

Stadsstraten

Buitenveldert

Blau

Verdichting of verstedelijking?

Blau

De stadsstraat vormt de stedenbouwkundige oertype. De ruimte waarover bewogen wordt (van voetganger tot sneller), waar verbindingen ontstaan (tussen lokalen en bezoekers), waaraan gevestigd wordt (in het zicht), waaraan gemanifesteerd wordt (de tijdsgeest), waar het stadsleven intensief is. Verdichting is hier natuurlijk.
In de opgave gaat het vooral over verdichting [=meer woningen?], maar soms ook over verstedelijking. Wij vinden die verstedelijking een interessanter vertrekpunt, omdat dat begrip veronderstelt dat je bij bewoners niet alleen komt halen [licht, lucht en ruimte voor extra bebouwing], maar ook komt brengen [meer voorzieningen en hogere inrichtingskwaliteit].
Verdichting is bovendien een zuiver kwantitatief begrip en verstedelijking ook een kwalitatief concept. De stadsstraat als eveneens kwalitatief begrip past daarom veel beter in een verstedelijkingsstreven.

Hoe kunnen we Buitenveldert verstedelijken middels een genuanceerd raamwerk van stadsstraten?

Blau

Wat maakt een goede stadsstraat?

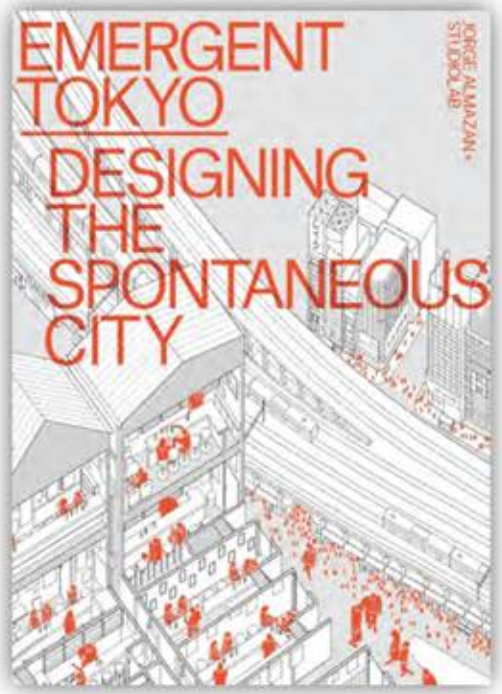
Blau

Wat zeggen onderzoeken?

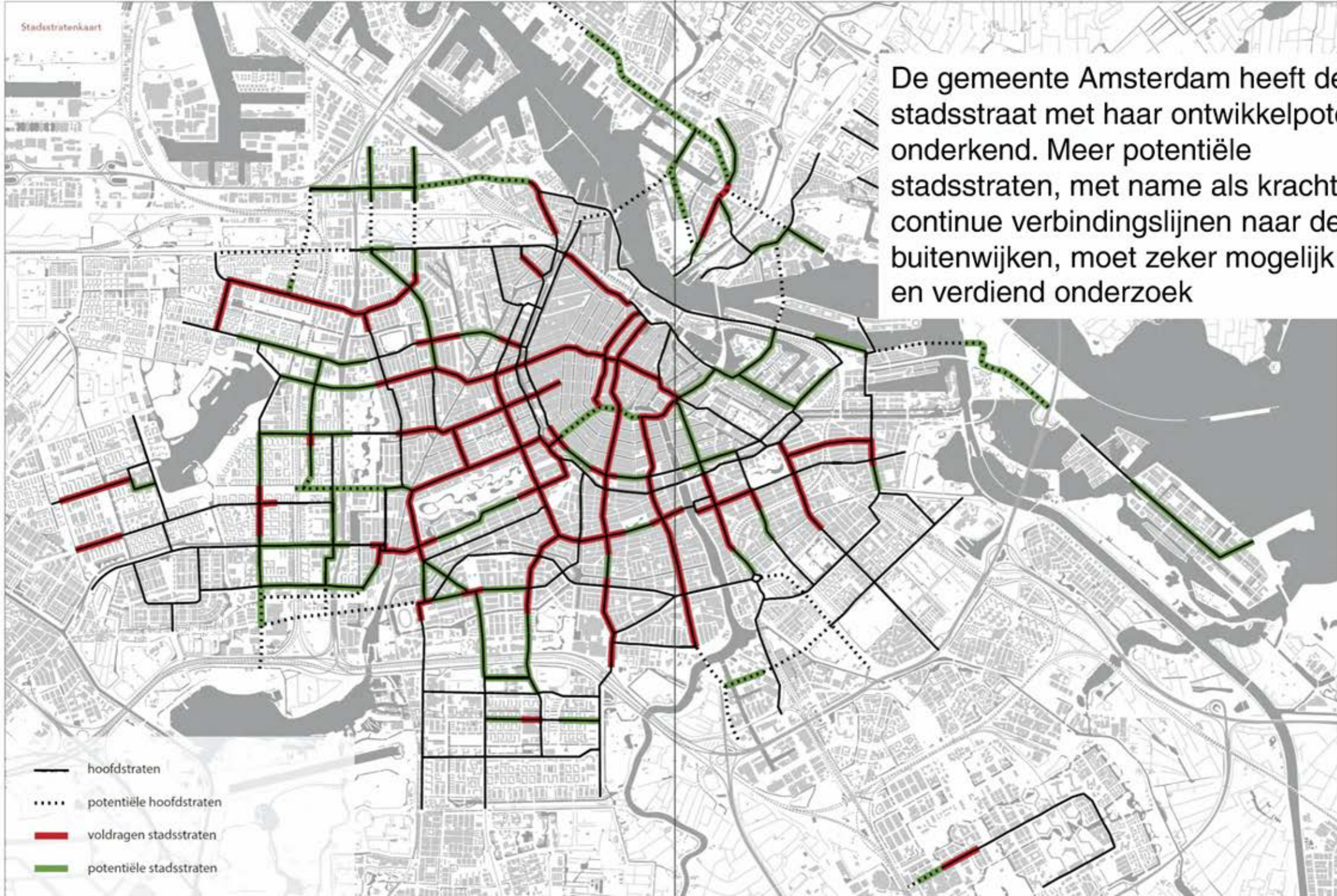








Blau



De gemeente Amsterdam heeft de stadsstraat met haar ontwikkelpotentie onderkend. Meer potentiële stadsstraten, met name als krachtige, continue verbindingslijnen naar de buitenwijken, moet zeker mogelijk zijn en verdiend onderzoek

Blau



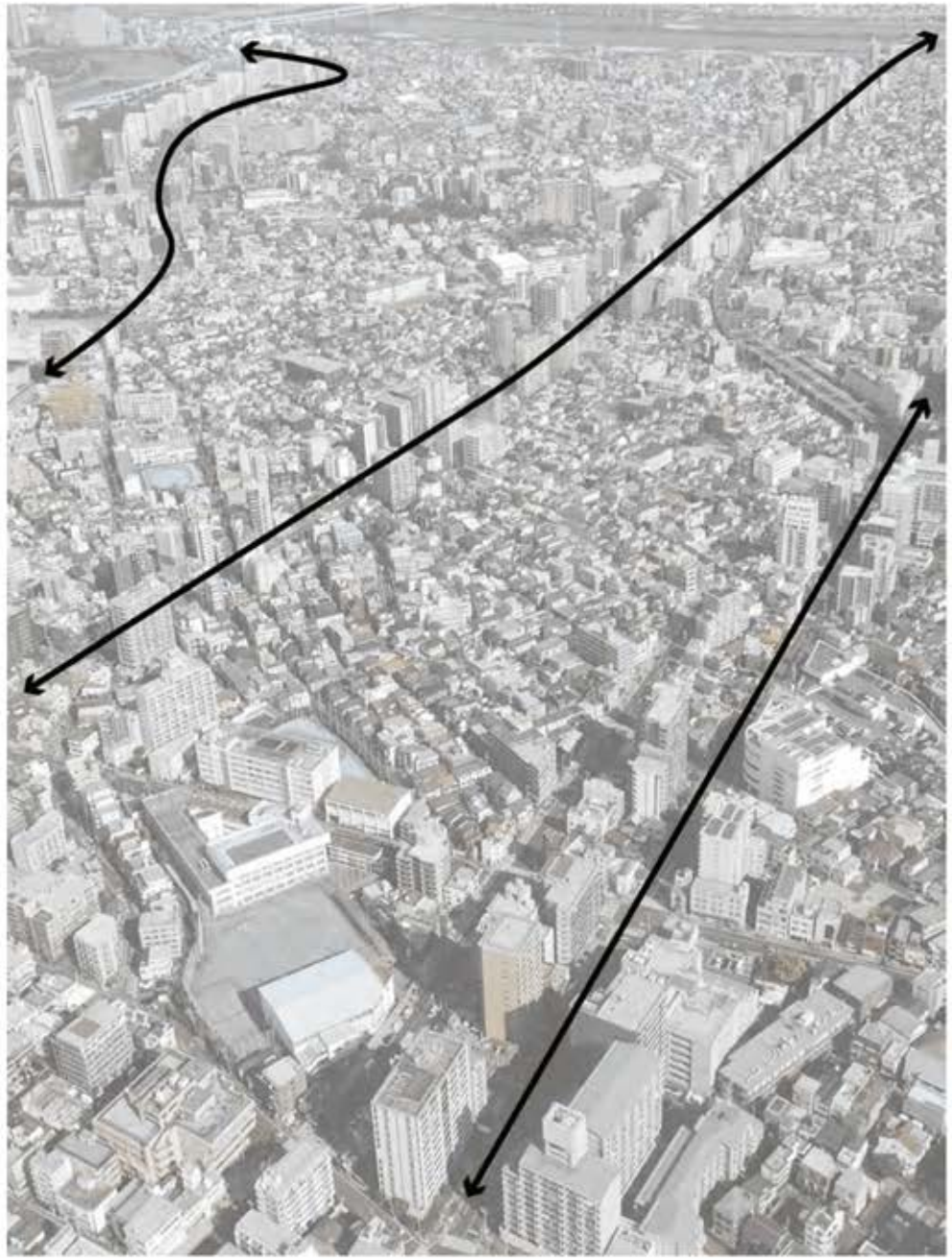
Voorbeeld London als 's werelds beste voorbeeld van een organisch gegroeid web van eeuwenoude stadsstraten, die samenhang, kansen en ontmoeting bieden. In een patchwork van zeer rijke en zeer arme wijken houden de middenstand en de middenklasse middels dat web de stad bij elkaar. Ze zijn dé dragers van de stedelijk samenleving.

Blau

Londen: Dorpsstraat in de grote stad met een brede korrel



Blau





Voorbeeld Tokyo als misschien wel 's werelds beste stad in termen van bottom-up ontstaan van voorzieningen. Langs avenues, langs straten, in steegjes en op verdiepingen. Maar daarin is wel degelijk een natuurlijke ordening langs doorgaande lijnen op verschillende niveaus herkenbaar..

Blau

Tokyo: Stedelijke schaal, kleine korrel



Blau





Het gevolg is een stelsel van hoogdynamische assen met daar pal achter rustige woonwijken in de luwte. Een zeer leefbaar principe.

Blau



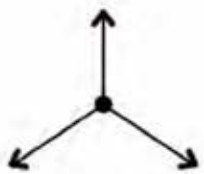
Stadsstraten als dragers van de stad

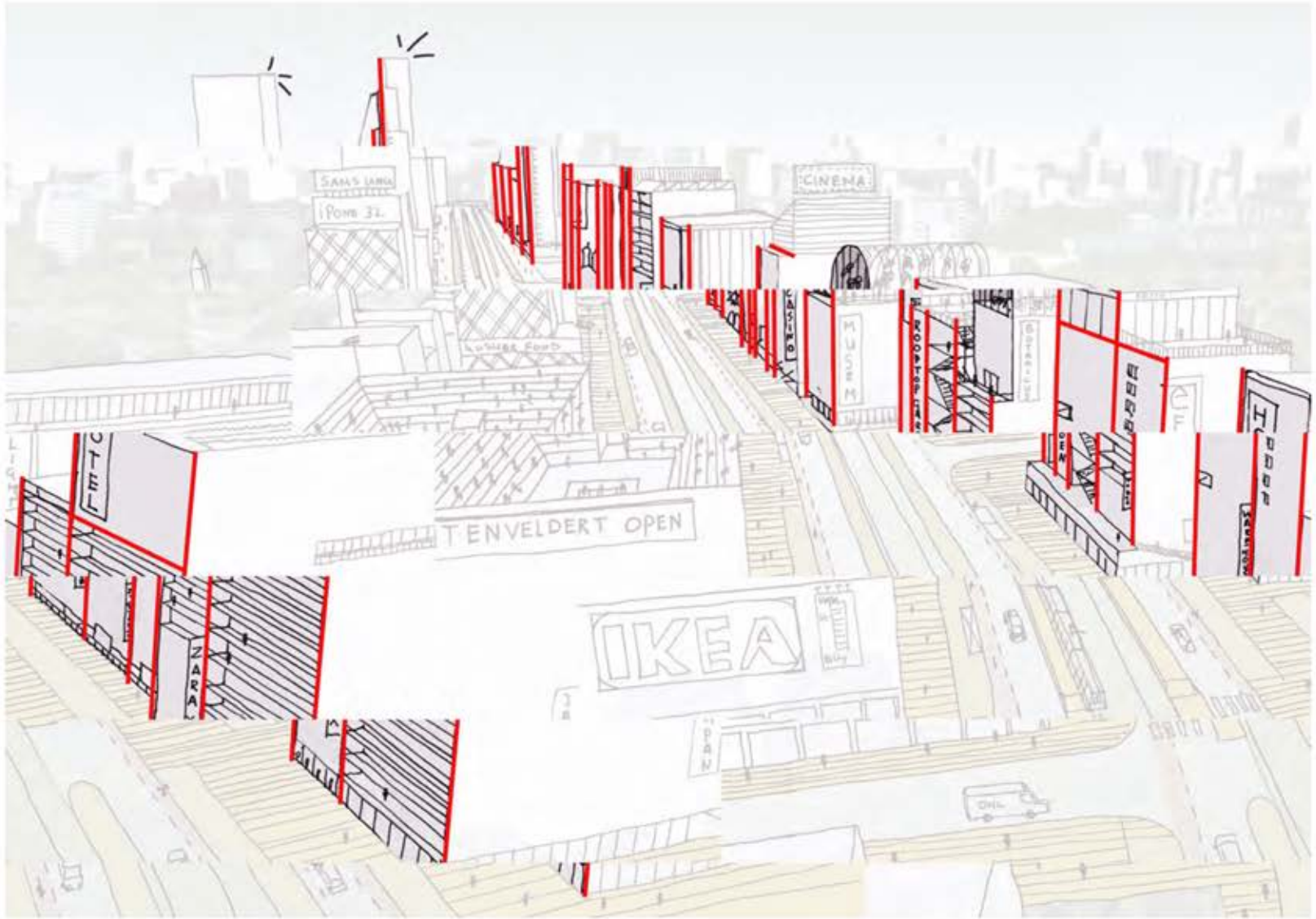
Blau

Verbinding en korrel (lengte - breedte - hoogte)

Op de eerste plaats zorgt de stadsstraat voor verbinding van A naar B. Functioneel, maar ook sociaal en cultureel.

