



Gemeente Amsterdam

Ontwikkelingsbedrijf

Ecowijken in Amsterdam

VERSLAG EXPERTMEETING

Een verslag van de expertmeeting Ecowijken in Amsterdam van 25 november 2008. Georganiseerd door het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam, in samenspraak met stadsdelen, diensten, projectbureaus, marktpartijen en andere specialisten.

Verder na het GWL-terrein...

Bij de viering van het tienjarig bestaan van de succesvolle ecowijk op het voormalige GWL-terrein (februari 2008) ontstond spontaan de notie dat het vreemd is dat er in Amsterdam nog geen navolging heeft plaatsgevonden. Op verzoek van wethouder Maarten van Poelgeest begon het Ontwikkelingsbedrijf direct met het voorbereiden van een expertmeeting, die plaatsvond op 25 november 2008 in haar huis. Diverse aspecten van mogelijke ecowijken en autoluwe/autovrije wijken in Amsterdam passeerden de revue. In deze krant doen wij verslag van presentaties, aangevuld met interviews, reacties, conclusies, tips én een kaart met mogelijke locaties.



Informatie:

Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam
Bart Truijens 020 552 6076,
b.truijens@oga.amsterdam.nl

Programma 25 november 2008

Dagvoorzitter: Dirk de Jager - wethouder Westerpark
Presentaties: Willem van Leuven - projectmanager
Cees Groot - klimaatadviseur
Dries Drogendijk - bestuursadviseur
Interview: Jan Willem Kluijt - bewoner
Zaaldiscussie

E N V E R D E R

| | |
|---|----|
| Een sprekend voorbeeld, maar hoe verder | 2 |
| Ecologie én sociale duurzaamheid | 4 |
| Kansen per locatie | 5 |
| Volop kansen voor Amsterdam | 6 |
| Ecowijk + | 8 |
| Reacties uit de zaal | 9 |
| Gouden tips en randvoorwaarden | 10 |
| Mogelijke locaties voor eco en/of CPO | 14 |

GWL-terrein bestaat ruim tien jaar

Een sprekend voorbeeld, maar hoe verder?

Het GWL-terrein in Westerpark wordt gezien als aansprekend voorbeeld. Toen, we spreken over 1991, was een ecowijk nog een volledig nieuw gegeven. Projectmanagers Willem van Leuven en Ineke Karemaker vertellen wat er bij kwam kijken om de wijk tot stand te brengen. Bewoner van het eerste uur, Jan Willem Kluit, vertelt aansluitend waarom hij er 'alleen nog horizontaal' weer uit wil.

Westerpark was in die tijd een roerige buurt, met heel veel betrokken bewoners. Dat zijn ze trouwens nu nog steeds. Dat blijkt ook uit de film 'GWL terrein 10 jaar, geboorte van een Ecowijk' die in opdracht van de bewoners werd gemaakt en tijdens het tienjarig bestaan werd gelanceerd. Die betrokken bewoners vergden het nodige geduld en tact. Opbouwwerker

'Je moet goed afwegen hoeveel invloed de ontwikkelaar een toekomstige bewoner met mede-opdrachtgeverschap werkelijk biedt'

Paul Christenhuis bemoeide zich intensief met de organisatie van het proces. De inspraakrondes werden extra beladen omdat buurtbewoners zicht hadden op een eigen woning in de te bouwen ecowijk. Bij de vraag of er wel of niet ruimte geboden zou worden aan auto's, moesten ook andere vragen worden beantwoord: betekent eco dat je prettig woont of dat je de wereld wilt redden? Wil je mensen zonder auto of een autovrij maaiveld?

Projectmanager Van Leuven noemt de factoren die bijdroegen tot het succes van het GWL-terrein:

Succesfactoren

1. Een krachtig, collegiaal DB met dito ambtelijke top, dat in het project geloofde (bovendien: een sterke projectwethouder en geen gekibbel over portefeuilles)

2. De bereidheid om bestuurlijke risico's te nemen (geen haalbaarheids-onderzoeken vooraf)
3. Een heldere opdracht: een 'state of the art' milieuwijk op alle aspecten, een wijk voor mensen zonder auto en 'kijken hoe ver je komt'
4. Grote steun uit de omliggende buurten
5. Goede inzet van de corporaties (Zomers Buiten, AWW, Eigen Haard, de Protestantse en Rochdale richtten samen het uitvoerend bureau ECOPLAN op en dat "had lef")
6. Alle bewoners - zowel huurders als kopers - kregen een alternatieve woonplek aangeboden als zij geen afstand wilden doen van hun auto. Iedere bewoner heeft er dus echt voor gekozen om op GWL te gaan wonen.

Afbreukrisico's

1. Kies een goede milieuadviseur (bij het GWL-terrein zijn er eerst twee versleten voordat men bij het juiste bureau uitkwam)
2. Wees duidelijk over wat je wilt en met wie (bijvoorbeeld: doorsnee Amsterdammers of een verzameling 'milieufreaks'?)
3. Geen vrijblijvend spelletje (er was sprake van verboden, geboden, offers en risico's)
4. De randvoorwaarden voor een auto-vrije ecowijk moeten kloppen (goed OV, een goed omgevingsmilieu, goed bereikbaar)

Van Leuvens conclusie: een auto-vrije ecobuurt lukt alleen in een bestaande wijk, met bestaande voorzieningen en korte loopafstanden.



