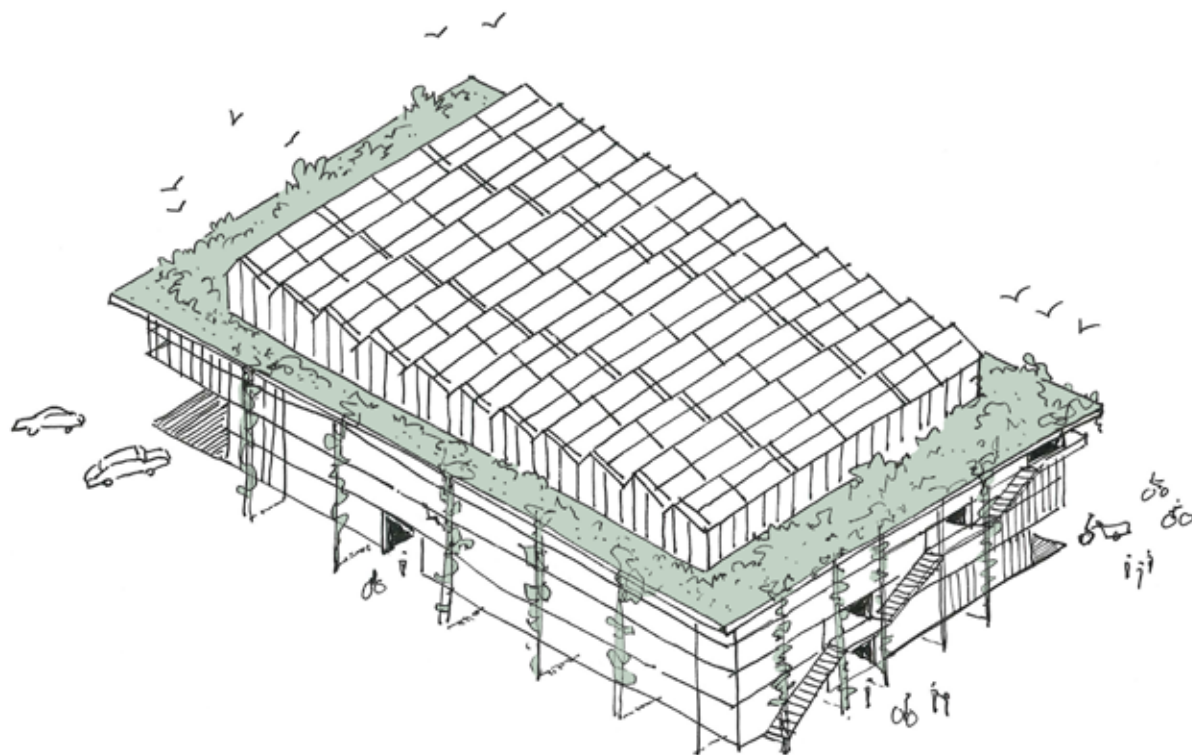


Inspiratieboek buurthubs

Strandeiland



Colofon

Inspiratieboek buurthubs Strandeiland
Amsterdam, Oktober 2021

Dit boekwerk is opgesteld door Ruimte en Duurzaamheid (R&D) Gemeente Amsterdam in opdracht van Grond en Ontwikkeling (G&O). Hieraan hebben meegewerkt: Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR),

Projectmanagementbureau (PMB), Ruimte en Duurzaamheid (R&D).

Projectteam: Katarina Noteberg, Bas Rooker, Jacob Heydorn Gorski

Kaarten en illustraties: Gemeente Amsterdam, tenzij anders vermeld

Inhoudsopgave

Inleiding	5
1. Toepassing van mobiliteitsconcept en buurthubs	7
2. Verdieping, studies en onderzoeken	11
Het Stedenbouwkundig Plan (SP) Strandeiland	11
Verdiepingsstudie buurthubs Strandeiland	13
Kwaliteitskader Strandeiland	15
Plan openbare ruimte Strandeiland	17
Opsomming uitgangspunten achtergrondmateriaal	17
3. Inpassing hubs	19
Inleiding	19
Verdeling buurthubs binnen plan	19
Type buurthubs	21
Menukaart	25
Voorbeelduitwerking: speciale buurthubs	31
4. Inspiratie voor verdere uitwerking	37
Concept board	37
Architectenstudies	39
Referentieprojecten Hubs	39
Case study hub 14	39
Referentiebeelden materiaal gevel en dak	39/41



Impressie van een buurthub in
Buiksloterham, door POSAD/MAXWAN.

Inleiding

Strandeiland is een nieuwe stadswijk in Amsterdam waar we de dingen vaak net even anders doen. Dat geldt ook voor het parkeren op het eiland. Tijdens het maken van het Stedenbouwkundig plan van Strandeiland is het plan opgevat om het parkeren op straat tot het minimum te beperken en daarnaast geen losse parkeergarages toe te staan onder de woningen. Het parkeren voor de bewoners zal plaatsvinden in buurthubs en in dit inspiratieboek wordt deze nieuwe manier van parkeren verder ruimtelijk verkend.