De beleving in de straat wordt sterk bepaald door de plint. Daar moet voldoende gebeuren, liefst met grote afwisseling. Dat vergt een kleinere korrel op begane grond. Afwisseling in kleine en grote korrel is de opgave.

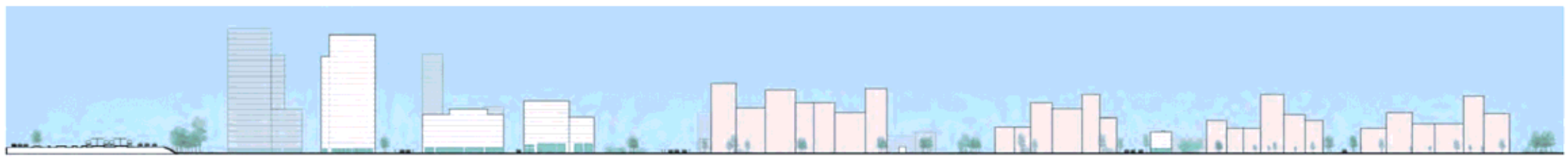




Blau

Korrel

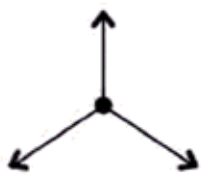


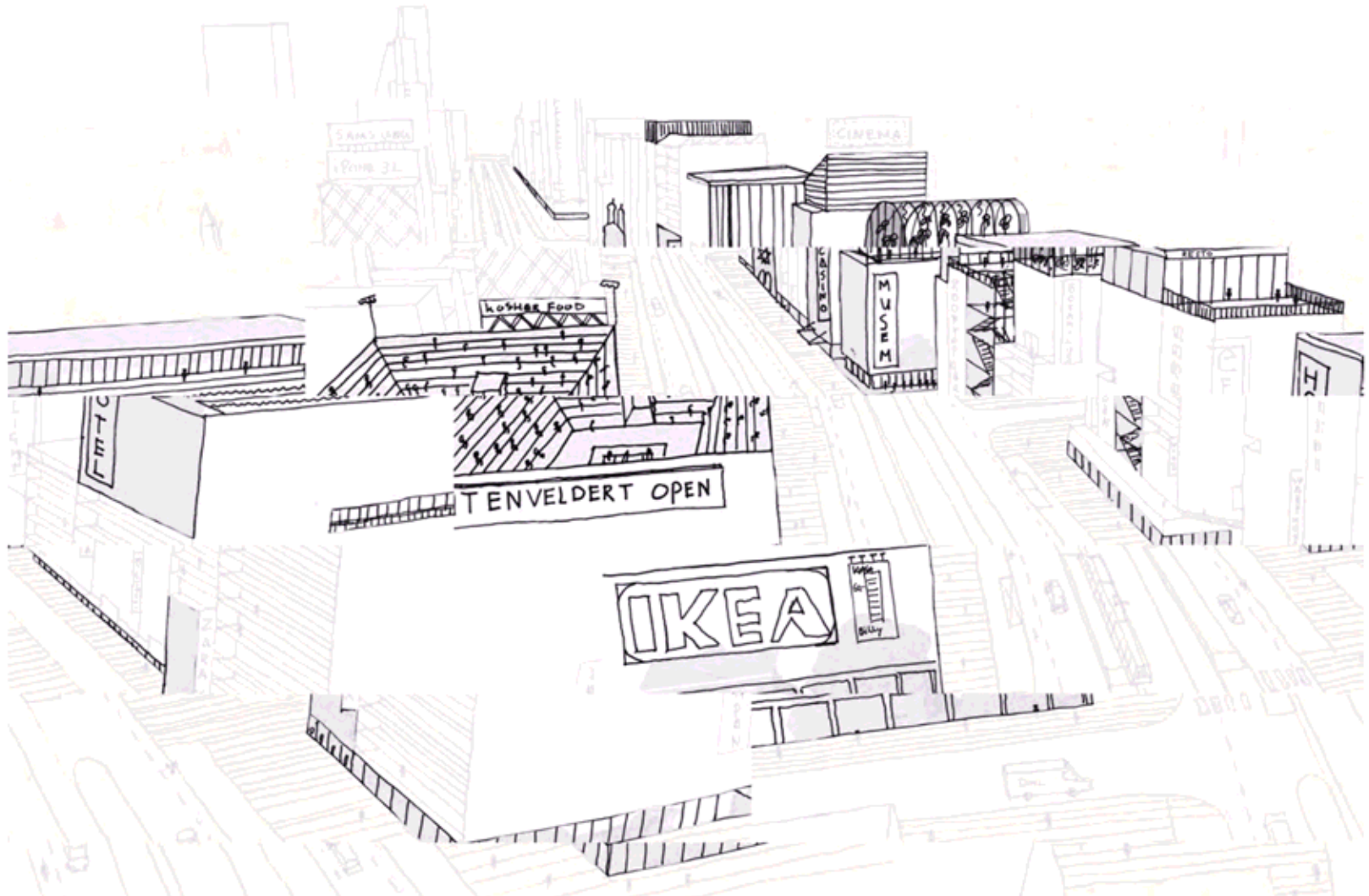


Blau

Programma

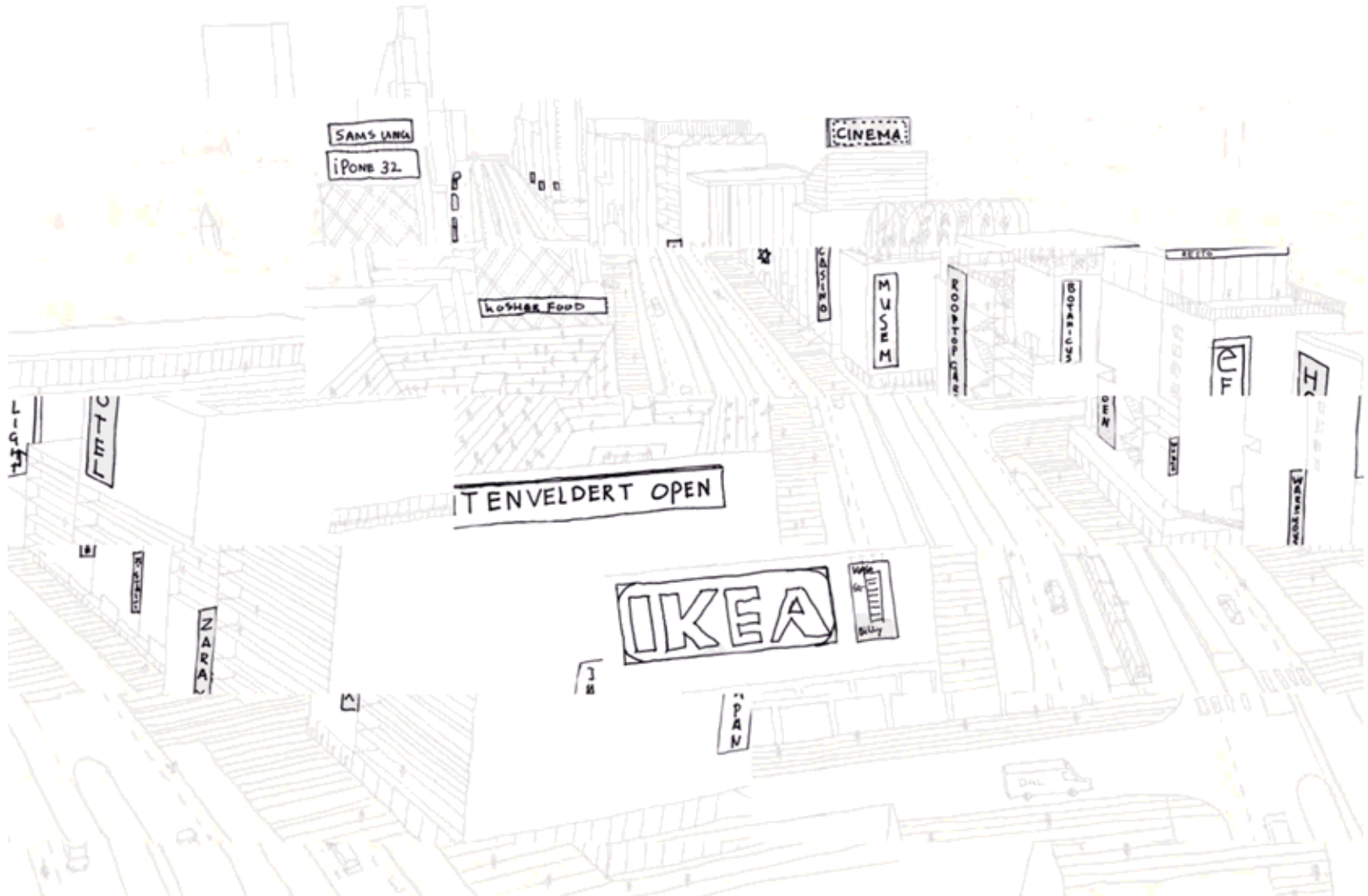
Programma is naast wonen, vooral divers, zowel in type als schaal en vorm





Manifestatie

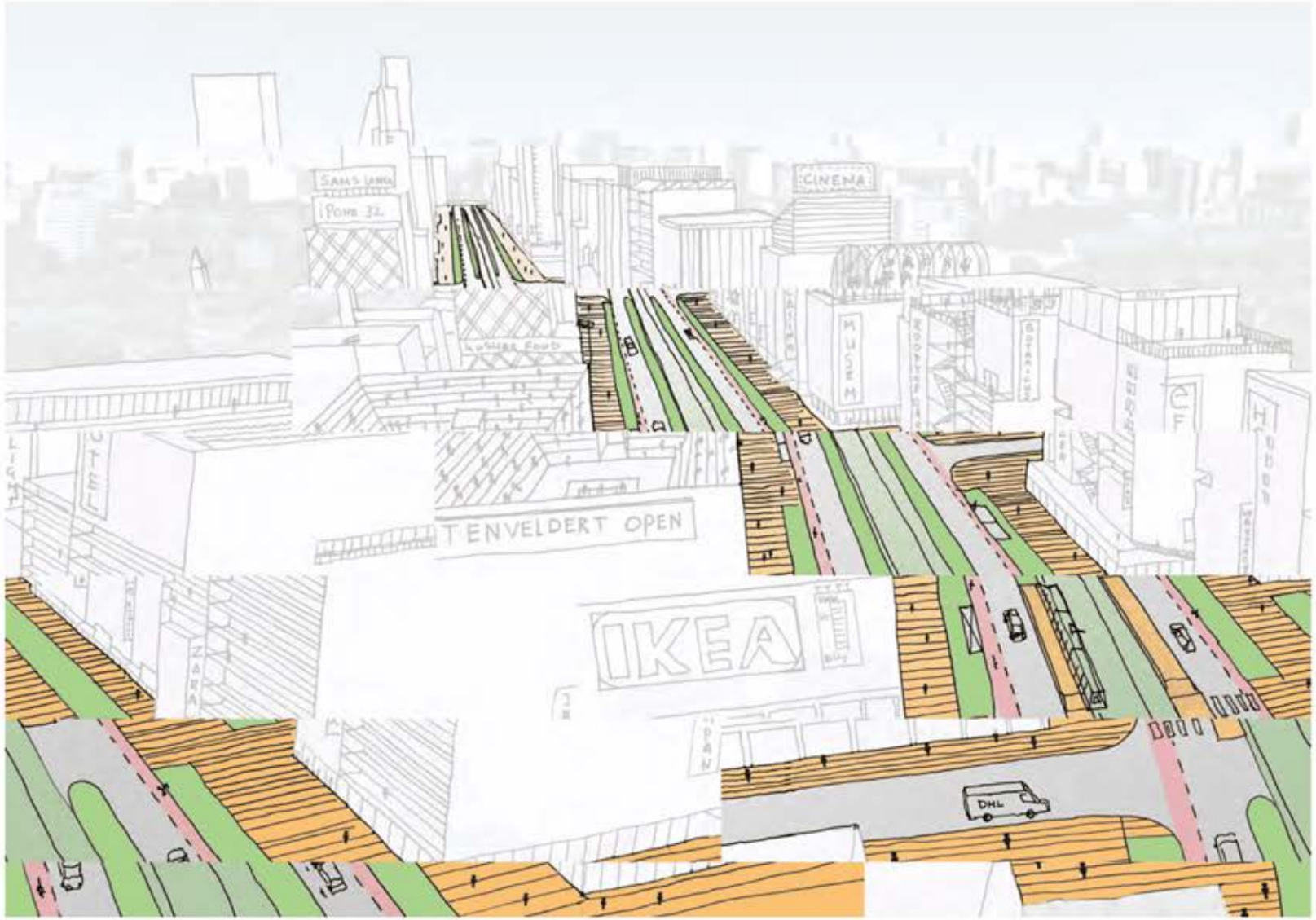
Juist aan de stadsstraat manifesteert de stad zich, het gezicht van de tijd, behoeften en stedelingen



