



STRUCTUURVISIE BUITENWOEL

 gemeente veendam

Het stedenbouwkundig plan Buitenwoel in Veendam vormt een geheel met de naastliggende golfbaan. Bij het ontwerp van het watersysteem van de woonwijk is rekening gehouden met toekomstige bodemdaling.

Op stedenbouwkundig niveau is meeste milieuwinst te halen

Tijd voor transitie, tijd voor een schaalsprong

Anne Marij Postel



"Stedenbouw en stedenbouwkundige innovatie hebben twee succesthema's: water en natuur & ecologie."

Stop met de obsessie voor de individuele woning. Volgens stedenbouwkundige Martin Dubbeling is het hoog tijd voor 'out of the box'-denken op het hogere schaalniveau. Biedt Cradle to Cradle perspectief? Een interview.

"Op gebouwniveau zijn de grenzen van energiezuinig bouwen inmiddels bereikt. Verreweg de meeste milieuwinst is te halen op stedenbouwkundig niveau", stelt Martin Dubbeling. "Maar dan moet er wel wat veranderen. Er wordt te veel vanuit het traditionele dubo-begrippenkader gekeken. Alsof duurzame stedenbouw niet meer is dan een optelsom van duurzaam gebouwde of energiezuinige woningen. Bij de EPL (EnergiePrestatie op Locatie – red.) bijvoorbeeld is de belangrijkste input de energieprestatie van woningen. Het hogere niveau, de locatie, werkt er nog steeds onvoldoende in door. Als we op het gebied van duurzaamheid een échte transitie willen, dan zullen we ons toch echt meer op het hogere schaalniveau moeten richten."

Toch niks mis mee, met energiezuinig bouwen?

"Helemaal niets mis mee, maar in Nederland zijn we geobsedeerd geraakt door energieprestaties van woningen. In het Eerste en Tweede Plan van Aanpak Duurzaam Bouwen, alweer meer dan tien jaar geleden, kregen ook andere aspecten de nodige aandacht. Inmiddels is VROM haar eigen

boodschap vergeten. Vanwege het Bouwbesluit kunnen we geen aanvullende eisen stellen aan de duurzaamheid van bouwmaterialen. Ook blijkt het realiseren van een gezond binnenklimaat een ingewikkelde en vaak onderschatte opgave. Alle aandacht ging naar het beperken van de energievraag en naar het verbeteren van de energieprestatie van woningen. Dat is overigens een papieren schijnwereld. Iedereen weet dat slechts één op de tien EPN-berekeningen klopt, één op de tien EPN-berekeningen wordt gecontroleerd en één op de tien woningen conform de EPN-berekeningen wordt gebouwd. En de bewoners wordt niet verteld hoe de verwarmingsinstallatie werkt. Dan komt de theorie wel héél ver af te staan van de praktijk.

Inmiddels hebben we de kritische grens wat betreft energiebesparing op woningniveau wel bereikt. Dat we woningen bouwen waar geen raam meer open kan en waar mensen ziek worden van het ventilatiesysteem, is toch te gek voor woorden? We moeten onze focus minder gaan richten op gebouwniveau en meer op stedenbouwkundig niveau. Dáár is nu winst te halen."



Het stedenbouwkundig plan voor Hutten-Zuid in Ulft biedt ruimte aan de ecologische verbindingzone langs de Oude IJssel. Midden in het woongebied ligt een vispassage.

Bron: SAB 2008



Het stedenbouwkundig plan voor Het Gietelink in Ulft gaat uit van het behoud en hergebruik van het industrieel erfgoed van de voormalige ijzergieterij DRU.

Werk aan de winkel voor stedenbouwkundigen, dus.

“Stedenbouwers zijn nog veel te weinig op een fundamenteel niveau betrokken geweest bij duurzame ontwikkeling. Er kan en moet veel fundamenteeler worden nagedacht over aspecten als dichtheid, functiemenging, infrastructuur en de energievoorziening. Hoe kun je de leefbaarheid van een wijk vergroten of kringlopen lokaal sluiten?