De ruimtelijke uitgangspunten worden niet meegegeven in dit document, daar is de bouwenvelop voor. Dit document is bedoeld om context te geven waar de ruimtelijke uitgangspunten in de bouwenvelop vandaan komen. Het ontwikkelen van buurthubs gaat nog tientallen jaren duren, waarbij het goed is om te weten waar onze keuzes vandaan komen en op welke onderzoeken deze berusten. Het document wordt meegestuurd ter inspiratie bij tenders, waarbij de specifieke eisen voor de te realiseren buurthub staan vermeld in de bouwenvelop.

Leeswijzer

Dit inspiratieboek bestaat uit vier gedeeltes die de hoofdstukken vormen: 1. toepassing van mobiliteitsconcept en buurthubs, 2. verdieping, studies en onderzoeken, 3. inpassing van hubs op Strandeiland en 4. inspiratie voor verdere uitwerking.

Het document begint in hoofdstuk 1 met een samenvatting van het mobiliteitsconcept dat Strandeiland kent en de toepassing van hubs daarin. In hoofdstuk 2 worden ter verdieping de studies en onderzoeken die ten grondslag liggen aan de aanpak verder uitgelicht. Per document staat aan het eind een

opsomming van de belangrijkste uitgangspunten.

Het derde hoofdstuk, Inpassing hubs strandeiland, is een verdiepend ruimtelijk onderzoek naar de buurthubs. Het hoofdstuk bestaat uit twee delen. Het eerste gaat voornamelijk over de positionering van de buurthubs. Dit is bedoeld ter ondersteuning bij de uitrol van het netwerk aan buurthubs over het eiland. Het tweede gedeelte zoomt in op de buurthub als gebouw en programma. Hier worden twee type buurthubs beschreven en in "de menukaart" wordt aangegeven waar mogelijk extra programma kan worden toegevoegd.

Het laatste hoofdstuk dient vooral als extra inspiratie en bevat uitgangspunten voor verdere uitwerking en verdieping. In dit hoofdstuk staat een opsomming van wat er nog meer is onderzocht, extra achtergrondmateriaal en een eerste verkenning naar de eerste buurthubs die zullen worden ontwikkeld.

1. Toepassing van mobiliteitsconcept en buurthubs

Waarom buurthubs?

Door het bewoners parkeren gestapeld op te lossen in parkeergebouwen op Strandeiland, maken we efficiënt gebruik van de ruimte. Dit zorgt voor meer openbare ruimte en mogelijkheid voor aanbrengen van autoluwe straten. Door de auto voor bewoners op afstand te plaatsen, stimuleren we andere vormen van mobiliteit boven de auto. Dit zorgt voor minder uitstoot. De buurthubs bieden kansen om een divers aanbod van mobiliteit aan te bieden voor bewoners en eventueel werknemers, vanuit centrale plekken op het eiland. Voor bezoekers komen er parkeerplaatsen op straat, in een centrale wijkhub in de Havenkom en mogelijk in enkele specials.

Buurthubs als onderdeel van het mobiliteitsconcept

Het mobiliteitsconcept voor Strandeiland moet zorgen voor een goede bereikbaarheid op een duurzame manier. Het zwaartepunt van het programma ligt op wonen, dus veel inwoners zullen elders werken en voor woon-werk verkeer naar bestemmingen gaan. Die liggen vaak buiten fietsafstand. Het eiland wordt op verschillende manieren ontsloten door het openbaar vervoer. De IJtram zorgt voor een snelle verbinding met het OV knooppunt station Amsterdam Centraal. Er komen twee snelle en frequente buslijnen naar station Amsterdam Bijlmer Arena en station Weesp. Door de relatief grote afstand tot veel (werk)bestemmingen en de ontsluiting via de A1 en de A10 zal, ondanks de OV ontsluiting de auto vaak een voor de hand liggende keuze zijn.

Om een goed alternatief te bieden op de auto wordt in de duurzame mobiliteitsmix op Strandeiland ook

ingezet op het stimuleren van e-bikes en e-scooters ('Strandeiland e-bike eiland') en groen opgeladen elektrische voertuigen. Er wordt ingezet op (elektrische) deelmobiliteit waardoor auto's en scooters efficiënt worden gebruikt. Deelmobiliteit wordt in de hubs en in de openbare ruimte aangeboden. Voor korte verplaatsingen op het eiland wordt bovendien het gebruik van de fiets gestimuleerd. Doordat de (e-) fiets in de woongebouwen voorhanden is, en de auto niet direct bij de woning geparkeerd staat wordt het aantrekkelijker om de (e-)fiets te nemen.

De stedenbouwkundige inpassing en functie van de buurthub

Door de kleinschalige buurthubs over heel Strandeiland fijnmazig te verdelen wordt ervoor gezorgd dat er altijd een hub binnen een straal van 200 meter te vinden is. Dit zorgt voor relatief korte loopafstanden voor bewoners en gebruikers. Tegelijkertijd worden de woonstraten door het clusteren van de geparkeerde auto's juist rustiger. De buurthubs worden in de buurt van de hoofdroutes gepositioneerd waardoor grote stukken van de woonstraten autoluw kunnen worden. Er ontstaan kansen in de inrichting van de openbare ruimte door het parkeren niet bij elke individuele woning aan te bieden, maar juist collectief te clusteren. Het creëert meer vrijheden bij het ontwerpen van de woonblokken en individuele woningen.