Blau

Mobiliteit

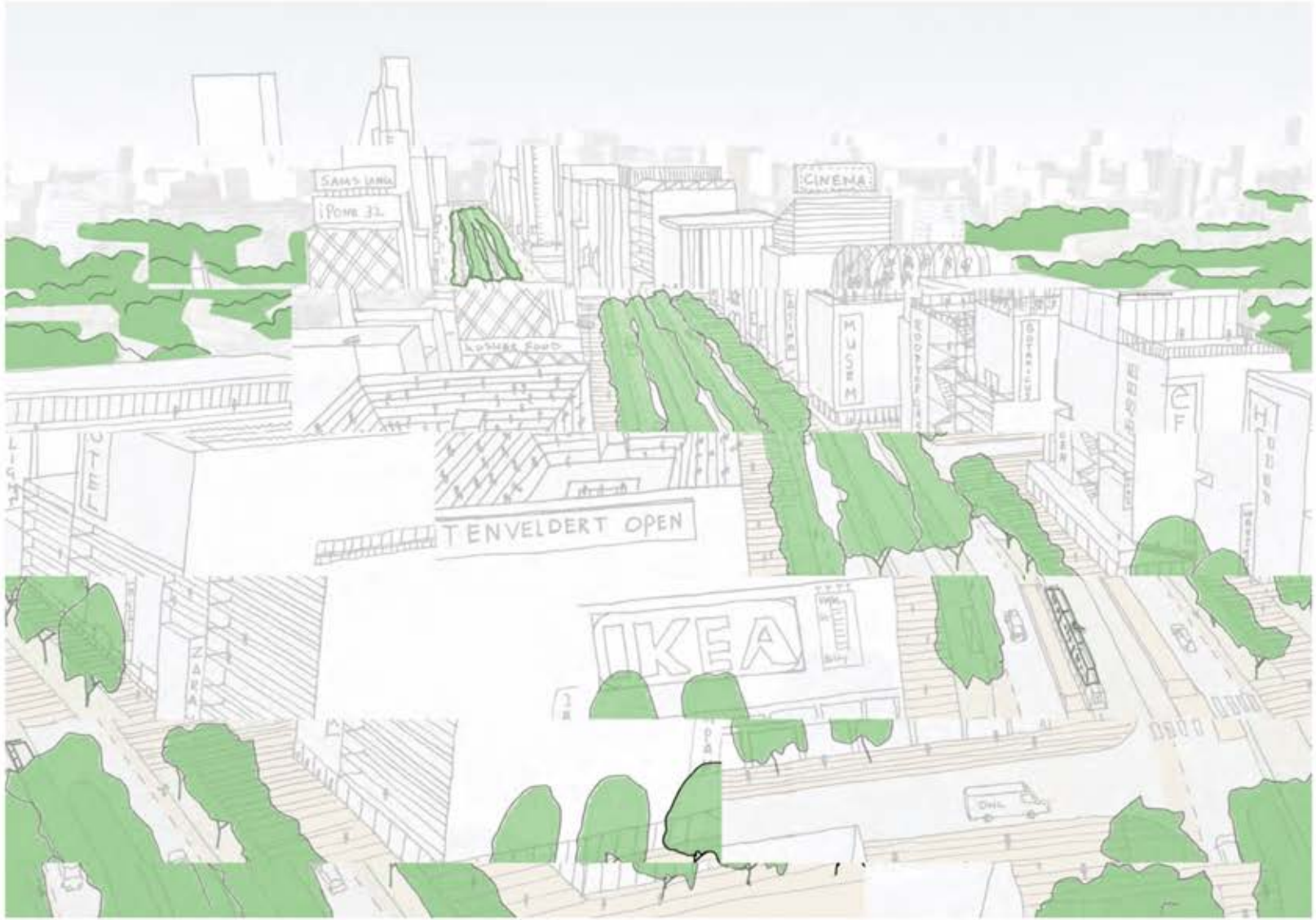
De stadsstraat is veelzijdig qua mobiliteit. De voetganger en fietser staan voorop, OV faciliteert en de auto mag er komen, maar parkeert niet in de ruimte



Blau

Groen

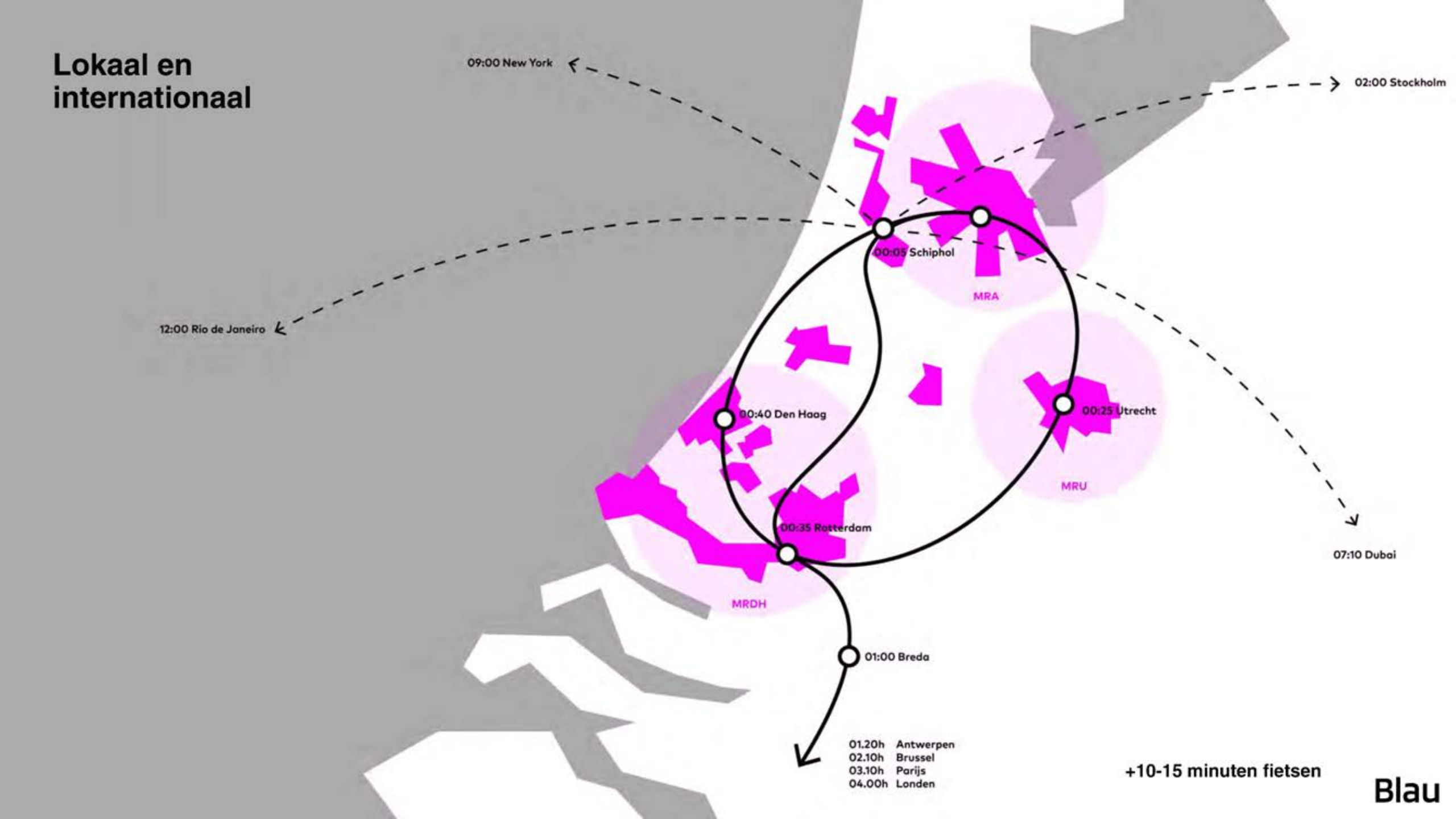
De stadsstraat heeft voldoende groen om fijne verblijfsruimtes en koele straten te creëren. Wie een meer parkachtige setting wenst loopt via de zijstraten de tweede linie in.



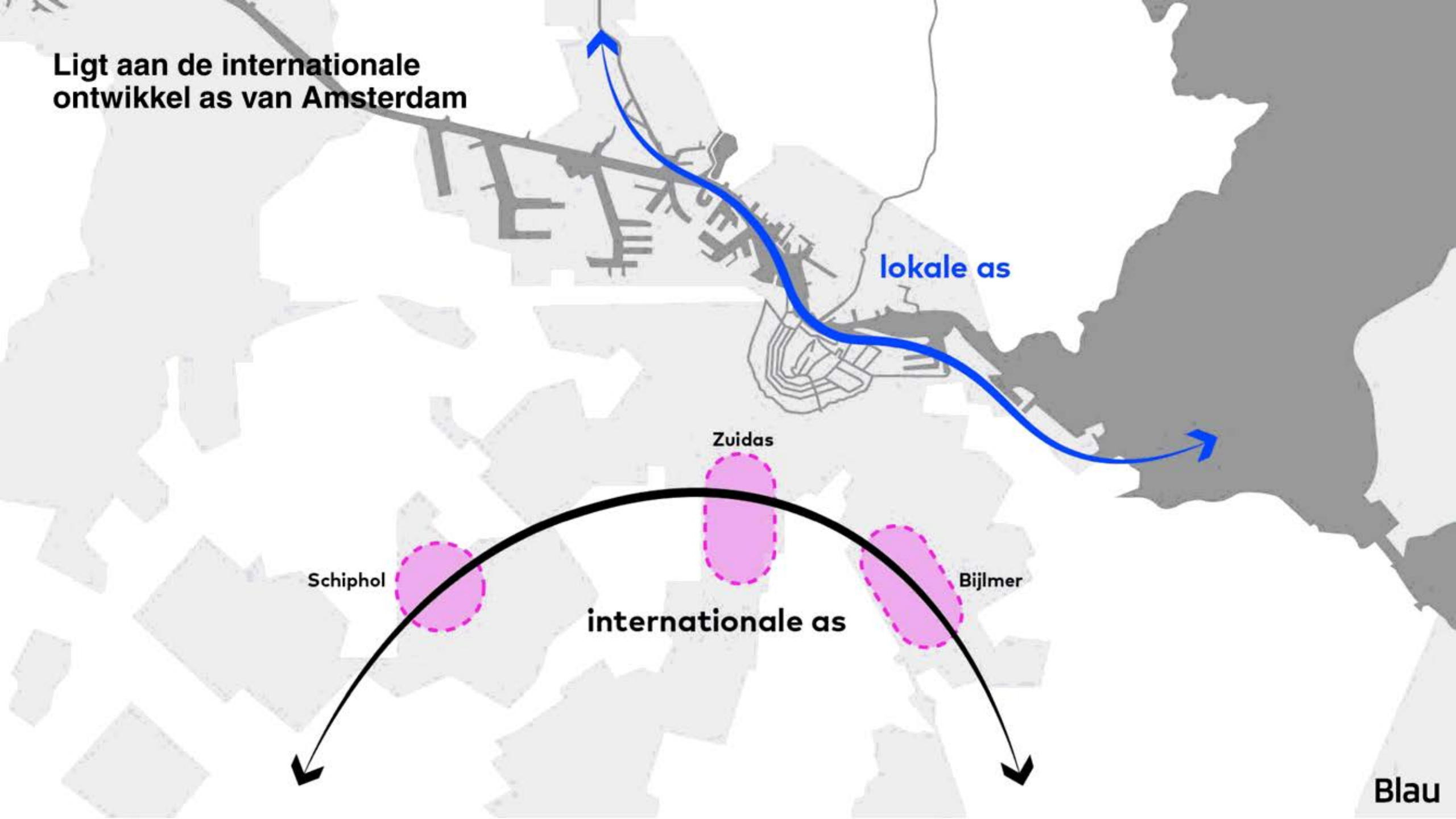
Waarom verstedelijken in Buitenveldert?