Stedenbouw en stedenbouwkundige innovatie is altijd een kwestie van een heel lange adem. De ervaringscyclus in stedenbouwkundige plannen loopt al gauw op meer dan tien jaar. Wat tien jaar geleden is bedacht, wordt nu pas gebouwd en kan in feite pas over tien jaar goed worden geëvalueerd. Er is gelukkig wel steeds meer aandacht voor transformatieprocessen binnen bestaand stedelijk gebied, voor stedelijke verdichting en duurzame bedrijventerreinen. In stedenbouw en ruimtelijke ordening hebben we een paar succes thema's: water en natuur en ecologie. Dit dankzij de Europese en Nederlandse wet- en regelgeving, maar ook omdat alle Nederlanders doorhebben dat die thema's er toe doen. Actuele thema's zoals klimaatverandering en zeespiegelstijging zullen zeker ook impact krijgen op onze ste-

denbouw. Maar energie en mobiliteit blijken weerbarstige onderwerpen. We hebben onze mond vol over hoogwaardig openbaar vervoer, maar vergeleken met andere stedelijke gebieden in Europa lopen we achter. Er zijn nog enorme slagen te maken. Maar dat vereist wel 'out of the box'-denken.”

Daar is de tijd toch ook rijp voor? Denk aan de enorme aandacht voor Cradle-to-Cradle (C2C).

“Je ziet inderdaad de één na de andere regio of stad over elkaar heen buitelen met Cradle-to-Cradle-ambities. Ik aarzel om daar meteen heel enthousiast over te zijn. Aan de andere kant gaat het me te ver om te stellen dat Cradle-to-Cradle een dwaalspoor is, zoals Friso de Zeeuw en Fred Schoorl doen. Ik vind C2C op productniveau zeker volstrekt vernieuwend. Laat de industrie vooral sportschoenen, meubels, auto's en fabriekscomplexen maken volgens de uitgangspunten van Braungart en McDonough. Helemaal geweldig. Dat betekent werkelijk een enorme verduurzaming van productieprocessen. Maar het is wachten op de grote doorbraak. Pas vroeg ik in mijn sportwinkel enthousiast naar die composteerbare Nikes,

**"Weet je wat echt C2C zou zijn?
De scheefgroei in Amsterdam aanpakken
in plaats van Almere uitbreiden."**

maar stuurden ze me vriendelijk door naar het tuincentrum.

Als je op gebouwniveau kijkt, zie je in de C2C-filosofie niet veel nieuws. Dan gaat het over bio-ecologisch en demontabel bouwen; principes die we al decennia kennen, maar waarnaar nog veel te weinig is gebouwd. In mijn ogen kunnen Braungart en McDonough nog het nodige leren van bijvoorbeeld Willem Grotenbreg, Tjerk Reijenga, Renz Pijnenborgh en John Olie.

En op stedenbouwkundig niveau: je ziet dat er veel pogingen zijn om de C2C-principes ook daar te laten landen, maar het kost enorm veel moeite om dat te concretiseren. Als ik de Almere Principles lees, die de gemeente Almere als uitgangspunten heeft opgesteld als onderlegger voor haar nieuwste stedenbouwkundige plannen, dan zie ik die de filosofie in schieten. Dat is prachtig, maar als het bij filosofie blijft, dan getuigt dat in mijn ogen van onmacht om het op het stedenbouwkundig niveau concreet te maken."

Feit blijft wel dat er nu, mede dankzij Braungart cs, enthousiasme is onder veel partijen om op grote schaal duurzaam te bouwen. Er ligt dus een evidente vraag om C2C handen en voeten te geven, toch ook voor stedenbouwkundigen?