Naast het parkeren voor bewoners en het mogelijk aanbieden van deelmobiliteit kan de hub ingevuld worden met verschillende voorzieningen. Voor bewoners kan gedacht worden aan een pakketwand, extra stallingen voor fietsen, een berging en/of een wasserette. Ook kan gedacht worden aan

commerciële of maatschappelijke voorzieningen in de plint.

Buurthubs, specials en centrale wijkhub

In het stedenbouwkundig plan gekozen voor een concept met één centrale wijkhub bij aankomst op het eiland. De wijkhub vangt bezoekers af van het voorzieningencluster en het strand. Bezoekers kunnen daarnaast ook parkeren op het maaiveld in de openbare ruimte. Naast de wijkhub wordt een netwerk van buurthubs gerealiseerd, die primair het parkeren voor bewoners bedienen en daarbij horende voorzieningen huisvesten. In zowel de buurthubs, de wijkhub en in de openbare ruimte wordt deelmobiliteit aan geboden.

Op strategische locaties wordt mogelijk ook bezoekersparkeren voor voorzieningen in de buurthubs gerealiseerd. Deze worden aangeduid als 'specials'. Voor deze hubs kan gekozen worden om een deel van de parkeerplekken openbaar toegankelijk te maken. Hier kan ook free-floating deelmobiliteit worden aangeboden. De gemeente wijst deze locaties aan. Als gemeente houden we zo ook sturing op het aanbod en de uitwisselbaarheid van deelmobiliteit.

Invulling (deel)mobiliteit bij ontwikkeling hubs Strandeiland

Er zijn twee systemen voor deelmobiliteit. Een back to one systeem, met name gericht op de bewoners en werknemers van de bouwvelden in de omgeving van de buurthub. En een back to many/ free floating systeem, dat wordt aangeboden in de wijk hub, openbare ruimte en de publiek toegankelijke delen in de 'specials'.

Back to one

In de buurthub is de ontwikkelaar zelf aan zet om afspraken te maken met een back to one deelmobiliteit aanbieder. Afhankelijk van de doelgroep die in de omliggende bouwvelden gaat wonen en werken geeft de gemeente minimale eisen mee m.b.t. het aanbod van parkeerplekken en het aanbod van deelmobiliteit.

Back to many/ free-floating

Conform de stadsbrede parkeervergunning kan freefloating deelmobiliteit worden aangeboden in de openbare ruimte. Hierbij kan gedacht worden aan het toewijzen van specifieke plekken in de openbare ruimte en publiek toegankelijke ruimte in de wijkhub en specials. Door het aanbod te concentreren, kan een systeem ontstaan waarbij in de toekomst uitwisseling kan plaatsvinden tussen hubs en free floating netwerken in de bestaande stad. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan bij de stadsbrede afspraken met de aanbieders van deelmobiliteit.

Rolopvatting gemeente

De gemeente neemt een faciliterende rol in bij het ontwikkelen van de buurthubs. Dat vult de gemeente in door eigenaar van de grond te blijven en deze in erfpacht uit te geven en de ontwikkeling, eigenaarschap en exploitatie van de buurthubs overlaataan de markt. Daarbij worden voorafkaders en randvoorwaarden meegegeven in de bouwvelop, bijvoorbeeld over de minimale oppervlakte die beschikbaar moet zijn voor deelmobiliteit.

Het combineren en functioneren van de plint, voorzieningen en woningbouw is bij de buurthubs essentieel. Bij de centrale hub bij aankomst op het eiland, in de Havenkom, is sprake van een wijkhub. Doordat het karakter van de hub afwijkt (meer

gefocusd op bezoeker parkeren, dan bewoners), kijkt ook de rol van de gemeente hier mogelijk af. De reden hiervoor is dat de gemeente op deze manier een redelijk grote mate van sturing houdt op het parkeren en de wijze hoe dat georganiseerd is.

Mobiliteitsregisseur

We introduceren een mobiliteitsregisseur die namens de gemeente stuurt op het aanbod en gebruik van deelmobiliteit en de parkeerplekken op Strandeiland. Deze persoon onderhoudt namens de gemeente ook het contact met de private eigenaren van de buurthubs, corporaties en is de verbindende schakel naar de aanbieders van deelmobiliteit. De hubs moeten aanpasbaar zijn aan veranderende wensen en toekomstig aanbod van mobiliteit. De mobiliteitsregisseur monitort of de parkeerplekken aan de juiste doelgroepen wordt aangeboden en adviseert of de verdeling van parkeerruimte over de verschillende doelgroepen (particuliere huur/koop, sociale huur, deelmobiliteit) herzien moet/kan worden.

Betaalbaarheid mobiliteitsaanbod Strandeiland

Een klein deel van de sociale doelgroep op Strandeiland zal nog afhankelijk zijn van een eigen auto. Om er voor te zorgen dat er voor dit deel wel een parkeerplaats beschikbaar is, wordt een minimale parkeernorm van 0,2 voor het sociale woningbouwprogramma voorgeschreven in de bouwvelop. Uit onderzoek van Over Morgen in opdracht van de betrokken woningcorporaties blijkt dat het mobiliteitsbudget voor deze doelgroep te beperkt is om tegen marktprijzen een parkeerplaats in de buurthub te huren.