Blau

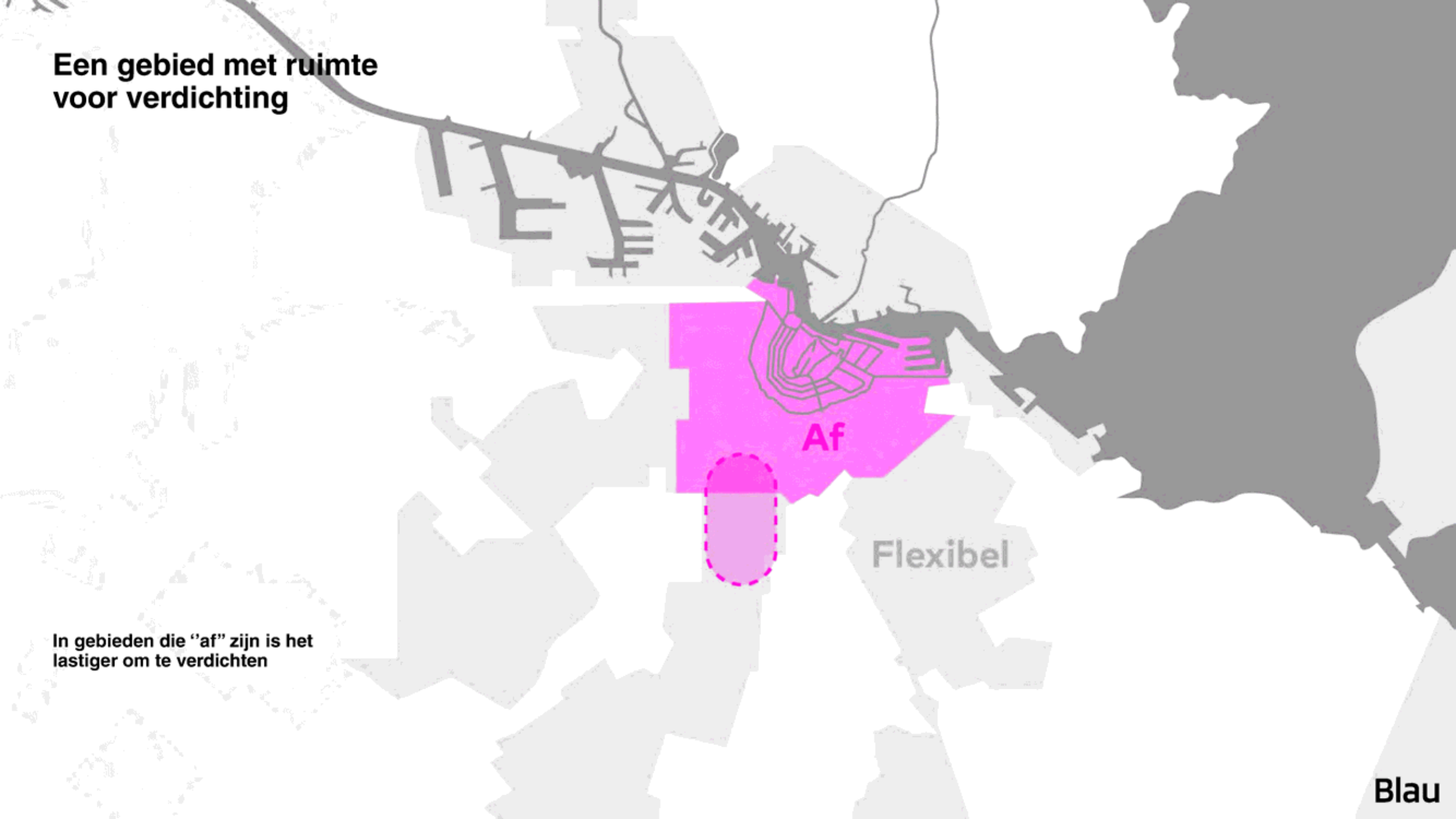
Lokaal en internationaal



Blau


Ligt aan de internationale ontwikkel as van Amsterdam
lokale as
Zuidas
Schiphol
Bijlmer
internationale as
Blau

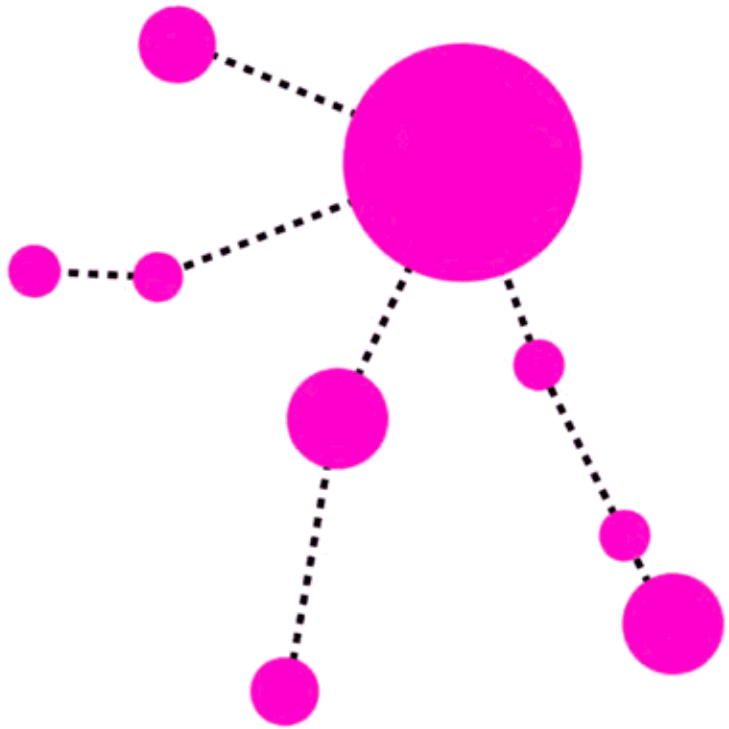
Een gebied met ruimte voor verdichting



In gebieden die ‘’af” zijn is het lastiger om te verdichten

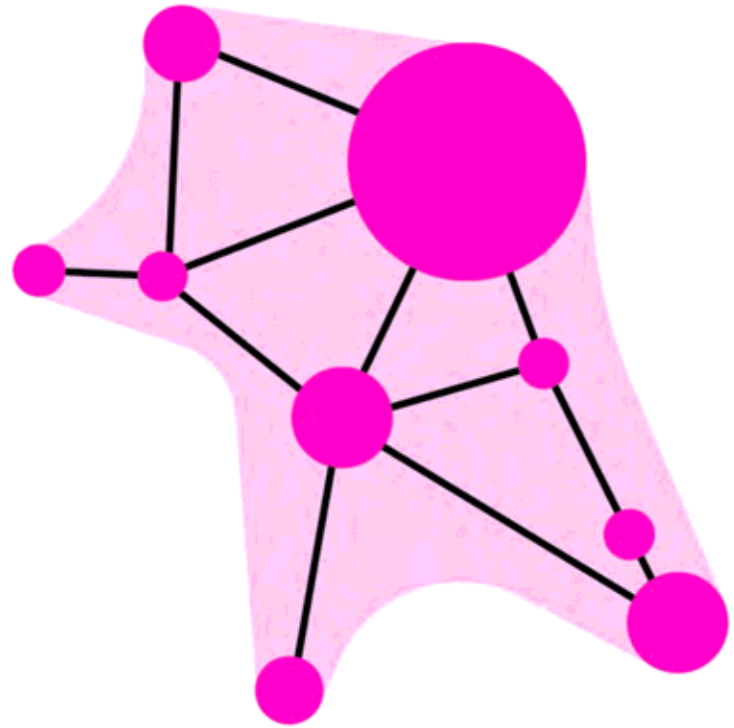
Blau

Weefsel maken



Netwerk stad

vs



Weefsel stad

Blau


Buitenveldert ligt dicht bij veel groen
Zaanse Scheg
Waterlandscheg
Scheg van west
Amsterdamse Bosscheg
Amstelscheg
Diemerscheg
Blau

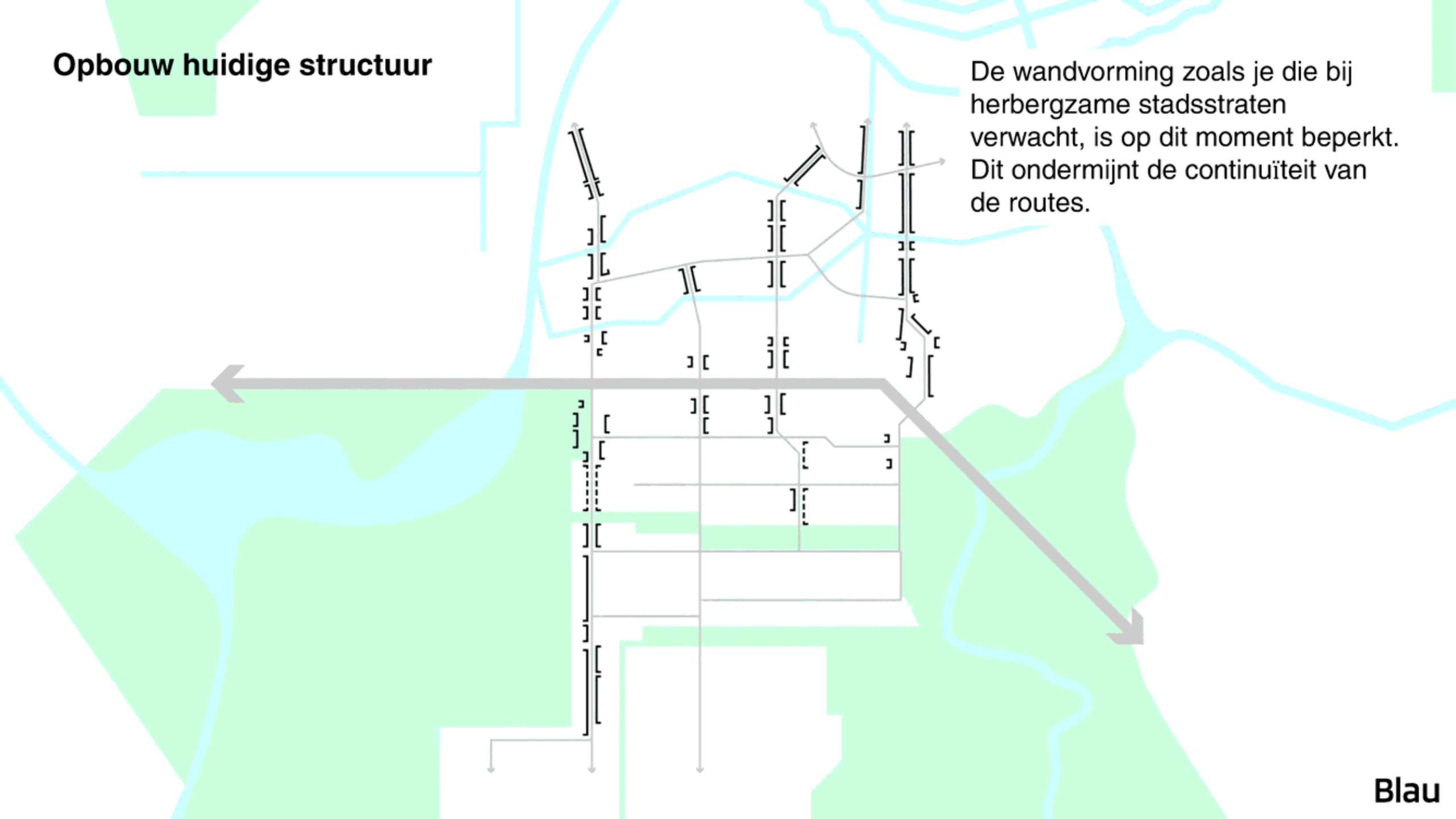
Hoe en waar ga je stadsstraten inzetten?

Een stadsstraat is een continu proces van interactie met en investeringen door bewoners, ondernemers, eigenaren, passanten en historische, ruimtelijke en functionele factoren. Een stadsstraat is bottom-up, altijd in ontwikkeling, op zoek naar nieuwe vormen, onaf. Het is de spontane, de geleefde stad.

Buitenveldert daarentegen is één van de meest consequent, top down ontworpen wijken van Amsterdam. Bebouwing, groen en netwerken zijn heel precies en zorgvuldig gedoseerd en als eindproduct ontworpen. De bebouwingskorrel is volledig gestandaardiseerd. De geplande stad als oplossing van een overzichtelijk aantal behoeftes voor de gemiddelde bewoner.

Dilemma: Hoe zorg je dat de bottom-up stad zich door die geplande stad een weg baant naar het oppervlak? Dat vergt een ontwikkelstrategie, met eigenaren, gemeente en initiatiefnemers.

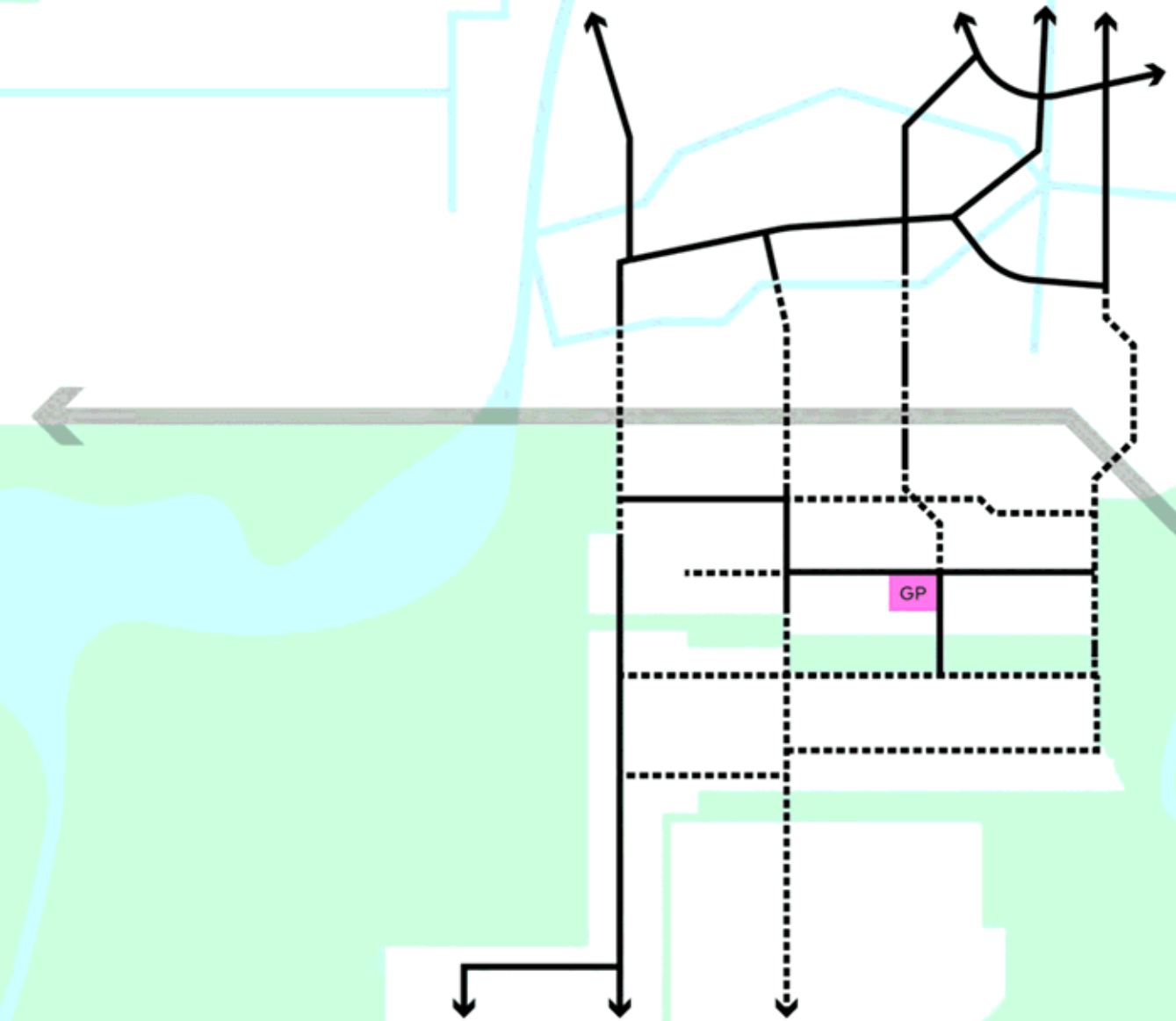
Opbouw huidige structuur



De wandvorming zoals je die bij herbergzame stadsstraten verwacht, is op dit moment beperkt. Dit ondermijnt de continuïteit van de routes.