"Jazeker, op stedenbouwkundig niveau valt er nog een wereld te winnen. We zijn toe aan een Next Step in duurzame stedenbouw, waarin de nadruk ligt op het maken van een toekomstbestendige gezonde en leefbare stadsplattegrond, met een duurzame en kleinschalige energie-infrastructuur. Waar de voetganger en de fietser vrij baan krijgen en de auto minder dominant in het straatbeeld aanwezig is.

De gemeente Maastricht heeft mij gevraagd om te kijken hoe zij haar C2C ambities voor de industriestad Maastricht Noordoost ruimtelijk kan vertalen. Wat moet er concreet gebeuren als je duurzaamheid op stadsdeelniveau serieus neemt? En dan zijn er zeker zeer radicale keuzes nodig. Ik zie – naast superecologisch en demontabel bouwen – onder meer perspectief in energieproducerende woonwijken, in lokale afvalwaterzuivering, in het sluiten van lokale kringlopen en in stadslandbouw.

Consequent keuzen doortrekken op stedenbouwkundig niveau levert zeker veel op. Als door C2C ruimte ontstaat om op grote schaal innovaties door te voeren, dan is dat winst. Ik vind het prima dat C2C weer mensen op het puntje van hun stoel krijgt. Maar C2C wordt nu vaak omarmd als zaligmakend. Ten onrechte. Bij het produceren van schoenen en meubilair gaat het over gesloten bedrijfssystemen. In de ruimtelijke ordening en ontwikkeling is elke afzonderlijke opgave compleet anders, uitermate complex en beladen met belangen en ingewikkelde procedures. Op stedenbouwkundig niveau leidt C2C vooralsnog niet tot een echte paradigmashift. Ik heb het tenminste nog niet gezien."

In welke richting moeten we zo'n paradigmashift dan wél zoeken?

Ik denk dan aan echte 'Transit-Oriented Development', het bouwen bovenop voorzieningen voor hoogwaardig openbaar vervoer, waardoor mobiliteitsvraagstukken op een wezenlijke manier en op een hoger niveau worden opgelost. We moeten weg van de afhankelijkheid van autovervoer. En we moeten af van het dictaat van de markt. Het kan zo maar zijn dat we helemaal niet méér hoeven te bouwen, als we ons meer concentreren op wat er al staat en het bestaande veel efficiënter gebruiken. Veel draait ook om goed voorraadbeheer. Weet je wat echt C2C zou zijn? De scheefgroei in wonen in Amsterdam aanpakken in plaats van Almere uitbreiden. Maar vooral ook: loskomen van de traditionele infrastructuur. We zijn verslaafd aan het gas- en het elektriciteitsnet.

Kijk bijvoorbeeld naar een modern cruiseschip. Als je dat doorsnijdt, zie je een infrastructuur die van een totaal andere orde is dan in een woonwijk, met totaal andere technische uitgangspunten. Terwijl het gaat om dezelfde behoeften; stroom, verwarming, koeling, drinkwater en het verwerken van afvalwater. Zie jij een waterzuivering op het achterdek? Dat gebeurt dus ergens onderin, en dat lukt, ook al is het in theorie veel ingewikkelder dan in een woonwijk. Daar kunnen we van leren." ■



MARTIN DUBBELING

Martin Dubbeling is stedenbouwkundige bij SAB Strategie en Ontwerp en als adviseur, ontwerper en supervisor betrokken bij uiteenlopende projecten. Hij is medeauteur van het inmiddels uitverkochte boek 'Duurzame stedenbouw, perspectieven en voorbeelden'. Een nieuwe editie van deze publicatie wordt verwacht begin 2009.

In dit artikel noemt Dubbeling zijn betrokkenheid bij de planvorming voor Maastricht Noordoost. In samenwerking met medewerkers van de gemeente Maastricht schreef hij het essay 'Industriestad in beweging, de dragende filosofie voor de duurzame stedelijke ontwikkeling van Maastricht Noordoost', dat binnenkort verschijnt.