Willem van Leuven



COLOFON:

Dit is een uitgave van het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam.

Productie: Bart Truijens (senior adviseur specialist) en Simone van Harten (communicatie woningbouwregie)
Teksten: Bas Donker van Heel en Mariëtte Drieënhuizen
Foto's: Eveline Renaud, DigiDaan en Marcel van der Meer
Opmaak en druk: Multicopy
Oplage: 800

Voor meer exemplaren: s.vanharten@oga.amsterdam.nl
Ook voor de nieuwsbrieven over Collectief Particulier Opdrachtgeverschap



Het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam
deelt graag haar kennis met u en ziet ook uw
reactie en ervaring tegemoet !

Projectmanager Ineke Karemaker kon niet op de expertmeeting aanwezig zijn, maar onderschrijft de conclusies van haar collega. Aan haar de vraag wat de lessen zijn voor eventuele nieuwe ecowijken in Amsterdam.



Ineke Karemakers

Pragmatisme

Karemaker: "Er is nog veel onderzoek nodig, bijvoorbeeld naar auto-luw en autovrij. De tijden zijn veranderd. Toen we met het GWL-terrein

bezig waren had tweederde van de betrokkenen geen auto, inmiddels zijn die auto's er wel. De keus van een milieudviesbureau

was toentertijd lastig, omdat het in 1991 nog in de kinderschoenen stond. Ook dat is veranderd. Onze uiteindelijke milieudviseur, Anke van Hal, is nu hoogleraar Sustainable Housing aan de TU in Delft. Je zou kunnen zeggen dat we pragmatisme nodig hebben. Het GWL had een hoog ideologisch gehalte, en dat werd politiek gesteund. Ik denk niet dat je nu nog een volledig autovrije wijk kunt realiseren, al zal het nog wel lukken om een autovrij maaiveld tot stand te brengen. Als ik erop terugkijk, dan waren het tropenjaren. Woningen werden



GWL-terrein: Zichtlijnen sluiten aan op de buurt

'bij het ontwerp is aangesloten op straten en zichtlijnen die er al waren in de buurt'

buurtgebonden toegewezen, dus veel insprekers hadden eindelijk kans op een grotere, betere woning. Niet iedereen was even idealistisch op milieugebied, al speelde dat wel vaak mee.

Een ander interessant punt is: bij het ontwerp is aangesloten op straten en zichtlijnen die er al waren in de buurt.

Jan Willem Kluit, bewoner GWL-terrein:

'Ecologie én sociale duurzaamheid'

Jan Willem Kluit was vanaf het begin betrokken bij het tot stand komen van het GWL-terrein. Met een groep liet hij één van de bestaande gebouwen als particulier opdrachtgever aanpassen. Hoewel dat geen sinecure bleek is hij van één ding zeker: hij wil er nooit meer weg, "alleen nog horizontaal".

Kluit: "Een hele belangrijke factor die heeft bijgedragen aan het succes van het GWL-terrein was het stedenbouwkundig ontwerp. Dat is niet ontstaan vanuit een 'anti-auto'-ideologie, het ging ons om een veilige, kindvriendelijke omgeving. Het terrein is zo ingericht dat er verschillende speel- en ontmoetingsplekken zijn. Café-restaurant 'Amsterdam' speelt ook een belangrijke rol als ontmoetingsplek. En hetzelfde geldt voor de volkstuinten die zich verspreid over het terrein bevinden. En dat werkt."

Hij vervolgt: "Het weghouden van auto's van het binnenterrein heeft zeker tot die sociale duurzaamheid bijgedragen. Wat de ecologische ambities betreft: die waren hoog voor 1993, maar zijn inmiddels bijna standaard geworden."

Niet alle technologie functioneerde

'Alleen nog horizontaal eruit'

naar behoren. Zo zijn defecte grijs waterinstallaties er door boze verenigingen van eigenaars uitgesloopt. Er zijn in de ecowijk overigens acht zelfstandig opererende VVE's. De huur- en koopwoningen bevinden zich in aparte blokken, die door elkaar staan. Een deel van de buurtbewoners is doorgestroomd naar het GWL-terrein.

Kluit noemt nog een succesfactor: "Er was vanaf het begin een buurtbeheerder."



Jan Willem Kluit



GWL-terrein: Verschillende speel- en ontmoetingsplekken

Cees Groot, klimaatadviseur Dienst Milieu en Bouwtoezicht

Kansen per locatie

Op 10 september 2008 besloot de gemeenteraad unaniem dat woningen in Amsterdam vanaf 2015 klimaatneutraal gebouwd zullen worden. Maar als dat standaard wordt dient zich de vraag aan hoe je ecowijken nog apart kunt profileren.

Daarvoor, zo betoogt Groot, zijn gelukkig voldoende thema's voorhanden: gebouwen als energieproducent, ecosysteem of zonneregulator. Of koppeling met andere duurzaamheidsthema's als autoluwheid, grasdaken of wonen op het water. Hij raadt aan twee ecothema's - naast 'klimaatneutraal' - te kiezen, gekoppeld aan de locatie en het karakter van het te ontwikkelen gebied.