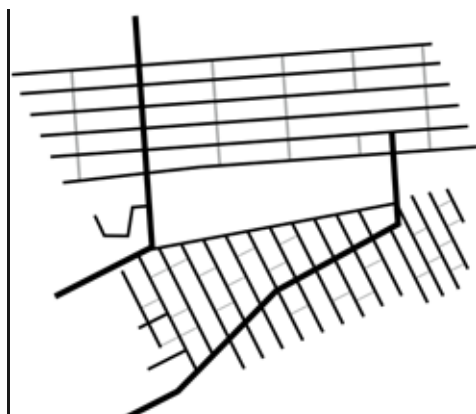
Mobility as a Service (Maas)

Voor alle deelmobiliteit die wordt aangeboden in buurthub, wijkhub, specials en openbare ruimte, geldt dat deze ontsloten moet kunnen worden via MaaS-platform. Bewoners en bezoekers kunnen dan allen gebruik maken van één app, die alle reismogelijkheden in de omgeving toont. Via deze app kunnen reizen geboekt worden (met alle voertuigen die daarop worden aangeboden) en worden afgerekend. Een voorstel voor uitwisselbare deelmobiliteit en een gebiedsbrede MaaS dienst is gewenst. Hiervoor zal coördinatie tussen de mobiliteitsaanbieders in de verschillende buurthubs nodig zijn.

Belangrijk is dat MaaS-platform betaling per rit mogelijk maakt, naast creditcard registratie. Zodat hierbij aan de voorkant geen uitsluiting plaatsvindt van doelgroepen.

Links:
Hoofdrichting
stratenpatroon

Rechts:
De bereikbaarheid
van IJburg



Schetsontwerp
stedenbouwkundig
plan Strandeiland



2. Verdieping, studies en onderzoeken

Verschillende onderzoeken en vastgestelde kaders vormen de basis voor dit inspiratieboek.

Het Stedenbouwkundig Plan Strandeiland (SP)

(vastgesteld op 7 november 2019)

In het stedenbouwkundige plan staat uitgebreid beschreven hoe de gemeente om wil gaan met verschillende vormen van mobiliteit. Voorbeelden daarvan zijn het doortrekken van de tram vanuit bestaand IJburg, de komst van een nieuwe busverbinding en natuurlijk hoe om te gaan met alle vormen van parkeren. Er wordt een beeld geschetst waarbij het autogebruik geminimaliseerd wordt in de straten en het gebruik van deelauto's gestimuleerd wordt. Het idee is hier ontstaan om het bewonersparkeren in gebouwen op te lossen om het parkeren op straat zoveel mogelijk te beperken. In het SP is een eerste aanzet gegeven over hoe deze "community-hubs" eruitzien en hoe ze functioneren. Later is de naam veranderd in buurthubs zoals gebruikt wordt in dit boekje.

Lees hieronder wat er in het stedenbouwkundig plan over de Hubs is geschreven:

Alle clusters met voorzieningen zijn interessante locaties voor nieuwe, slimme oplossingen om grote vervoersstromen op Strandeiland te beperken. Een ophaalservice voor pakketjes en parkeerhubs met deel-auto's en e-bikes zijn hiervan voorbeelden. Door clustering van deze functies wordt het autoverkeer in

woonstraten beperkt waardoor een veilige, prettige en schone openbare ruimte ontstaat.

Tegelijkertijd wordt met de mobiliteitsvisie ingezet op het verminderen van het autogebruik en autobezit. Op Strandeiland wordt het principe 'parkeren op afstand' toegepast. Autobezitters hebben hun auto niet voor de deur staan, maar moeten enige moeite doen om hun auto te bereiken. De communityhubs stimuleren het kiezen voor andere vormen van vervoer dan de auto of voor deelconcepten.

Behalve een centrale hub onder de Havenkom worden in het stedenbouwkundige Plan nog geen plekken aangewezen voor de buurthubs. Er wordt aangegeven dat de buurthubs onderdeel zijn van de bouwstroom van de te ontwikkelen woningen. Zo kan er per bouwstroom opnieuw gekeken worden wat de behoefte is. In het Stedenbouwkundig plan staat dat bezoekersparkeren (norm 0,1 per woning) niet in de buurthubs maar in de openbare ruimte worden gerealiseerd.

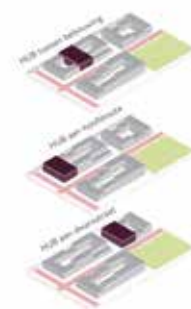
Eerste buurthub onderzoek met
200m radius, door PosadMaxwan



Artists impressie van
een buurthub in het
Pampusbuurt. Door
POSAD/MAXWAN.



Positioneringsstudie van
POSAD/MAXWAN



Verdiepingsstudie buurthubs Strandeiland

(Posad Maxwan, Arcadis en Deloitte; mei 2019)

Als input voor het Stedenbouwkundig plan is er een verdiepingsstudie gedaan naar de buurthubs door Posad Maxwan, Arcadis en Deloitte en zijn verschillende ruimtelijke varianten onderzocht. Er is gekeken naar het totale aantal benodigde parkeerplekken in relatie tot de woningverdeling per segment. Bij dit onderzoek is van een gemiddelde parkeernorm van 0,7 auto per huishouden uitgegaan. De spreiding van de buurthubs sluit ook aan bij de voorzieningen zoals aangegeven in het SP. Deze voorzieningen kunnen daardoor deels hun parkeerbehoefte in de buurthubs oplossen. De 800 bezoekersparkeerplaatsen zijn niet meegenomen in de studie.