Blau

Discontinu



Van belang is de verbinding die ontbreekt tussen de binnenstad en Bitenveldert. Daar ligt de Zuid-as tussen, en eigenlijk ook Berlage Zuid. Als barrière! De omgekeerde wereld.

Doorgaande stadsstraten kunnen juist die verbinding herstellen. Dat vergt ingrijpende inspanning ten noorden, ten zuiden en in de Zuid-as.

Blau

Voeden van het weefsel

Aantakking stad



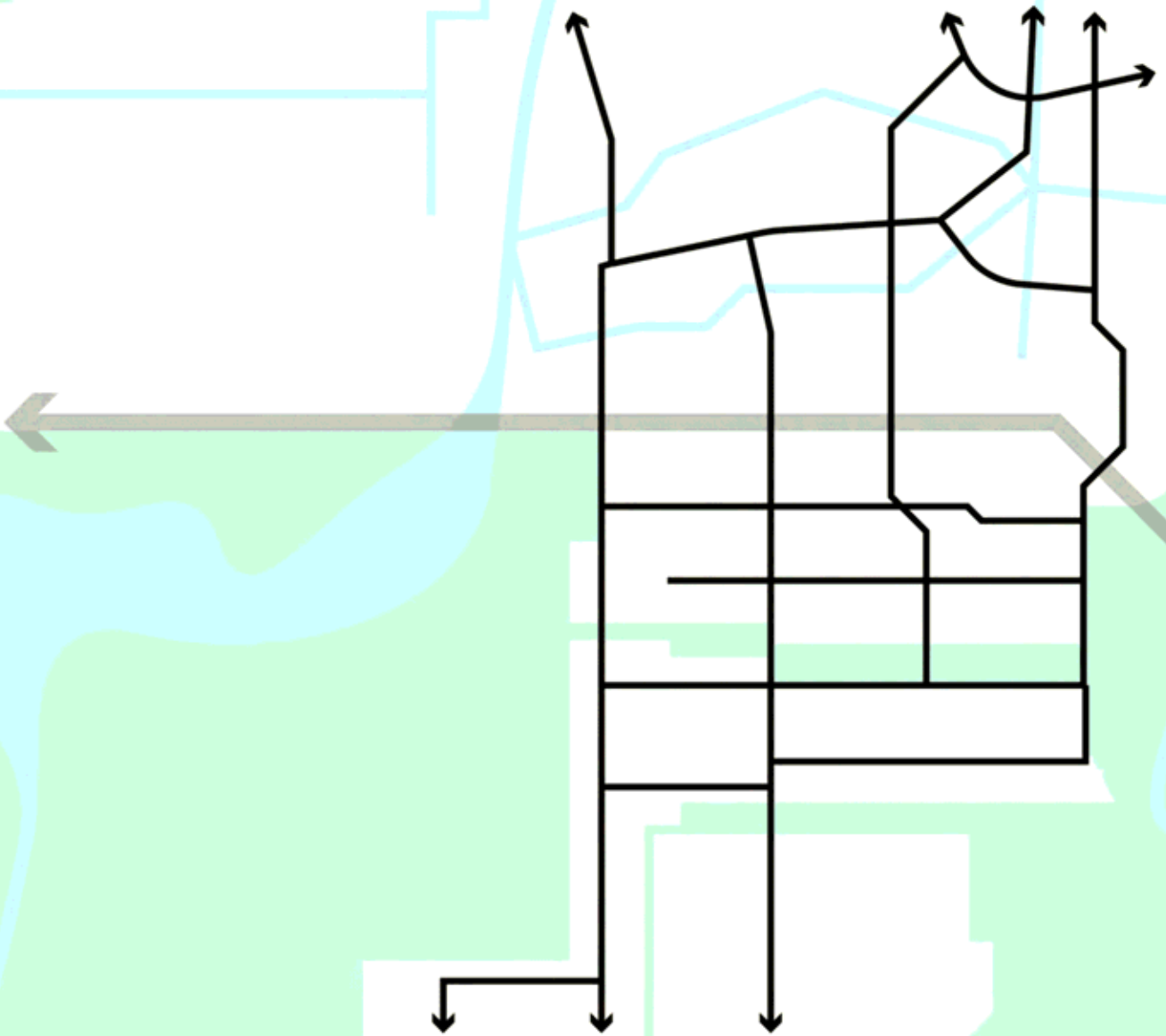
Van functioneel netwerk idee

Naar een voelbaar weefsel

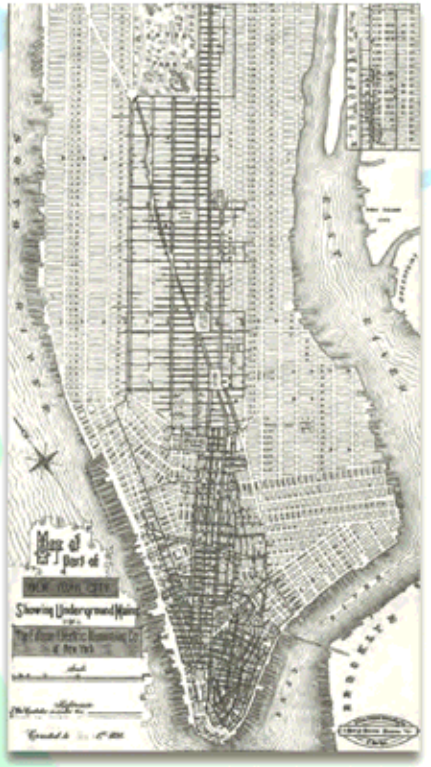
Voed het weefsel vanaf de plek waar het ‘bloed vloeit’, in dit geval het zuiden van Plan Zuid

Blau

Opbouw huidige structuur



De vergelijking met Manhattan is interessant: een systemen van lange continue Noord-Zuid ‘avenues’ en in dwarsrichting, van water naar water, de meer lokale ‘streets’



Blau

Avenues

Iedere avenue heeft een andere waarde, identiteit en potentie. Langs de randen is de relatie met het landschap belangrijk, de verlengde Beneluxlaan vormt een centrale doorgaande as, de verlengde Beethovenstraat legt verbinding met Zuid en binnenstad.



Blau

Streets

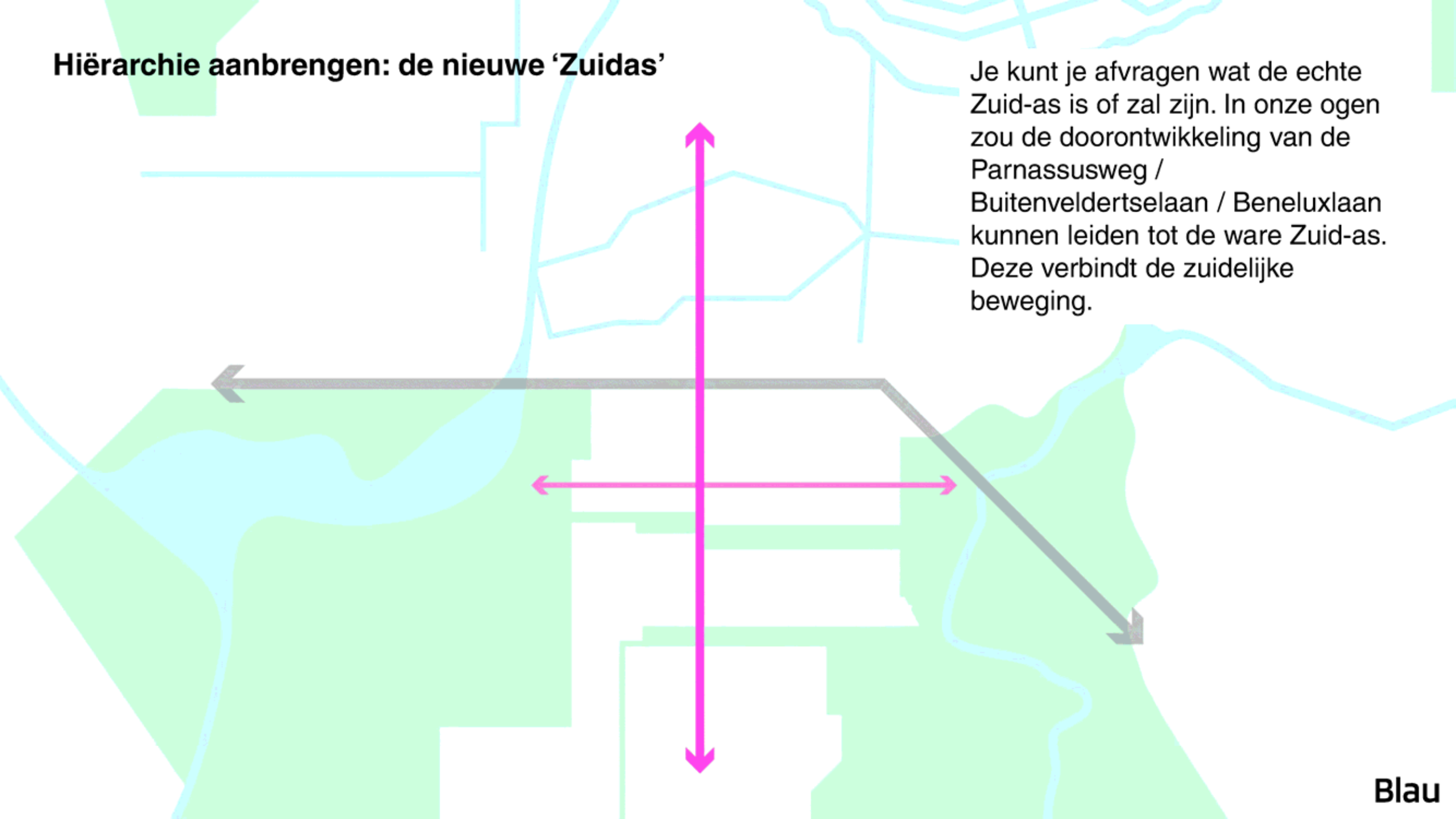
Ook de ‘streets’ hebben een eigen waarde. Ze zijn meer van een lokale orde, met betekenis voor de wijk zelf. Met name de A.J. Ernststraat kan daarin versterkt worden. Iedere straat heeft zijn eigen opgave.





Blau

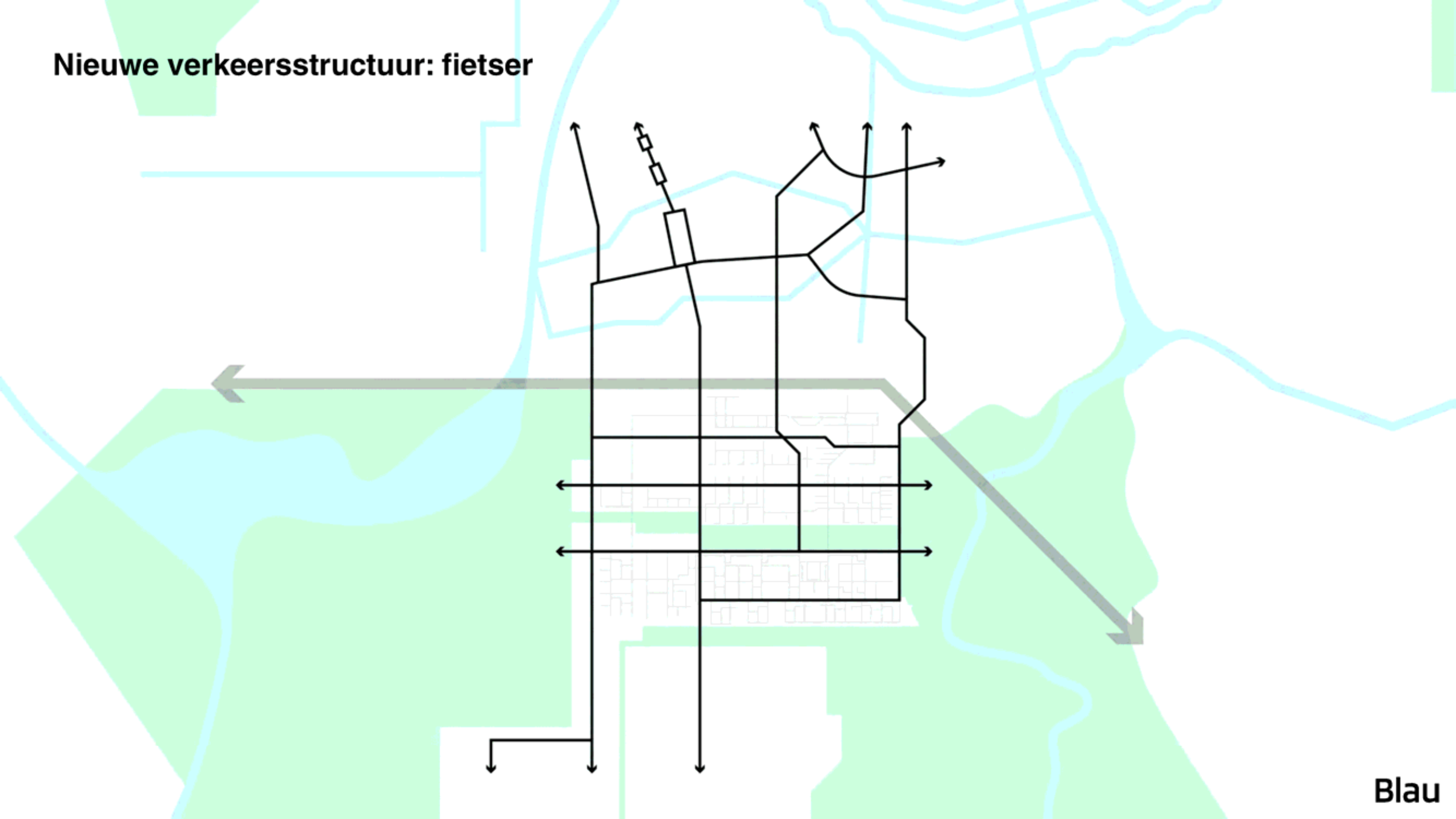
Hiërarchie aanbrengen: de nieuwe ‘Zuidas’



Je kunt je afvragen wat de echte Zuid-as is of zal zijn. In onze ogen zou de doorontwikkeling van de Parnassusweg / Buitenveldertselaan / Beneluxlaan kunnen leiden tot de ware Zuid-as. Deze verbindt de zuidelijke beweging.