Energie opwekken op locatie

Naast energiebesparing en de inzet van duurzame bronnen is het mogelijk tot volledige reductie van gebouwgebonden uitstoot van CO2 te komen door energie duurzaam op te wekken op locatie. Bij energiebesparing noemt Groot: duurzame casco's, laag temperatuur vloerverwarming, douches met zonnecollectoren, LED-lampen, domotica en 12 voltnetwerken, hotfillaansluiting voor vaatwassers en wasma-



Cees Groot

chines en vraaggestuurde ventilatie. Bij duurzame opwekking op locatie valt te denken aan: stadswarmte en duurzame koude, zonne- en windenergie en, niet te vergeten, goede voorlichting over huishoudelijk energiegebruik. Ook geeft hij een overzicht van de meerkosten afgezet tegen maatregelen en energiegebruik. Hieruit blijkt dat er een punt is waarop minder energieverbruik om exponentieel hogere investeringen vraagt.

Tot slot wijst Groot erop dat de bijdrage van grootstedelijke projecten, zoals de ontwikkeling van Buiksloterham (Noord), bij het realiseren van ecowijken essentieel is. Daarbij hoort het uitdagen en faciliteren van gemotiveerde groepen en particulieren op het thema duurzaamheid. De mate van duurzaamheid is bepalend bij de selectie van de ontwikkelaar van het gebied.

Kansen per locatie

Bijdrage grootstedelijke projecten essentieel

- Energievisie opstellen of actualiseren
- Duurzaamheid in procedure selectie en gunning
 - o Afwegen duurzaamheid, kwaliteit en geld
 - o Pilot Buiksloterham: gunning 100% duurzaamheid
- Initiëren bijzonder duurzame projecten
 - o Opvolgproject GWL
 - o Autoluw
 - o Ecologie
 - o Green buildings
- CPO & zelfbouw: campagne 'Wie wil duurzaam wonen?'

Gemeente Amsterdam
Dienst Milieu en Bouwtoezicht

Kansen per locatie

Zeeburgereiland en IJburg 2^e fase:

- Ecologische kwaliteit, waterkwaliteit, wijk zonder scheidslijnen, klimaatneutraal bouwen,?
- Thema per (eco) eiland

Interview met dagvoorzitter Dirk de Jager, bestuurder Westerpark en bewoner GWL-terrein

‘Volop kansen voor Amsterdam’

Dirk, wat zijn voor jou de eigenschappen van een ecowijk? En hoe passen auto's in dat verhaal?

“Dat is een wijk met duurzame materialen en energie. Maar in Westerpark – en ikzelf zeker ook – denken we daarbij ook aan autogebruik. Als je kijkt naar het GWL-terrein, dan zie je aan een autovrije of autoluwe wijk effect heeft op de sociale samenhang. De ruimte wordt door mensen gedomineerd en niet door auto's. Ouders weten dat hun kinderen daar veilig kunnen spelen, en dat is toch iets anders dan een woonerf bijvoorbeeld.”

‘de ruimte wordt door mensen gedomineerd, niet door auto's’

En als je een woonblok maakt met een autovrije binnenruimte en - autoluwe - parkeerruimte aan de randen of onder de grond?

“Een woonblok afsluiten voor anderen vind ik geen aantrekkelijk idee. Bij het GWL-terrein is het een open en vrij maaiveld en dat werkt goed. Men ontmoet elkaar daar. Kijk, je hoeft een ecowijk niet per definitie te koppelen aan een autovrije of luwe wijk. Dat is een keuze. In de Houthavens zullen bijvoorbeeld vijf van de acht eilanden autovrij zijn, en drie worden autoluw. Verder wordt een van die eilanden een echt autodeelgebied.”

Wat zijn de kansen en risico's van ecowijken en autovrije wijken in Amsterdam?

“Kansen zijn er genoeg. Dan denk ik aan plekken binnen de ring,



Dirk de Jager

aan inbreidingsgebieden zoals het Polderweggebied, het Stadionplein, IJburg, Zeeburgereiland of het zuidelijke stuk van het Food Centre in Westerpark dat mogelijk ontwikkeld gaat worden. Ons beleid is dan dat het autovrij wordt. Als je aan gebieden aan de buitenrand denkt, dan moet je ook meer parkeergelegenheid mogelijk maken. Het risico is dat de gemeente minder geld verdient met de grond omdat woningen zonder parkeergelegenheid een iets lagere prijs hebben. Maar, nog-

‘blijf als ontwikkelaars en politici verstandige keuzes maken’

maals het GWL-terrein, je ziet dat als woningen hier verkocht worden nieuwe bewoners van tevoren weten dat het zeer autoluw is. Het selecteert zich dus vanzelf uit, ook al heeft menigeen er veel voor over sowieso een woning in Amsterdam te bemachtigen.”

Zou de kredietcrisis nog roet in het eten kunnen gooien?

“Je mag hopen dat ontwikkelaars en politici verstandige keuzes blijven maken. Een woning gaat heel lang mee, dus laat het dan een goede, duurzame woning zijn. Als je afziet van een autovrije wijk uit angst dat woningen niet worden verkocht zou dat een gemiste kans zijn, korte termijn denken. Kijk ook naar de sociale kant, die zo belangrijk is gebleken bij het GWL-terrein.”