Op basis van deze getallen is er naar een mogelijke ruimtelijke verdeling gekeken door de buurthubs op verschillende manieren in het plan in te passen. Hierbij variëren de schaal en maat van de buurthubs aanzienlijk. De voorkeur vanuit de gemeente gaat uit naar het model waarbij uitgegaan wordt van één centraal gelegen, grote hub onder de Havenkom en 20-25 kleinere “community hubs”. Uitgangspunt is dat een hub toegankelijk is vanuit elke straat met een maximale loopafstand van 200 meter van de woning tot de hub. Dit resulteert in kleinschalige buurthubs waarvan gebruikers elkaar kennen en waarbij de buurthub de sociale cohesie kan versterken door het bieden van deelmobiliteit. In het onderzoek hebben de kleinere buurthubs allemaal een vaste kavelafmeting gekregen: 35 bij 55 meter. Dit sluit aan bij het stedenbouwkundige karakter van Strandeiland. Deze standaard afmeting van de kavels zijn overgenomen en worden nog nader gespecificeerd in dit boekje.

De belangrijkste punten het onderzoek:

Kleinschalig en verspreid

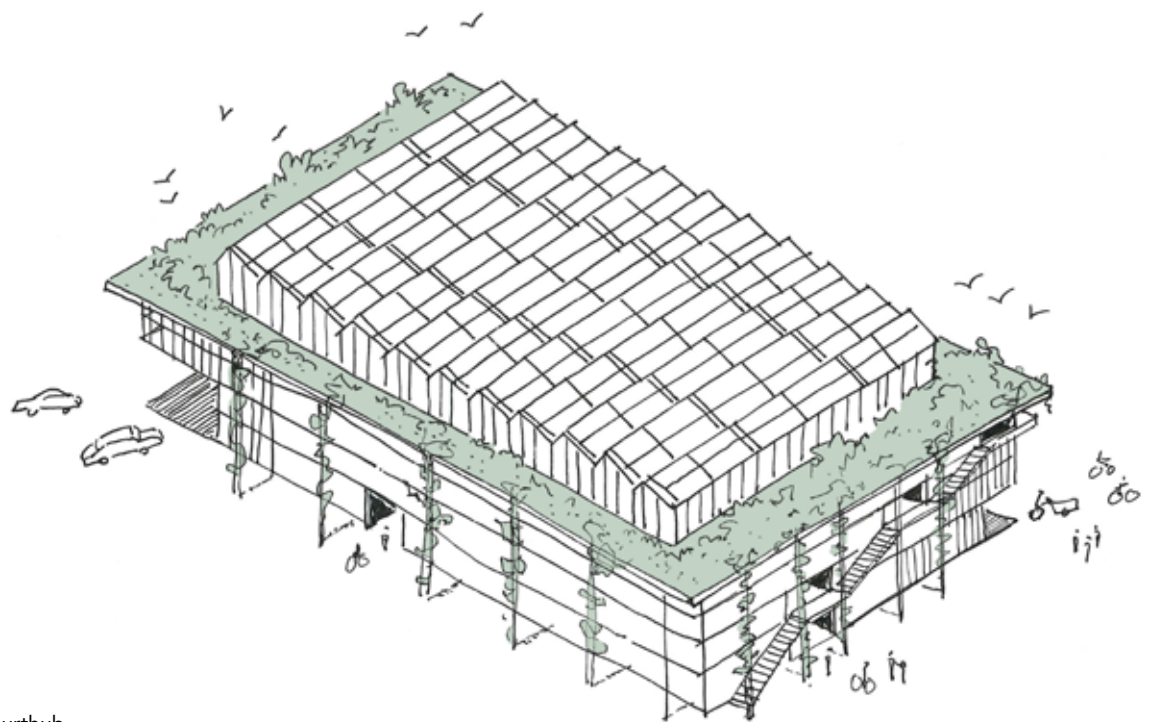
Door het ontwikkelen van een twintigtal hubs zijn parkeren en deelvoorzieningen zo verdeeld dat de hub een maat en schaal krijgt die aansluit op het buurniveau, één van de bouwstenen van het stedenbouwkundig plan.

Autoluw

“Communityhubs” zorgen voor bijna-autovrije straten. Wat autoluw precies betekent kan ingevuld worden door de ontwerpers van Strandeiland en kan verschillen per straat (bijv. shared-space). Autoluwte biedt ruimte om straatprofielen leefbaarder in te richten. Maximale autoluwte is niet het doel, dat is de balans tussen prettige straten en georganiseerde hubs.

Aanvullende voorzieningen

De spreiding van de hubs sluit aan bij de voorzieningen zoals aangegeven in het stedenbouwkundig plan. Deze voorzieningen kunnen daardoor deels opgenomen worden in de hubs. Hierdoor kunnen de hubs zich ontwikkelen tot verzamelplekken.’



Impressie van een buurthub



Gevelaanzicht van een
bouwveld in de Muidenbuurt

Kwaliteitskader Strandeiland

Het Kwaliteitskader is een document dat zich richt op de architectuur van de gebouwde omgeving op Strandeiland. Het is een handboek dat kan worden gebruikt bij alle gebouwen op het eiland, dus ook voor de buurthubs. De buurthubs hebben zelfs een eigen paragraaf.