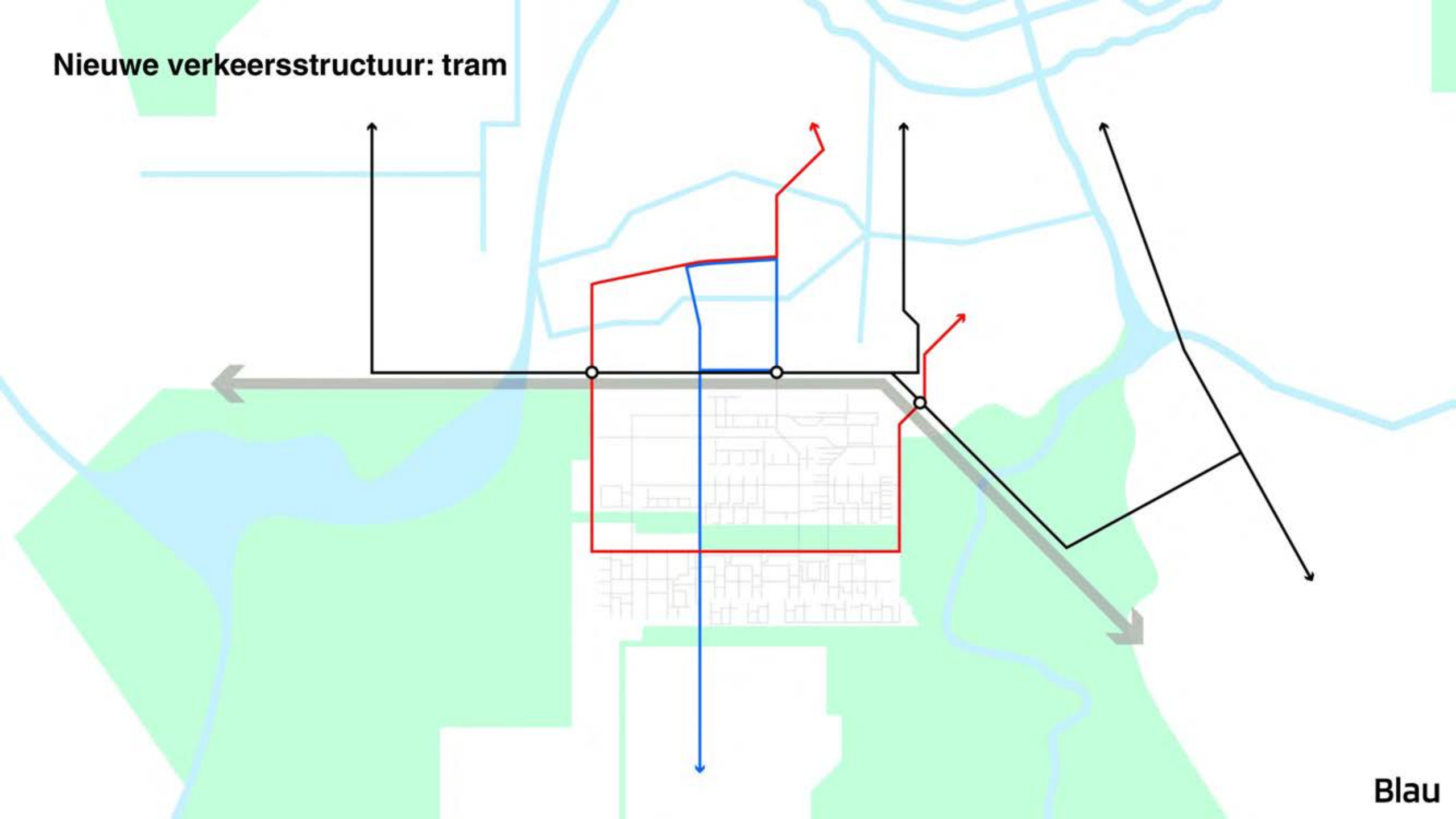
Blau

Nieuwe verkeersstructuur: fietser



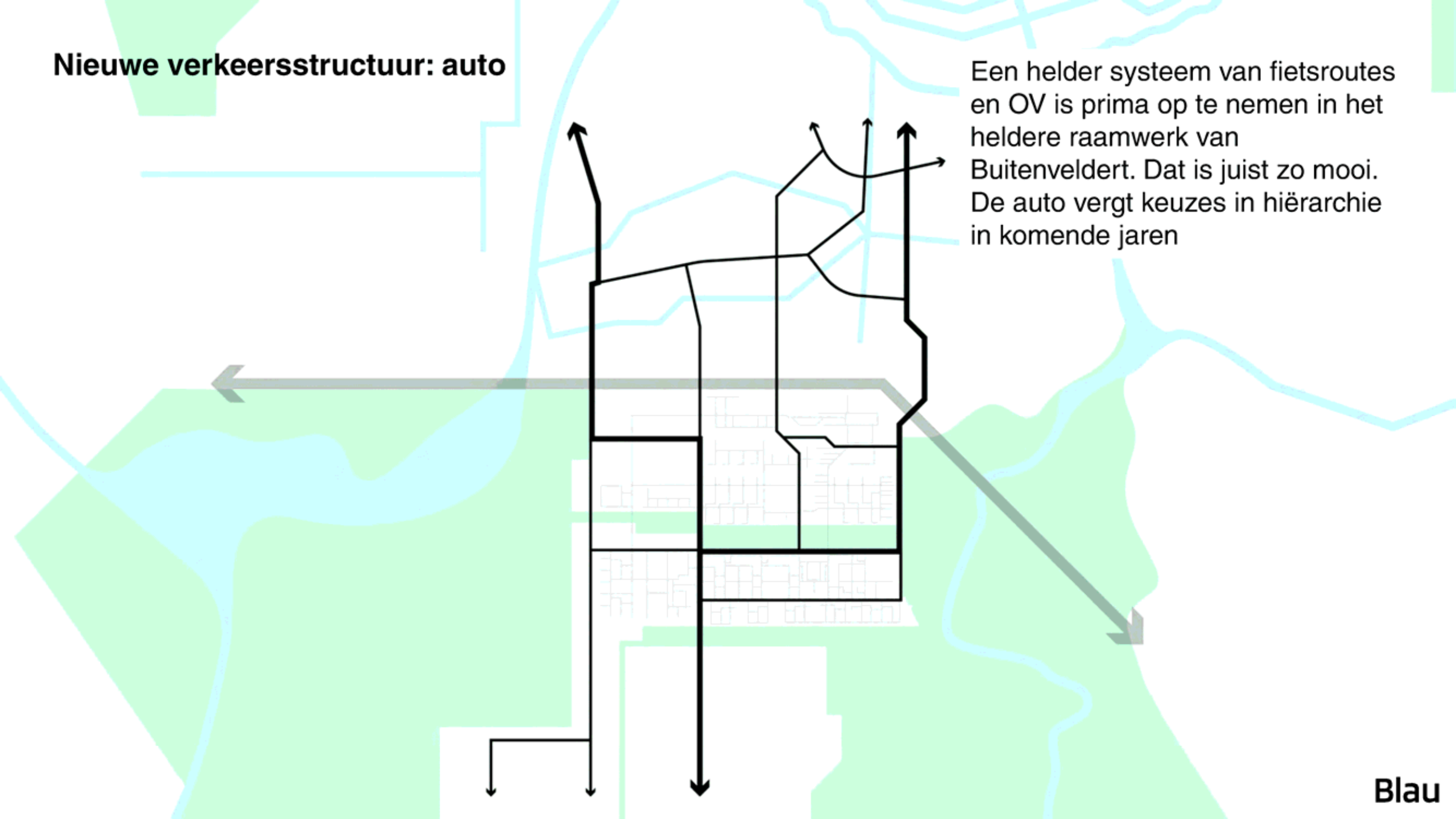
Blau

Nieuwe verkeersstructuur: tram



Blau

Nieuwe verkeersstructuur: auto

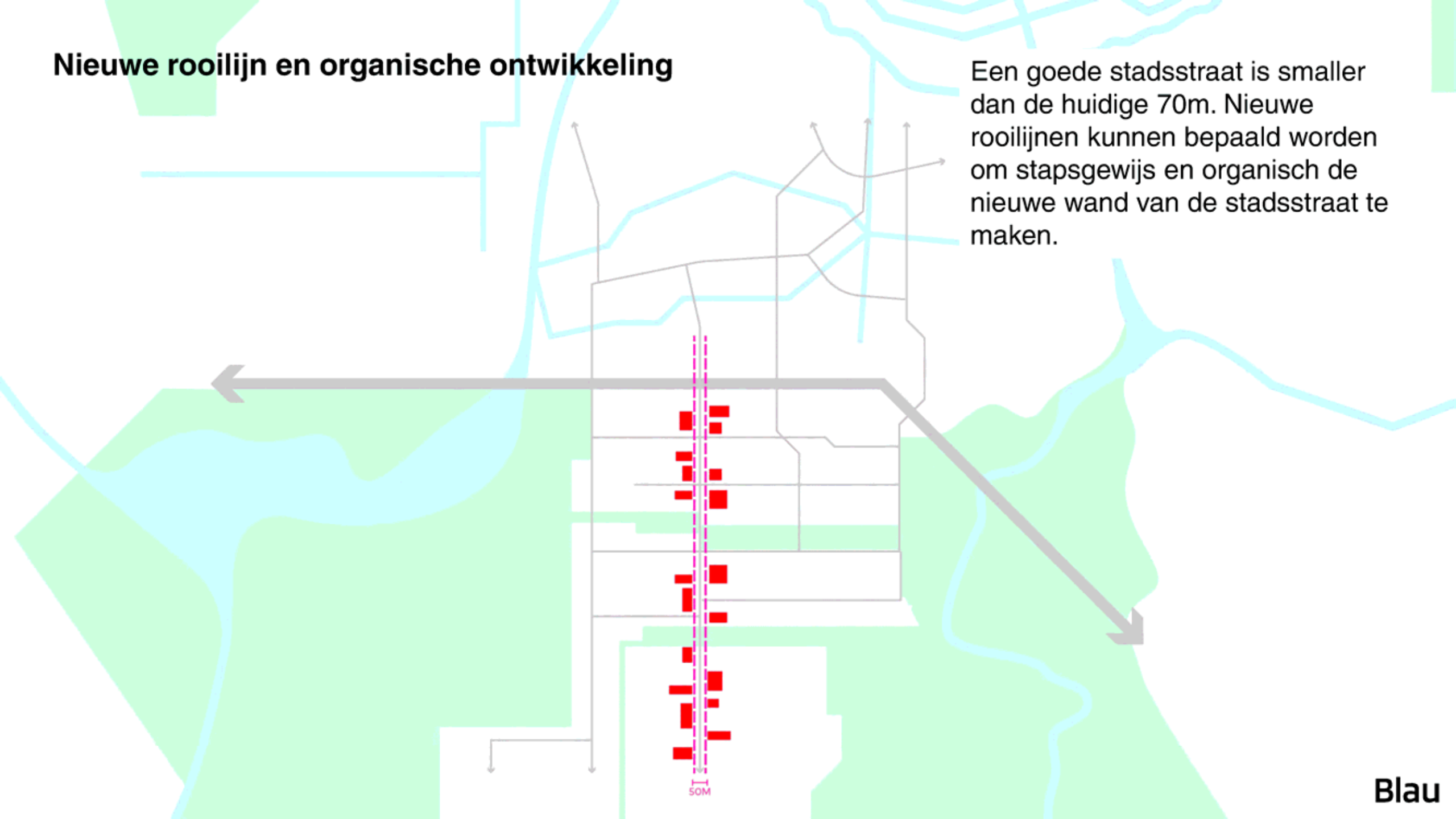


Een helder systeem van fietsroutes en OV is prima op te nemen in het heldere raamwerk van Buitenveldert. Dat is juist zo mooi. De auto vergt keuzes in hiërarchie in komende jaren