Interview met Wethouder van Poelgeest

‘Iedere ecowijk kan andere invulling krijgen’

Bij de viering van het tienjarige bestaan van het succesvolle GWL-terrein realiseerden velen zich ineens dat het vreemd is dat Amsterdam niet meer ecowijken kent.

“Inderdaad, ik was één van die mensen. Het GWL-terrein is een inspirerend voorbeeld. Vandaar dat we nu serieus aan het onderzoeken zijn wat we precies onder ‘een ecowijk’ verstaan en of er in Amsterdam kansen en locaties zijn voor zulke wijken.”

‘Ecowijk in combinatie met CPO’

Bij een ecowijk denk je in de eerste plaats aan duurzame grondstoffen en technieken en aan autoluweheid. Maar hoort er niet ook een speciaal soort, geëngageerde bewoners bij?

“Duurzaam bouwen wordt standaard in Amsterdam. We zijn op weg naar klimaatneutrale woningen en complexen. Sinds het GWL-terrein werd gerealiseerd zijn we niet alleen ruim tien jaar verder met duurzame bouwtechnieken en energieopwekking, het besef dat we de klimaatverandering moeten keren is ook veel breder doorgedrongen. De bereidheid om consequenties te trekken voor je eigen manier van leven zal denk ik snel groeien. Daarom zullen nieuwe ecowijken zeker belangstellenden trekken. Trouwens, voor de eerste Amsterdamse ecowijk, het GWL-terrein in Westerpark, liep het toen al storm.”

En de autoluweheid? Op het GWL-terrein zijn auto's naar de randen gedrongen. Maar dat kan alleen als de OV-verbindingen en andere



Woningbouwregisseur Bob van der Zande en Wethouder Van Poelgeest

voorzieningen in de directe omgeving afdoende zijn.

“Autobezit en autogebruik in een ecowijk moeten we goed onderzoeken. Er hoeft niet één Amsterdamse norm voor te komen. Iedere ecowijk kan wat dat betreft een andere invulling krijgen. Met

‘Betrek bewoners bij vervoersopties’

of zonder parkeergarage, autodelen of helemaal autovrij. Dat hangt van de locatie af, maar ook van de bewoners. Ik kan me voorstellen dat je die namelijk al vroeg in het proces erbij betrekt. Als zij mee kunnen bepalen hoe hun wijk eruit komt te zien, inclusief vervoersopties,

dan zullen de betrokkenheid van de bewoners en de sociale cohesie er niet minder op worden.”

Een laatste opmerking? Misschien over mogelijke locaties?

“In de zomer van vorig jaar hebben we al een verkenning gedaan naar de kansen van een autoluwe wijk. Toen kwam Zeeburgereiland in beeld. Maar het is nog te vroeg om te bepalen waar we ecowijken gaan realiseren. Het zou mooi zijn als we initiatieven van bewoners hiertoe zouden kunnen ondersteunen. Een ecowijk zou je heel goed in combinatie met collectief particulier opdrachtgeverschap kunnen opzetten, al is dat natuurlijk ook weer geen voorwaarde.”

Reactie Bob van der Zande, woningbouwregisseur

Ik ben zeer tevreden over het enthousiasme waarmee iedereen deelnam aan deze bijeenkomst. Er kwamen zaken aan bod, die het waard zijn om uitgediept te worden. En die vragen om met dit onderwerp aan de gang te gaan: het GWL-terrein vraagt om een eigentijds vervolg.

Sociale samenhang krijgt een goede kans door de bewoners vroegtijdig te betrekken, particulier opdrachtgeverschap kan een grote rol spelen. Duurzaamheid is een aansprekend thema wat mensen kan binden. Ook andere thema's, zoals water in de wijk, werken-aan-huis of kunst kunnen zorgen voor binding en samenhang in de wijk.

De kredietcrisis kan het zoeken naar slimme oplossingen stimuleren. Specifieke mogelijkheden van de locaties kunnen meer benut worden, innovaties kunnen zich terugverdienen. De crisis geeft ruimte om nog iets langer en beter na te denken over nieuwe concepten, zowel technisch, stedenbouwkundig als in het proces. Ik ben benieuwd naar de eerste initiatieven.

Dries Drogendijk, bestuursadviseur stedelijke ontwikkeling

Kansen voor een ecowijk +

Dries Drogendijk verkende de kansen voor een autovrije wijk met hoge milieuambities. Bewoners hebben geen eigen parkeerplaats of parkeervergunning, maar zijn via een Vereniging van Eigenaars (VVE) aangesloten op een van de Amsterdamse autodeelsystemen. Een wijk dus waarin autodelen het bepalende kenmerk is. Bewoners kiezen voor gemak, duurzaamheid en financieel voordeel (als je minder dan 12.000

een begrip als 'autodeelwijk' nog wel wat planologische en juridische hobbels te nemen, legt Drogendijk uit. Om te vervolgen met de vraag waar een autodeelwijk de beste kans maakt en onder welke voorwaarden.

Hij noemt als eerste het binnenstedelijk gebied. Hier zijn de voorzieningen, waaronder openbaar vervoer, op niveau. Bovendien vinden we hier projectgebieden met woningaantallen tussen de 100 en 250. Een goede maat. Daarnaast zijn er nog de opvullocaties met getallen tussen de 40 en 50 woningen.