Uit het kwaliteitskader

‘De buurthubs op Strandeiland zijn ruim twintig collectieve buurtgebouwen waar (deel)vervoersmiddelen worden geparkeerd en andere collectieve ruimtes een plek kunnen krijgen. Daarnaast kunnen het ook kleine krachtcentrales zijn voor de elektrische mobiliteit in de buurt met opwekmogelijkheden en opslag van energie. De buurthubs zijn óf gebouwen die gemakkelijk getransformeerd kunnen worden naar een andere functie óf demontabel en gemakkelijk aan te passen als innovatie betere technieken voortbrengt. Demontage en aanpassing mogen nooit ten koste gaan van de energie-, opwek- en batterijfunctie van de buurthubs. Hiervoor moet dan een alternatief worden gevonden.’

‘In hun verschijningsvorm mogen de hubs uitstralen dat ze een collectieve en duurzame functie hebben. Hierbij worden de menselijke maat in het ontwerp en het wederzijds respect tot de naastgelegen en tegenoverliggende gebouwen in acht genomen. Buurthubs kunnen optimaal worden benut voor het opwekken van energie. De gebouwen zijn bij voorkeur natuurinclusief en groen ontworpen; zo kan de hub volledig begroeid zijn met planten. Een buurthub maakt onderdeel uit van het bouwblok en staat in de rooilijn. De hubs hebben net als de andere gebouwen in het bouwveld een margestrook. Aan de straatzijde is er een hoge transparante plint (minimaal 3,5 meter) over minimaal

1/4 van de gevellengte van de hub. Hierdoor wordt goed zichtbaar wat er binnen plaats vindt. Iedere buurthub kan een eigen uitstraling krijgen zodat deze goed herkenbaar is en past bij de buurt. De verschillen met de omliggende gebouwen is niet heel nadrukkelijk, maar eerder subtiel: de buurthubs sluiten in maat en schaal aan bij de andere gebouwen in het bouwveld. Er is veel aandacht voor de gelaagdheid van de gevel. De buurthubs mogen afwijken van de architectonisch spelregels als het gaat om kleur en materialen. De gebouwen kunnen in lichte materialen worden uitgevoerd en hoeven niet sculpturaal te zijn. De gebruikte materialen zijn duurzaam en verouderen mooi.’

Artist's impression van een
wadi in het straatprofiel
van de Muidenbuurt.
Bron: FARO architecten



Artist's impression van een
woonstraat in de Pampusbuurt.
Bron: Mecanoo



Plan Openbare Ruimte Strandeiland

In het Plan Openbare Ruimte Strandeiland (POR) staat in grove lijnen hoe de openbare ruimte van Strandeiland eruit moet komen te zien. Normaal gesproken is parkeren daar ook een groot onderdeel van maar op Strandeiland gaat dat anders. Het parkeren voor bewoners wordt in gebouwen en dus niet in de openbare ruimte opgelost. De buurthubs worden daardoor niet uitgebreid behandeld. Wat wel aan bod komt is de bereikbaarheid van de buurthubs en wat voor effect de buurthubs hebben op de drukte in de straat. Het effect van de buurthubs is namelijk dat bewoners geclusterd in de buurt parkeren in plaats van op straat. Daarmee worden de straten rustiger met autoverkeer en er komen veel minder auto's in de straat te staan. Om deze rustige straten te krijgen dienen de buurthubs zoveel mogelijk in de buurt van de gebiedsontsluitingswegen gepositioneerd te worden zodat de auto's niet te ver de straat en daarmee de wijk in hoeven te rijden. Wanneer de locaties voor de buurthubs worden vastgelegd moet er ook rekening worden gehouden met de verkeerscirculatie om gevaarlijke situaties, opstoppen of ander verkeershinder te voorkomen.

In het POR krijgt de hub in de havenkom speciale aandacht. Doordat deze hub de voornaamste parkeergelegenheid voor de belangrijkste voorzieningen wordt en gelegen is naast het drukste kruispunt, zijn hier een aantal punten voor uitgezocht en opgenomen. De garage is toegankelijk voor autoverkeer met een maximale hoogte van 3,10 meter, wat betekent dat deze ook geschikt is voor een (kleine) bestelbus. Laden-en lossen kan hierdoor gedeeltelijk plaats vinden in de garage. Aan de noordoostzijde van de Havenkom komt een inpandige laad-en losvoorziening en op het maaiveld (Pampuslaan – Buiteneilandlaan) worden enkele laad en losplekken voorzien van venstertijden gerealiseerd.

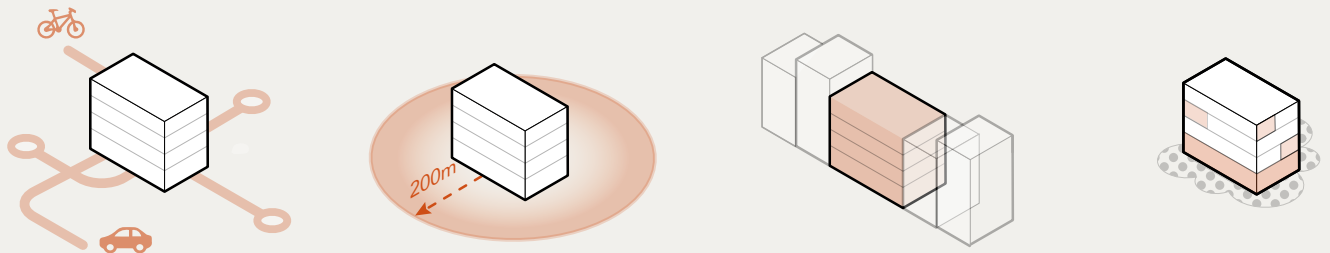
Naast het autoparkeren wordt er in het plan openbare ruimte voorgesteld om te onderzoeken of de buurthubs een plek kunnen bieden voor extra afvalinzamelpunten op Strandeiland. Dit kunnen kleinschalige recyclepunten zijn voor bv. klein grof afval, en elektrisch afval die het voor bewoners aantrekkelijker maken afval te scheiden.

