarde is samenwerking van de overheid en de markt. Eenzelfde conclusie leverde het onderzoek naar innovatieve mobiliteit in de wijk op. De Groot: "Gaan we dat allemaal op onze eigen kavel oplossen, of pakken we het samen als groter geheel op?" Een voorbeeld is de geplande bouw van woningen op twee kavels, zonder parkeerplaatsen. Op een derde kavel verrijst een gezamenlijke parkeergarage. Stadmakers overlegt ook met Hely (zie kader), dat twee mobiliteitshubs in de wijk wil opzetten. De overheden onderzoeken een lightrail verbinding, investeren in een hoogwaardige openbaar vervoer-busbaan (HOV), fietsroutes en betere bereikbaarheid van de stations en werken aan een pilot met automatisch vervoer.

Een eerste proef met een zelfrijdende elektrische minibus start overigens dit jaar al bij het Hagaziekenhuis. Aanvullend op het openbaar vervoer kunnen patiënten en bezoekers van het Haagse ziekenhuis de laatste paar honderd meter gratis met de shuttle afleggen. Het is voor het eerst dat een zelfrijdende minibus op de openbare weg zal gaan rijden. Voor de proef werkt het Haagse ov-bedrijf HTM samen met adviesbureau Rebel en The Future Mobility Network.

"In overbodige parkeergarages kun je datahotels vestigen"

Zinvolle experimenten, vindt Karel Mulder, lector Stedelijk Metabolisme aan de Haagse Hogeschool. Hij is binnen het netwerk van wetenschappers Het Groene Brein een van de deskundigen op het gebied van duurzame stedenbouw. Ook hij stelt: verdichting van het wonen in de grote steden kan alleen maar succesvol zijn als het particulier autobezit drastisch wordt teruggeschroefd. Al is het maar omdat de grond in die gebieden veel te kostbaar is om er parkeerplaatsen op te maken. Dat sluit aan bij de trend van het verminderen van parkeerplaatsen in de stad. Mulder heeft alvast een voorstel voor herbestemming van de binnenkort overbodige parkeergarages: "Je kunt er datahotels (datacentra) in vestigen. Die geven geen overlast, maar ➤



De metamorfose van de Binckhorst is hier en daar al zichtbaar.



› leveren wel warmte: ideaal om het lokale warmtenet op aan te sluiten.”

In zijn vakgebied onderzoekt Mulder hoe overheden, bedrijven en burgers kunnen bijdragen aan leefbare stedelijke omgevingen. Hoe kijkt hij aan tegen de plannen voor de vergaande intensivering van het wonen in de stad? “Verdichting heeft veel voordelen. Het helpt om steden duurzamer te maken. Vooral omdat je efficiëntere infrastructures krijgt, zoals warmtenetten. Die zijn onhaalbaar in een wijk met wijd gespreide woningen. Ook openbaar vervoer is efficiënter naarmate er meer mensen op een vierkante kilometer wonen. En dat geldt ook voor de benodigde klimaatmaatregelen. Je moet wel oppassen voor hittestress bij meer versterking, maar daar kun je maatregelen tegen nemen. Groene daken aanleggen bijvoorbeeld. En nauwere straten, zodat zonlicht er in de zomermaanden niet meer binnenvalt. Zoals je ook ziet in de mediterrane steden.”

Wel is flankerend beleid nodig, meent Mulder, om ongewenste effecten te voorkomen. Zoals een toenemende scheiding van rijk en arm. “Die torenflats die Den Haag nu wil bouwen: worden dat geen yuppeneilanden? Men zegt dat niet te willen, maar heeft de gemeente wel voldoende mogelijkheden om dat te voorkomen? Of neemt de markt het helemaal over? Dit soort dure plekken zijn lastig in te vullen met sociale woningbouw.”

Een ander gevaar is dat het wonen in appartemententorens aanzet tot anoniem woongedrag. “Voor het verduurzamen van de woonomgeving zijn betrokken bewoners nodig. Met de blik naar buiten, in plaats van naar binnen gekeerd. Dus denk ook na over hoe je in die verdichte binnensteden toch het samenleven kunt bevorderen.” ■

“Het heeft de voorkeur om de woningbouwopgave zoveel mogelijk binnen bestaand bebouwd gebied te realiseren. (...) Intensiever gebruik van de ruimte binnen de bestaande bebouwde omgeving (...) biedt kansen om kwaliteit toe te voegen. Er zijn veel onderbenutte locaties die kunnen worden getransformeerd.”

QUOTE UIT HET KABINETSPERSPECTIEF OP DE NATIONALE OMGEVINGSVISIE, OKTOBER 2018

Websites

- + [Nationale Omgevingsvisie](#)
- + [E-magazine Stad van de Toekomst](#)
- + [Biopolus](#)

-
- + TEKST HANS VAN DE VEEN
 - + FOTOGRAFIE MISCHA KEIJSER, RENE KOSTER PHOTOGRAPHY (PORTRET MAARTEN VAN DUIJN EN UNSTUDIO (ARTIST IMPRESSION)
 - + ART DIRECTION BUREAU BOUDEWIJN BOER EN STUDIO 10
 - + UITGEVERIJ ATTICUS BV
 - + WWW.P-PLUS.NL