Uitbreidingslocaties

Als minder kansrijk ziet Drogendijk IJburg of Zeeburgereiland. Dat heeft alles te maken met het voorzieningenniveau. Ook denkt hij dat de doelgroep

kilometers per jaar maakt). Er is altijd een parkeerplaats beschikbaar en voor iedere deelauto staan er twee gewone auto's minder op straat. Per deelauto zijn er gemiddeld 21 gebruikers. Natuurlijk zijn er voor het realiseren van



Dries Drogendijk

voor die gebieden meer 'autogericht' is. Bovendien zal sprake zijn van een negatief effect op de grondinkomsten voor de gemeente. Conclusie: kies hier voor vormen van autoluwheid. Nog minder kansrijk voor een autovrije wijk zijn de herstructureringsgebieden. Er zijn daar weinig voordelen te bedenken en het bestaande autobezit speelt een remmende rol. Wel zouden kleinere locaties rond winkelcentra en/of openbaar vervoersknooppunten een kans maken.

xxx

Autodeelwijk ≠ ecowijk

- **Autodeelwijk:**
 - Bewoners hebben geen eigen parkeerplaats of parkeervergunning
 - Via VVE aangesloten op autodeelsysteem
 - Deelauto's beschikbaar in garages
- **Ecowijk:**
 - Verlagen milieudruk door technische, milieukundige en bouwkundige maatregelen
 - Autoluw karakter is onderdeel
- **Overeenkomst:**
 - Herkenbare wijk
 - Betrokkenheid bewoners

xxx

Autodelen als onderdeel van een ecowijk

- Autodelen kan nog veel verder worden versterkt:
 - 'comfortabeler dan een eigen auto':
 - Dienstverlening
 - Versimpelen huursysteem
 - 'moet voelen als een eigen auto'
 - Meer differentiatie in typen
 - Woon-werkverkeer en vakanties
- Fijnmazig netwerk openbaar vervoer is vereiste
- Winkels en voorzieningen op loopafstand
- Voldoende stallingsruimte voor (bak)fietsen

Reacties uit de zaal



'We moeten een methode ontwikkelen waarmee we ontwikkelaars uitdagen. Laten we de markt stimuleren om alles uit de kast te halen. Dat was de opzet van onze motie om klimaatneutraal bouwen als voorwaarde te stellen. Het is niet de bedoeling om alles met milieunormen dicht te timmeren.'

Jeanine van Pinxteren, Gemeenteraadslid Groen Links

'Werk een competitie uit, stimuleer de markt'

Co Stor, Stadsdeel Westerpark, Houthavens



'Kijk ook naar je eigen rol als gemeente. Op IJburg zijn twee scholen en een sporthal op komst. Daar gebeurt nog niets mee. Maak daar nu vast geld voor vrij. En verder denk ik dat we de inrichting van de openbare ruimte, de vergrijzing en functiemenging in dit verhaal zouden moeten betrekken.'

Igor Roovers, Projectbureau IJburg

'Vergeet niet dat deze ambities geld kosten.'

Marice de Lange, Projectmanagementbureau



'Denk in termen van kansen. In het Polderweggebied zijn we erin geslaagd warmte/koude-opslag en grassdaken te realiseren zonder dat het extra geld kost.'

Ellen Nieuweboer, Projectmanagementbureau

'Wat vinden we het allerbelangrijkst bij eventuele ecowijken? Het milieu of de sociale samenhang?'

Marian Wüst, stadsdeel Zuid-Oost

'Sociale samenhang krijg je er gratis bij als je het stedenbouwkundig proces vanaf het begin goed begeleidt. Kijk ook naar de ruimte voor ontmoeting op het maaiveld.'

Lex Kwee van Bouwpraktijk Innovatie



'Er moet een zekere homogeniteit onder bewoners zijn. Kijk ook naar het aantal bewoners en naar de verhouding tussen koop- en huurwoningen, waarbij je de samenhang nog kunt organiseren.'

Leo Lemmers, Stadsdeel Westerpark

'Is er centraal al nagedacht over welke locaties zich hiervoor lenen? En wat betekent dit allemaal voor de grondprijzen? Daar moeten we nog eens goed naar kijken.'

Kees Diepeveen – Bestuurder Stadsdeel Noord



Gouden tips en randvoorwaarden:

- scheid ECO van autovrij/autoluw
- een autovrij maaiveld is een belangrijke kwaliteit (dus niet persé het niet hebben van een auto)
- stimuleer de marktpartijen op het gebied van duurzaamheid (daag hun uit)
- gunning á la Buiksloterham (competitie op duurzaamheid--> het meest duurzame plan krijgt de opdracht)
- participatie van bewoners is van groot belang voor de sociale duurzaamheid
- geen stapeling van eisen. Keuzemogelijkheid bieden per locatie.

Interview Jeroen van Straten, projectmanager 2e fase IJburg

'Autoluwheid is geen must'

Jeroen, ook aan jou de vraag wat de expertmeeting voor inzichten heeft gebracht. Wat kan je ermee als je kijkt naar je opdracht voor IJburg?