Blau

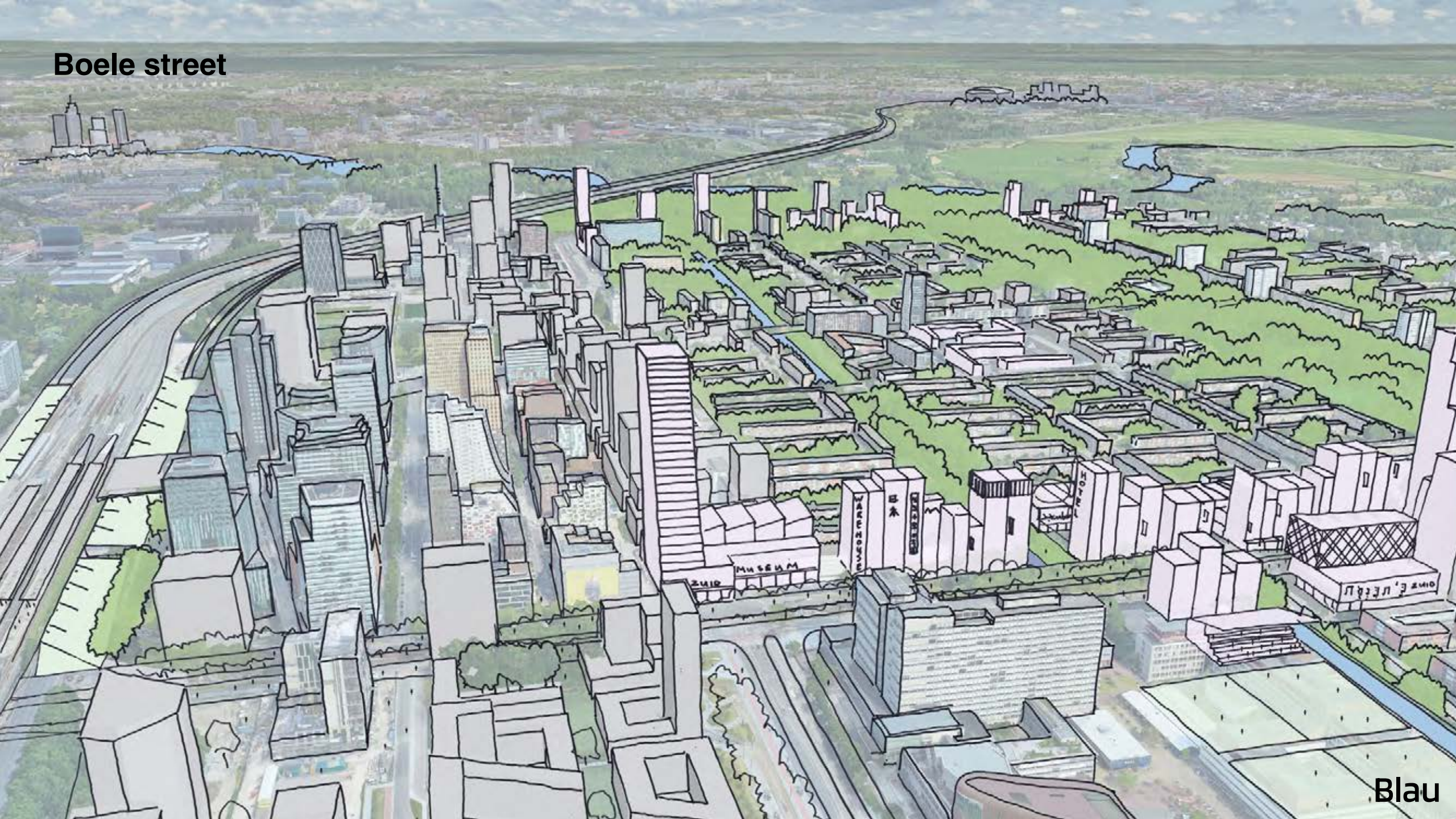
Nieuwe rooilijn en organische ontwikkeling

Een goede stadsstraat is smaller dan de huidige 70m. Nieuwe rooilijnen kunnen bepaald worden om stapsgewijs en organisch de nieuwe wand van de stadsstraat te maken.