Opsomming uitgangspunten achtergrondmateriaal

- Bezoekersparkeren op straat, bewonersparkeren wordt altijd gerealiseerd in Buurthubs
- In het Posad onderzoek wordt uitgegaan van 0,7 parkeerplekken per woning. Met aanvullend onderzoek van V&OR is in dit onderzoek uitgegaan van een gemiddeld parkeernorm van 0,6 pp/woning
- In dit onderzoek wordt als basis uitgegaan van 1 wijkhub in de Havenkom en 20-25 kleinschalige buurthubs
- Voor basisbuurthubs geldt het uitgangspunt kavelafmeting: 35 meter breed en 55 meter lang.
- Ontwikkeling van de buurthubs wordt meegenomen bij de ontwikkeling of tenders van de omliggende woningen.
- Minimale plintheogte eis van 3,50m

De "Alles-in-een" kaart

Planklaart hubs Strandeiland met een mogelijke verdeling van buurthubs gebaseerd op de vier uitgangspunten.



Uitgangspunten verdeling

vier uitgangspunten:

- bereikbaarheid
- verzorgingsgebied
- volumes
- aanvullend programma.

3. Inpassing hubs Strandeiland

Inleiding

Het tweede hoofdstuk van het inspiratieboek geeft de resultaten weer van een eigen onderzoek naar de buurthubs van Strandeiland door het ontwerpteam. Uit de bestudeerde documenten die zijn behandeld in het vorige hoofdstuk worden de belangrijkste punten verwerkt in de analyse en aanbevelingen van dit hoofdstuk.

Het onderzoek is opgedeeld in twee onderdelen. Het begint met het hogere schaalniveau en in het eerste gedeelte wordt vooral gekeken naar de positie van de buurthubs in het stedelijk weefsel. In het tweede deel wordt verder ingezoomd naar het buurthub gebouw en de programmering.

Verdeling buurthub's binnen plan

Om de juiste positie van een buurthub te kunnen bepalen zijn er een aantal belangrijke criteria die hieronder worden benoemd. Belangrijk om te vermelden is dat de kaart op de linker bladzijde een **voorbeeldverdeling** weergeeft waarbij een afweging is gemaakt op basis van verschillende stedenbouwkundige, verkeerskundige en programmatische aspecten.

Hieronder wordt weergegeven welke vier onderdelen naar plaatsbepaling zijn onderzocht. Daarnaast is er een proefverdeling gemaakt en wordt er aangegeven welke aanpassingen er eventueel zijn gedaan.

- Er is gekeken naar de bereikbaarheid van de buurthubs binnen het plan. Ook is er gekeken naar de relatie met de ligging van de buurthubs i.r.t. de verkeersveiligheid van de basisscholen.
- Ook is er onderzocht hoe om gegaan kan worden met de 200m regel.

- Er is onderzocht hoe de volumes van de verschillende buurthubs in relatie met de geplande woningbouw varieert.
- Er is onderzocht waar aanvullend programma anders dan bewonersparkeren geschikt is (speciale buurthubs).

Bereikbaarheid

Bij de verdeling van de buurthubs is gekeken naar een goede spreiding over het hele eiland. Verkeerskundig gezien is het wenselijk om de buurthubs direct aan of in de buurt van hoofdontsluitingswegen te positioneren. Dat zorgt namelijk voor de minste verkeersbewegingen door de woonstraten. Voor de beleving en identiteit van de buurten is het echter niet wenselijk om alle buurthubs op de koppen van de blokken te positioneren waardoor een heel voorspelbaar en monotoon beeld aan de hoofdstraten ontstaat. Er is dus naar een middenweg gezocht: de buurthubs liggen in de buurt van de hoofdwegen waardoor de woonstraten autoluw blijven en niet aan de hoofdstraten die dan alleen gekenmerkt worden door de buurthubs.

Bij de voorgestelde verdeling is rekening gehouden met aanrijroutes vanaf de hoofdwegen. (zie kaart met pijlen). Hierbij is het van belang dat de hoofdtoegang voor de auto's niet dezelfde is als de aanrijroute naar de scholen omdat dan onveilige situaties kunnen ontstaan. Het is door het grote aantal echter nooit helemaal te voorkomen dat een buurthub in eenzelfde straat als een school gebouwd gaat worden. Wanneer er geen andere optie is, is het van belang om de hoofdingangen van de scholen en de buurthubs niet aan dezelfde straat te positioneren.