"Vergeet niet dat heel IJburg volgens de plannen uit '96/'97 een 'milieuwijk' zou worden. Daarbij dachten we aan waterkwaliteit, isolatie, mobiliteit en grijs watersystemen. Er zijn proeven gedaan, onder meer naar milieurendement. Daaruit bleek dat een systeem met grijs water technisch lastig zou zijn. Maar toen kwam de economische dip van 2002. De productie kwam

'Je moet voorop willen lopen, bereid zijn de dingen zelf uit te vinden'

toen centraal te staan. Voor de 2e fase is duurzaamheid wel weer terug, naast productiviteit. We zoeken weer naar milieumaatregelen, naar de invulling van 'klimaatneutraal bouwen'. Waterkwaliteit blijft belangrijk. Een inzicht dat zeker van waarde is, is het belang van sociale duurzaamheid. Maar ook daarover was al nagedacht. Denk aan 'IJburg zonder scheidslijnen'."

We zijn weer wat jaren verder. Wat staat er voor de 2e fase op de rails in dit verband?

"Voor de 2e fase zie ik wel mogelijkheden voor ecobuurtjes waar we echt alles uit de kast proberen te halen. Dan is een lage parkeernorm nog maar het

begin. Maar je moet wel bedenken dat we voor IJburg fase 2 over 9000 woningen praten, in totaal. Je moet er dus buurten uitlichten en die herkenbaar maken. Dan denk ik aan buurten van zo'n 400 à 600 woningen."

Heb jij voor jezelf een werkdefinitie voor een ecowijk?

"Ik denk dan aan sociale duurzaamheid, een wijk voor iedereen. Autoluwheid is volgens mij geen must. Trouwens, je hoeft straks het eiland niet meer af, er komen veel voorzieningen aan. Maar meer in het algemeen draait het volgens mij om doen, voorop willen lopen, snel kunnen leren.

Je moet bereid zijn zelf dingen uit te vinden."

En participatie? Bijvoorbeeld door groepen uit te nodigen met collectief particulier opdrachtgeverschap?

"Wat dat betreft was het GWL-terrein uniek. Ik weet niet of het overal en altijd zo moet. In de 1e fase heeft het hier goed gewerkt. Over CPO moeten we dus zeker weer nadenken. Je zou voor bepaalde gebieden met het Almeerse concept van een open inschrijving kunnen werken."



Grijs wateropslag

Interview Co Stor, projectmanager Houthavens

'Ga niet hypen'

Co, we zijn nu een paar weken verder na de expertmeeting van november 2008. Heeft de bijeenkomst je nieuwe inzichten gebracht? Wat is bij jou blijven hangen, iets dat je kunt inzetten bij de Houthavens?

"Mijn idee dat sociale duurzaamheid een hele belangrijke component moet zijn bij het ontwikkelen van een ecowijk is versterkt. Kijk, het energieaspect is toch hoofdzakelijk een technisch verhaal, waarvoor je advies van deskundigen vraagt. Natuurlijk proberen we principes als cradle to cradle waar te maken. Dat doe je vooral samen met ontwikkelaars en corporaties. Op een conferentie over een visie voor de Houthavens hebben we alle betrokken partijen gevraagd of ze dat gevoel deelden, en dat bleek het geval. Maar ik ben er wel voor om het simpel te houden, niet te gaan hypen. Het moet werken en niet al te ingewikkeld zijn. Dan krijg je geen irritaties."

Toch even het energieaspect. Hoe ver wil je gaan? Hoe inspireer je ontwikkelaars?

"We zijn bezig met een Energievisie, samen met deskundigen. Die moet richtinggevend zijn. We weten nog niet precies waar we het over hebben: wat is een ecowijk afgezet tegen klimaatneutraal bouwen? We gaan zo ver als haalbaar is. Openbare verlichting die wordt opgewekt met windmolens is een optie. Eén parkeerplek per woning, auto's van het maaiveld af is een

'voorkom irritaties, hou het simpel'

andere. Het wordt sowieso een fiets- en voetgangersgebied met veel groen. De openbare ruimte is al uitgetekend, nu komt de invulling. Ontwikkelaars willen vooral borging. Betrokkenheid bij het klimaatverhaal is er zeker, maar het gaat natuurlijk ook over geld."

Hoe ver gaat de inbreng en participatie van bewoners?

"Bewoners uit de Spaarndammerbuurt zijn er steeds bij betrokken geweest, want de ontwikkeling van de Houthavens zou volgens het oorspronkelijke plan gelijk opgaan met de aanpak van hun buurt. Daar kwam de Raad van State tussen. Maar er is nog steeds veel interesse, ook van buiten de buurt trouwens. Een paar maal per jaar leiden we geïnteresseerden rond, dan bekijken en bespreken we ook de tekeningen."



Co Stor

Interview Marice de Lange, projectmanager Zeeburgereiland

'Eco-ambities kosten geld'

Wat heeft de expertmeeting jou geboden?

"Een echte eye opener was toch wel het belang van de sociale component. Maar een belangrijk aspect dat we niet mogen vergeten is dat de ambities rond een ecowijk gewoon geld kosten."

Jij bent bezig met de ontwikkeling op Zeeburgereiland. Dat gebied is na onderzoek aangewezen als een mogelijke locatie voor een wijk met weinig auto- bezit. Hoe denk je daar inmiddels over?