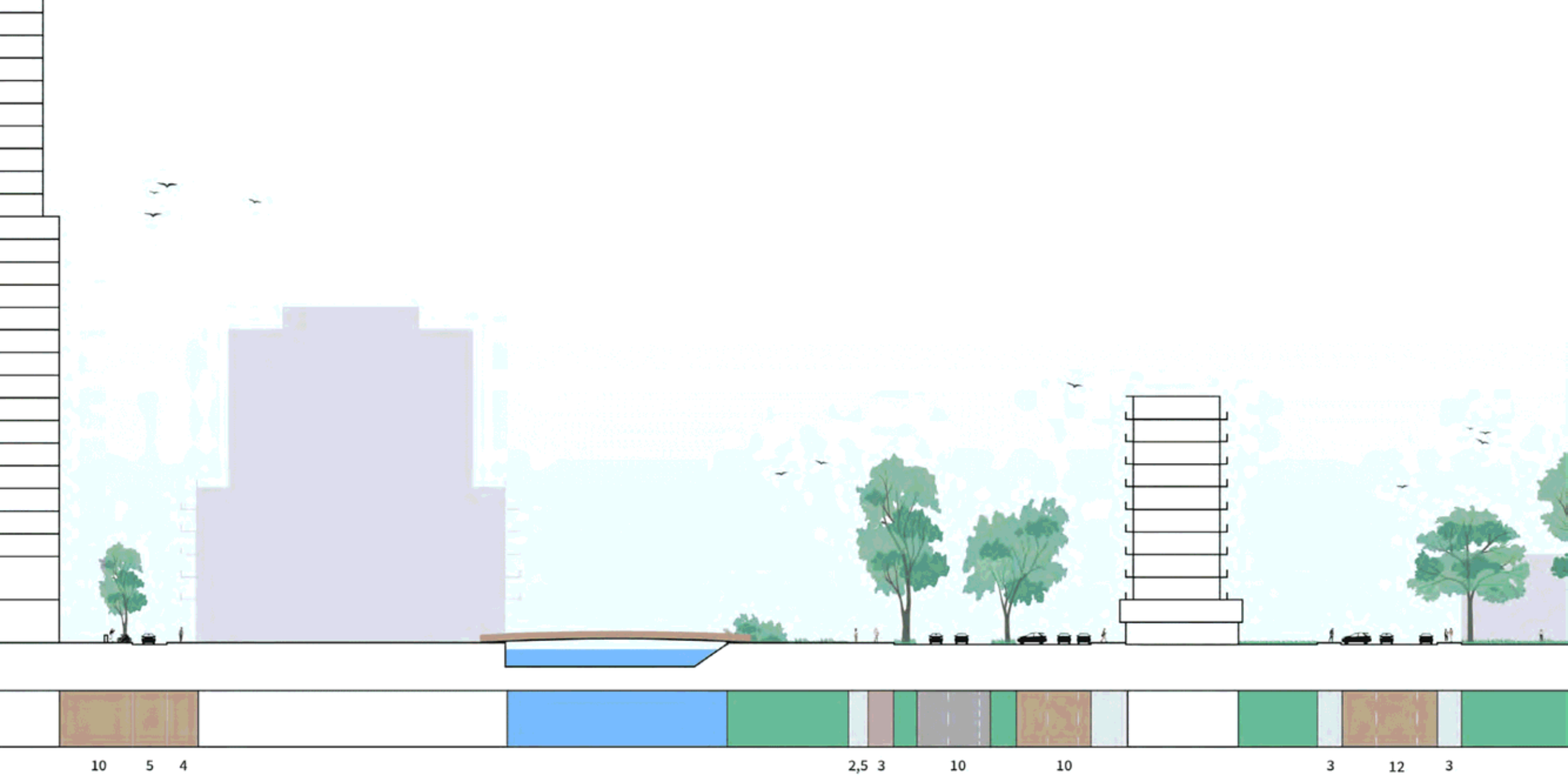


Blau

Boele street

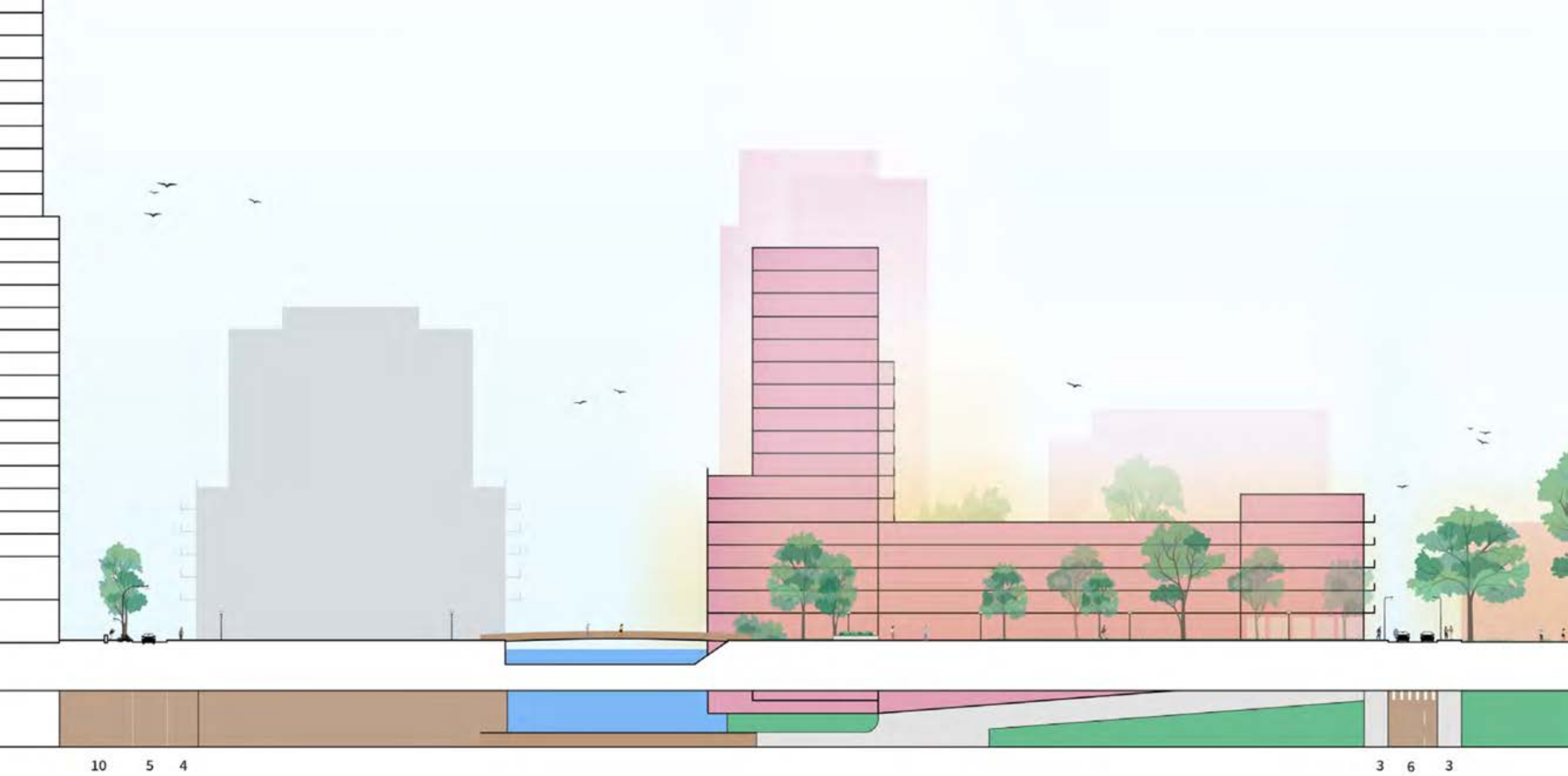


Blau



Boelelaan Huidig

Blau

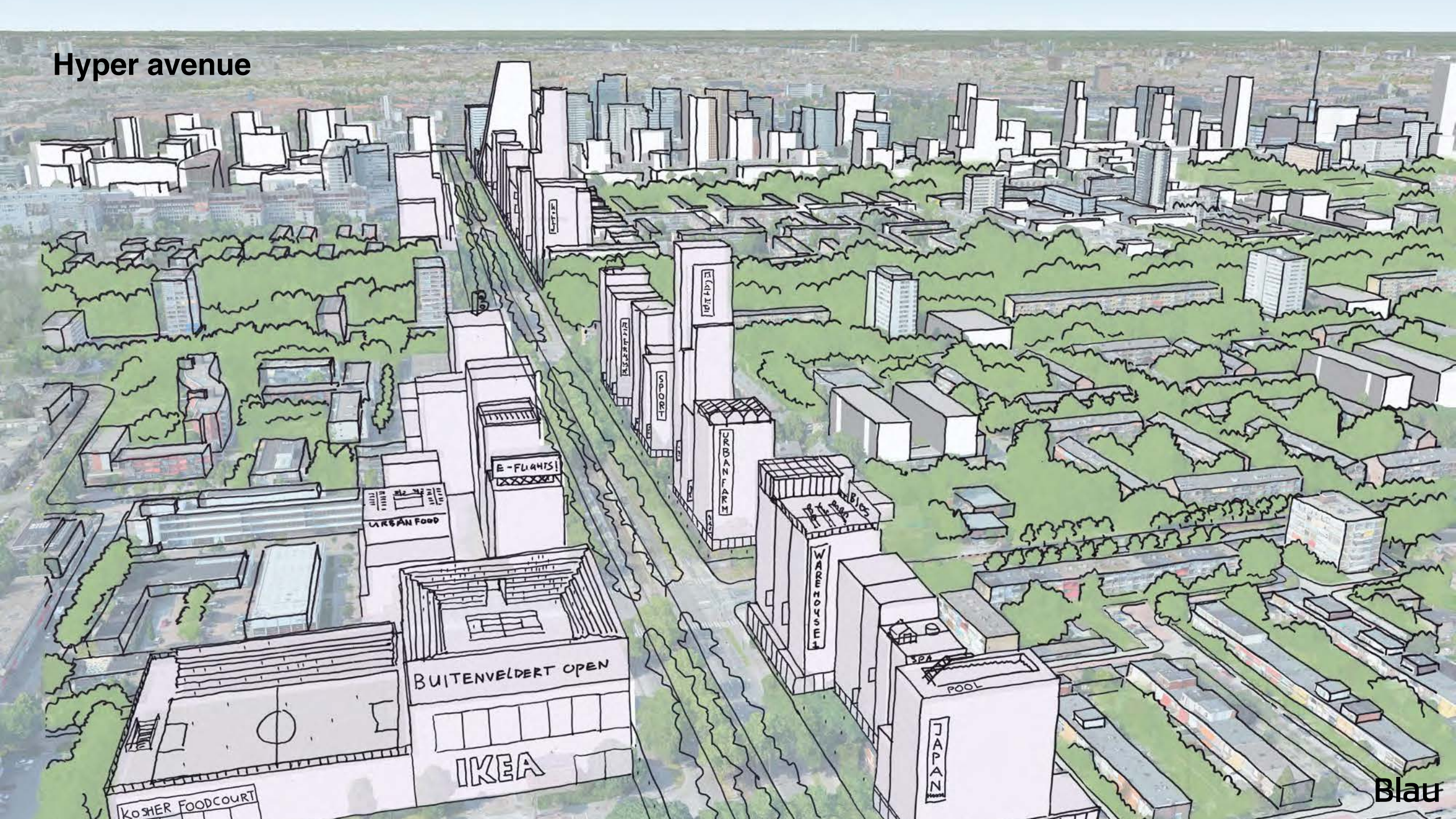


Boelelaan Toekomst

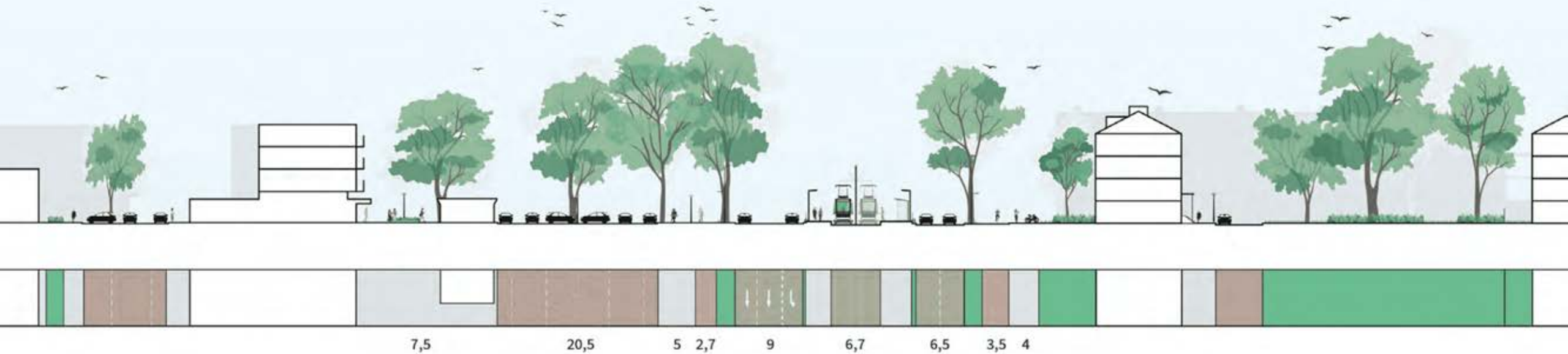
Blau


Park avenue
Blau

Hyper avenue



Blau



Buitenveldertselaan Huidig

Blau



Buitenveldertselaan Toekomst

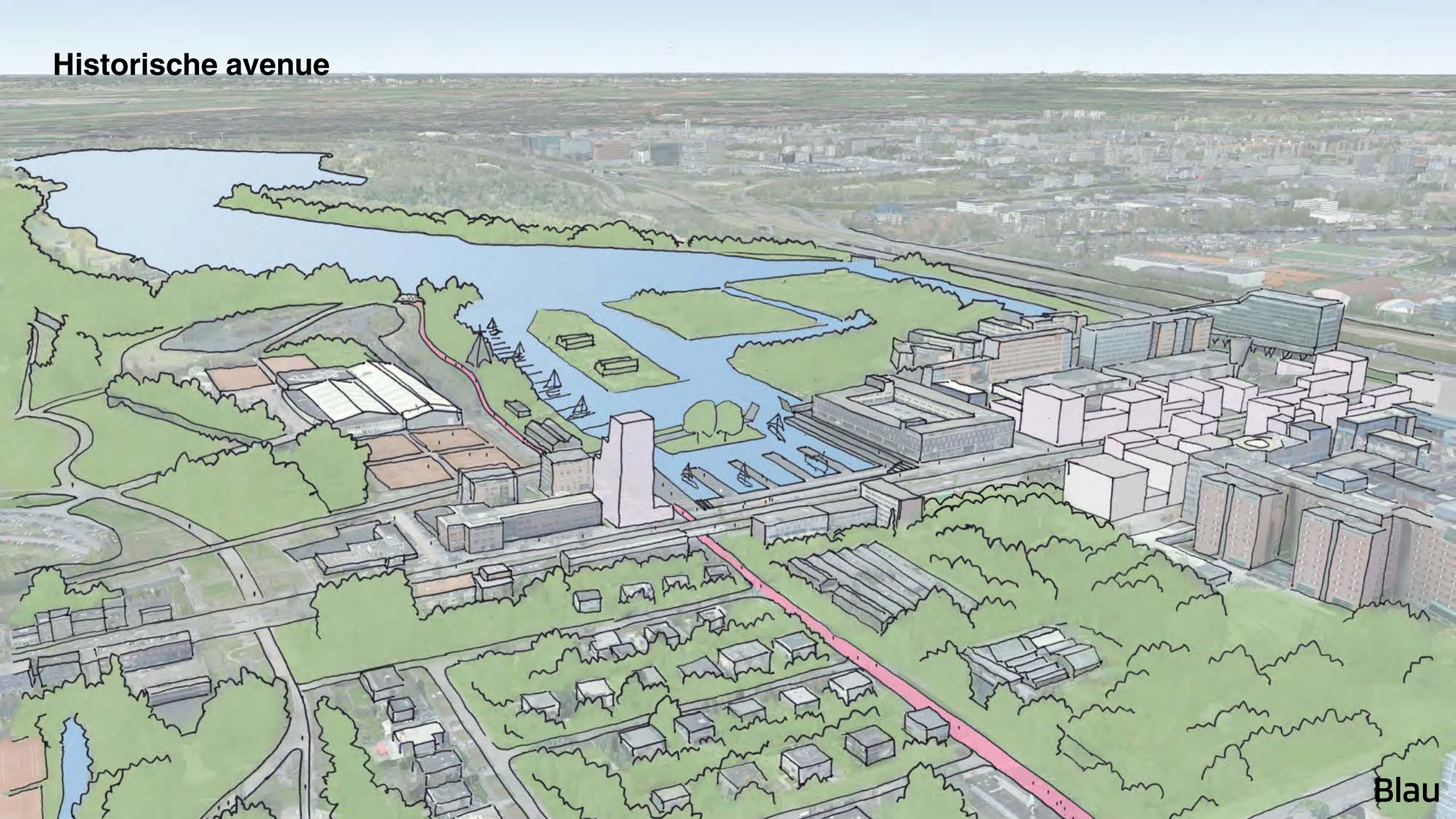
Blau

Hyper avenue



Blau

Historische avenue



Blau

Historische avenue

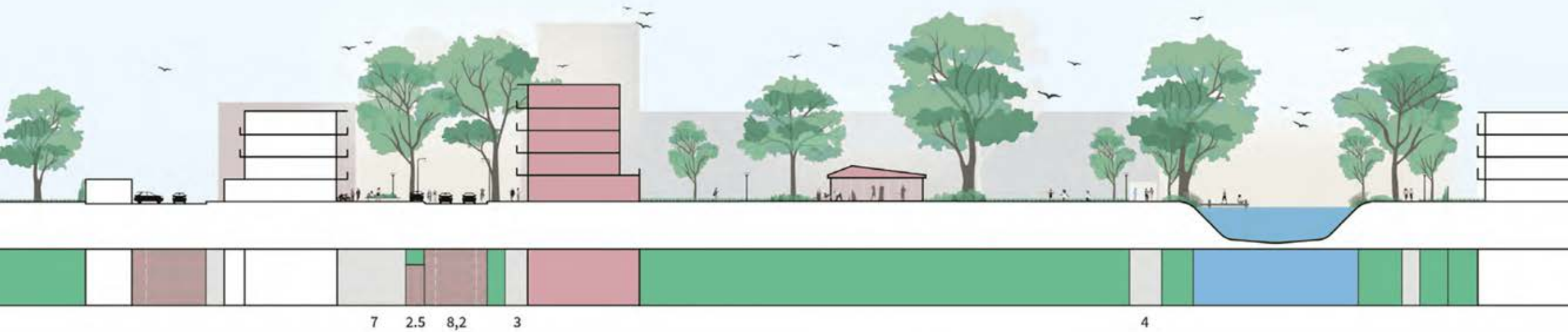


Blau



Arent Janszoon Ernststraat Huidig

Blau



Arent Janszoon Ernststraat Toekomst

Blau

Dorp street



Blau

Wat voegen we toe?

1.000.000m2 woningen
(+/-12.500 woningen)

300.000m2 bedrijven

Blau

Conclusies

- Verdichten en verstedelijken zijn twee verschillende dingen: verdichten is kwantiteit toevoegen, verstedelijken is kwaliteit toevoegen. Dus niet alleen halen maar ook brengen
- Hyper as= nieuwe Zuidas die als stadsstraat de bestaande stad aan de nieuwe stad koppelt in een voelbaar weefsel
- Buitenveldert is geen museumstuk maar een levendig stuk stad
- Minimale sloop betekend maximale stadsstraat (hoogbouw)
- Versterk de identiteit van de avenues en streets
- De stadsstraat is dynamisch, wat daar achter gebeurt is de luwte
- Om een stadsstraat in Buitenveldert te maken moet er ook gewerkt worden aan een goede aantakking vanuit Berlage Zuid

Hoe maken we stadsstraten die Buitenveldert succesvol verstedelijken?

Enkele kritische succesfactoren in voorlopig nog willekeurige volgorde

De nieuwe Geplande Stad

- Maak straten voetgangersvriendelijk, dichtbij, comfortabel, meer aandacht voor toenemend aantal ouderen in inrichting van stadsstraten, groen
- Biedt ruimte voor de langzame fiets op gemengde 30km-straten, maar toenemend ebike-gebruik ondermijnt interactie met voorzieningen langs [vooral secundaire] stadsstraten, daarom eerder bundeling van functies rond belangrijke kruisingen dan het overal integraal vullen van volledige straatwanden. Met delen van Buitenveldertselaan en AJ Ernststraat als uitzondering;
- Niet teveel en niet te weinig auto: Amstelveenseweg is duidelijk veel teveel, Buitenveldertselaan heeft nog restcapaciteit, De Boelelaan is te brute barrière tussen stad/station/Zuidas enerzijds en hart Buitenveldert anderzijds, echt een gat in de stad. Organiseer Buitenveldert rond drie inprikkers vanaf A10-A'veenseweg, A10-RAI en A9-Beneluxbaan
- Vindt oplossingen die passen binnen Buitenveldert. Dat mogelijke palet is breed genoeg. In het vergelijkbare Nieuw-West is de De Vlugtlaan een voorbeeld van een functionerende asymmetrische stadsstraat en de Calandlaan van een straat die succesvol is omgebouwd tot symmetrische stadsstraat. Wat in Nieuw-West nog niet onderzocht is: Groenstroken en groenzones langs stadsstraten intensief programmeren en een passende rol in de Nieuwe Stadsstraat geven, in plaats van alleen maar een potentiële bouwlocatie zijn.

De nieuwe Spontane Stad

- Breek de dominantie van de typische Buitenveldert-korrel van stroken 60-90 meter met éeen eigenaar/beheerder, om het bottom-up proces van stadmaken op gang te krijgen. Voeg zowel een grotere als een kleinere korrel toe, met de nadruk op dat laatste. Bescherm een deel van de bestaande afwijkingen tegen al te gemakkelijke verdichting met woningbouw. Voeg voor startende, kleine of groeiende ondernemers toegankelijke kiosken toe, naar analogie van Stadsdeel West.
- Biedt gedeeltelijke herontwikkeling/herbestemming van bestaande gebouwen de ruimte. Plinten aan het raamwerk, vooral nabij kruisingen, garageboxen, maar bijvoorbeeld ook optoppen in ruil voor verduurzaming van gebouwen.
- Richt naar analogie van de Amsterdamse Compagnie een soortgelijke organisatie op voor Buitenveldert, die ruimtes toegankelijk houdt voor bottom-up ondernemersschap, in een stadswijk die anders door zijn ligging, ontsluiting en bevolkingssamenstelling te eenzijdig bedrijven in een hoog segment van de stadseconomie biedt.
- Bedenk niet top down compleet nieuwe oplossingen maar durf voort te bouwen op wat er al is, in een proces van learning-by-doing.
- … en de belangrijkste van allemaal: Durf langs de stadstraten incidenten aan te gaan. Streef naar de Jane Jacobs-mix van oud en nieuw. Schrijf bijvoorbeeld langs de Buitenveldertselaan een nieuw profiel met een nieuwe rooilijn voor die de huidige ventwegen wegbestemd. Maar als dat in eerste instantie slechts hier een daar een concreet bouwproject oplevert, who cares? De rest is dan het begin van een ontwikkelproces met pleintjes, tijdelijke invullingen en gekke ideeen. Precies wat Buitenveldert nu als stadswijk ontbeert.