"Zeeburgereiland ligt binnen de ring, het maakt dus deel uit van het stedelijk weefsel en dat is de beste voorwaarde voor autoluwheid. Uiteraard heb je dan nog wel goede openbare vervoersver-

bindingen nodig en autodeelprojecten. Wat dat betreft staan we bij de herontwikkeling van Zeeburgereiland aan het begin. We hebben wel een oog laten vallen op de Sluisbuurt. Daar

'een witte vlek in het stedenbouwkundige plan voor (collectief) particulier opdrachtgeverschap'

moeten we bepalen hoe groot zo'n gebied zou moeten zijn en wat voor randvoorwaarden erbij horen."

Heb jij een definitie van een ecowijk?

"Nee, er is nog geen definitie. Zelf denk ik wel dat een ecowijk een



Marice de Lange

bepaalde groep mensen aantrekt. Daar moet je dus mee werken bij je marketing en de verkoop."

Heb jij enig idee hoe je die sociale component gaat aanpakken?

"Daarvoor is het nog iets te vroeg. In het eco-gedeelte van de wijk zal het zeker spelen. We zullen in het stedenbouwkundige plan een 'witte vlek' moeten tekenen om belangstellenden de gelegenheid te bieden dit zelf uit te werken met particulier opdrachtgeverschap, eventueel ook collectief."

Bart Truijens, organisator expertmeeting

'Eco en CPO gaan heel goed samen'



Bart Truijens

Resumerend

Tijdens de voorbereiding van deze expertmeeting werd het mij snel duidelijk dat het succes van het GWL project bepaald is door meerdere componenten. Naast het meest benadrukte element van duurzaamheid en de ecologische opzet is de kwaliteit van het maaiveld en stedenbouwkundige opzet belangrijk. Het maaiveld is open en transparant met veel ruimte voor ontmoeting tussen de

nieuwe (buurt-) voorzieningen toegevoegd, zoals openbaar groen, speelplekken en horeca/theater. De bewoners zijn in een vroegtijdig stadium betrokken bij de planontwikkeling. Zij leerden elkaar al vroeg kennen, kozen veelal voor het ecologische karakter van het plan en hadden behoorlijk veel invloed. Ook een buurtbeheerder werd in een vroeg stadium ingezet. Er zijn huur- en koopwoningen en voorzieningen in de voormalige Waterleidinggebouwen, er is zelfs een éénkamer hotel.

Het heldere thema van ecologisch bouwen biedt de bewoners de mogelijkheid zich te affichereren met de wijk; je bent er trots op en je kan er een bijdrage aan leveren.

Collectief Particulier Opdrachtgeverschap

Het organiseren van bewonersinvloed in een vroeg stadium is vrij eenvoudig te realiseren door kavels uit te geven aan een groep particulieren, die als collectief zelf hun project ontwikkelen. De gemeente kan zo op eenvoudige wijze doelgroepen selecteren met een bepaald gewenst thema, zoals duurzaamheid, autoluwheid of zelfs autovrij met autodelen. Doelgroepen kunnen onder meer zijn ouderen, starters, jongeren of

kunstenaars. Combinaties van wonen met kleinschalige bedrijvigheid ("de kapper op de hoek") brengen sociale duurzaamheid, levendigheid en cohesie in zo'n nieuwe wijk. Collectief Particulier Opdrachtgeverschap is goed mogelijk in gestapelde bouw, maar ook bij het gezamenlijk ontwikkelen van individuele woningen (bijvoorbeeld in een rijtje) door bewoners zelf.

De locatie biedt vaak al mogelijkheden voor een duurzaamheidsthema. Zo biedt de ligging ten opzichte van de bestaande stad (met winkels en scholen) en met bestaand openbaar vervoer kansen voor een autoluwe wijk. Open water maakt warmte- en koudewinning uit oppervlaktewater mogelijk en vervoer over water of recreatie aan het water (bootjes, nautisch thema).

Dus betrek bewoners vroeg bij de planontwikkeling bijvoorbeeld door Collectief Particulier Opdrachtgeverschap en zoek naar thema's en kansen die de locaties bieden. Een herhaling van het succes van het GWL-terrein als duurzame wijk in de breedste zin van het woord is naar mijn overtuiging dan zeer wel mogelijk.

Projectleiders in de actie!

Het is aan de planeigenaren in Amsterdam (projectbureaus, projectmanagers van de diensten en stadsdelen) om daarmee aan de slag te gaan. De invulling van de ecologische aspecten vraagt nog wel om uitwerking, want de gemeentelijke ambitie op het gebied van duurzaamheid met het klimaatneutraal bouwen is natuurlijk al aardig omhoog bijgesteld. Kansen liggen zeker ook in het uitdagen van de ontwikkelaars op het gebied van duurzaamheid (materiaalgebruik, energieverbruik en sociale kwaliteit) of dat nu de gevestigde marktpartijen zijn of particulieren die zelf de rol van opdrachtgever van de gemeente gegund krijgen.

Dimitri Frenken, projectleider Buiksloterham

'Laat ontwikkelaars concurreren op duurzaamheid'

Dimitri, wat is jouw idee van een ecowijk, afgezet tegen de mogelijkheden bij de ontwikkeling van Buiksloterham?

"Het begrip ecowijk is heel breed, dat moet echt nog wat concreter worden. Zelf werk ik vooralsnog met het begrip 'duurzaamheid', waarbij je moet denken aan verstandig omgaan met energie, materiaal en waterberging."

Voor Buiksloterham werken jullie met bouwveloppen waarbij duurzaamheid als selectiecriteria geldt. Hoe werkt dat?

"Ja, marktpartijen die hier willen ontwikkelen kunnen bij ons inschrijven op een bouwvelop, waarbij duurzaamheid doorslaggevend is. We kijken dan bijvoorbeeld naar de energiestatistiek op de locatie. Het geldt overigens voor de technische, maar ook voor de stedenbouwkundige elementen. Juridisch gezien kunnen we op dit gebied geen eisen stellen, maar

ontwikkelaars uitdagen om een flink stuk boven de eisen van het Bouwbesluit uit te komen, dat kan wel. De vraag is of het duurder is en of winstmarges onder druk komen te staan. Volgens mij hoeft dat niet zo te zijn."

'Energie in het gebied zelf opwekken'

Wat zie je voor je, waar wil je heen?

"Veel doen op gebiedsniveau. Je zou bijvoorbeeld energie in het gebied zelf op kunnen wekken. We kijken naar de mogelijkheden voor het zelf opzetten van een lokaal energiebedrijf, buiten NUON om. Dat zou als katalysator moeten werken. Verder kijken we naar de bekende zaken: nog betere isolatie en minder gebruik, dus richting klimaatneutraal. Stadswarmte plus koudelevering. Het gebruik van materialen in de openbare ruimte, de waterhuishouding.



Dimitri Frenken

En de woonkwaliteit niet te vergeten natuurlijk.

In hoeverre speelt autoluwheid een rol in Buiksloterham?

"We houden ons aan de gemeentelijke parkeernorm. Veel extra openbaar vervoersvoorzieningen zijn niet nodig, al denken we wel na over een extra pont voor fietsers. Autodelen is natuurlijk een mogelijkheid, dat zou je eigenlijk overal moeten aanbieden."

De Almere Principles

Voor een ecologisch, sociaal en economisch duurzame toekomst van Almere 2030.

Almere, de nieuwe stad die dertig jaar geleden werd ontworpen op uit zee gewonnen land, zal in 2030 leefbaar en gezond zijn. Ze zal zichzelf aanhoudend vernieuwen en omvormen en daarmee de kwaliteiten van haar meerkernige opbouw en haar omgeving versterken. Almere zal een vitale gemeenschap zijn met een rijke verscheidenheid aan woon- en werkmogelijkheden, in een weldadige overvloed van ruimte, water, natuur en cultuurlandschappen die door de tijd heen kunnen groeien en veranderen.

De Almere Principles zijn bedoeld als inspirerend richtsnoer voor iedereen die in de komende decennia betrokken is bij het doorontwerpen van Almere tot een duurzame stad. De verwerkelijking van deze visie is een cultuurdaad, en de uitdrukking van een optimistische benadering van de toekomst.

1. Koester diversiteit

Om de stad te verrijken, erkennen wij diversiteit als een bepalend kenmerk van robuuste ecologische, sociale en economische systemen. Door op ieder terrein

diversiteit te waarderen en aan te moedigen, zal Almere gedijen als een stad die rijk is aan variatie.

2. Verbind plaats en context

Om de stad te verbinden, zullen wij haar identiteit verankeren en versterken. De stad zal vanuit eigen kracht en tot wederzijds voordeel actieve relaties onderhouden met de haar omringende gemeenschappen in breedste zin. ▶▶

Mogelijke locaties voor eco en/of CPO



De aanwezigen suggereerden tot besluit van de expertmeeting vlot enkele mogelijke locaties.

Vervolg: *Almere principes*

3. Combineer stad en natuur

Om de stad betekenis te geven, zullen wij bewust streven naar unieke en bestendige combinaties van het stedelijke en het natuurlijke weefsel, en naar een verhoogd besef van de menselijke verbondenheid met de natuur.

4. Anticipeer op verandering

Om op de evolutie van de stad voort te bouwen, zullen wij een ruime mate van flexibiliteit en aanpasbaarheid in onze plannen en programma's opnemen, en daarmee onvoorspelbare kansen voor toekomstige generaties mogelijk helpen maken.

5. Blijf innoveren

Om de stad vooruit te brengen, zullen wij nieuwe en verbeterde processen, technologieën en infrastructuren aanmoedigen en experimenten en kennisuitwisseling ondersteunen.

6. Ontwerp gezonde systemen

Om de stad te verduurzamen, zullen wij in onze stedelijke systemen 'cradle-to-cradle'-oplossingen benutten, in het besef van de onderlinge afhankelijkheid van ecologische, sociale en economische gezondheid op ieder schaalniveau.

7. Mensen maken de stad

Vanuit de erkenning dat burgers de drijvende kracht zijn in het maken, behouden en verduurzamen van de stad, ondersteunen wij hun streven om hun unieke mogelijkheden te verwezenlijken, met bezieling en waardigheid.

De woorden van de Almere Principles zullen tot leven komen en betekenis krijgen door menselijk handelen, en door ze op elk niveau als beginsel te nemen van ieder ontwerp voor de stad als geheel.