200 m regel

In de studie van Posad-Maxwan wordt uitgegaan van een optimale maximum afstand tot een buurthub



van 200 meter. In de voorbeeldverdeling is hiermee rekening gehouden. Er worden 11 buurthubs in de Pampusbuurt en 9 buurthubs in de Muidenbuurt voorgesteld. Bij de voorgestelde verdeling kan de 200 m regel gehaald worden. Schuift een buurthub op, betekent het wellicht dat een andere buurthub ook moet opschuiven om aan de 200 meter loopafstand te voldoen.

Ontwikkelstrategie en woningbouwverdelingskaart

De buurthubs zullen niet overal even groot worden. De woningdichtheid en daarmee de parkeerbehoefte is niet overal op Strandeiland precies hetzelfde, aan de westkant van de Pampusbuurt bijvoorbeeld staan verhoudingsgewijs meer appartementen en daarmee meer woningen en behoefte aan parkeerplaatsen. De ontwikkelstrategie, de verdeling van de 8000 woningen over Strandeiland, geeft aanleiding om ook naar de grootte van de buurthubs te kijken. In de verdeling van de woningen wordt onderscheid gemaakt tussen woningen in de sociale sector, het middensegment en de vrije markt. Verder is er een onderverdeling in appartementen en grondgebonden woningen in de kaart te zien. Per buurthub is een verzorgingsgebied aangenomen en is er uitgegaan van een gemiddelde parkeernorm van 0,6 parkeerplaatsen per woning. Er wordt dan duidelijk dat de buurthubs in grootte zullen variëren. De hoogte past zich aan het aantal woningen en daarmee aantal parkeerplaatsen aan. In een dichtbebouwde buurt met veel woningen worden de buurthubs gemiddeld hoger dan in buurten waar de dichtheid aan woningen lager ligt. Dat zorgt er ook voor dat de buurthub-gebouwen goed in de omgeving passen en zich voegen naar bouwhoogte van de aangrenzende bebouwing, een eis vanuit het kwaliteitskader.

De basis buurthub

In de voorbeeldverdeling staan de buurthubs soms midden in de straat en soms op de kop van het blok aan bijvoorbeeld een hoofdonthutingsweg. de

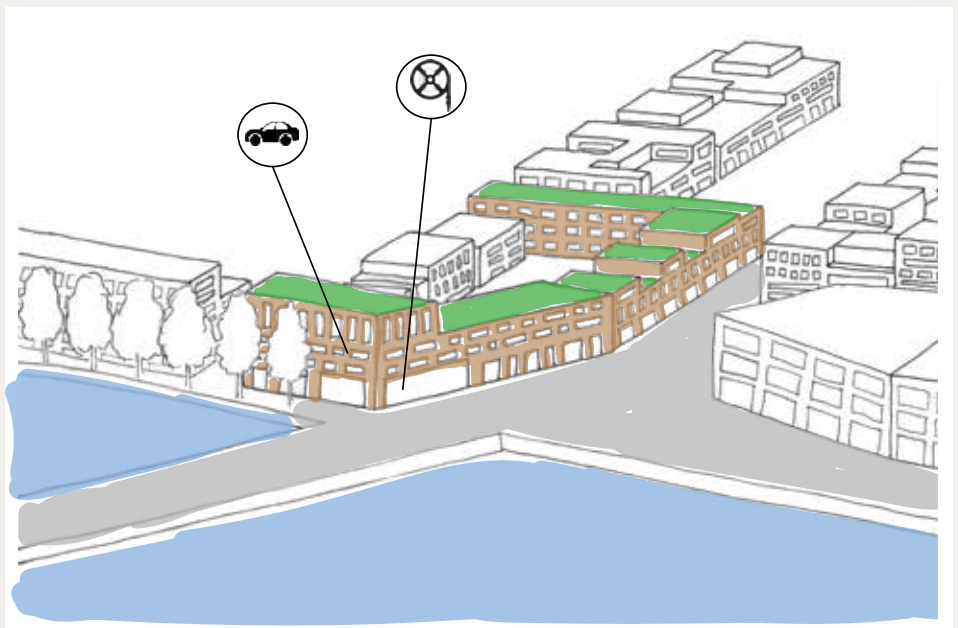
laatste genoemde buurthub neemt een prominentere rol in het plan in dan een buurthub in een woonstraat. Verschillende posities in het blok zijn mogelijk maar vragen andere aandachtspunten bij de inpassing, vormgeving en programmering, het verschil tussen een basis en speciale buurthub. Het merendeel van de buurthubs is bewust midden in het blok in de wijk getekend en vormt een vanzelfsprekend onderdeel van het stedelijke weefsel en het blok waar het onderdeel van uitmaakt. De plinten van minimaal 3,50m zijn op heel Strandeiland uitnodigend en transparant vormgegeven. Deze buurthubs noemen we de basisbuurthubs.

De basisbuurthub is boven alles een plek om de auto's van buurtbewoners te parkeren. De grootte van de buurthubs kunnen sterk verschillen in de hoogte maar hebben altijd dezelfde afmetingen in de breedte en diepte: 35 bij 55 meter. De vaste vorm heeft het voordeel dat de buurthubs niet elke keer opnieuw uitgevonden hoeven te worden maar dat onderdelen overgenomen kunnen worden. Het feit dat de buurthubs een vaste eigen plot hebben biedt flexibiliteit bij het gebouw zodat het in de toekomst getransformeerd kan worden.

De basisbuurthub heeft naast parkeren ook de mogelijkheid om voor de bewoners extra voorzieningen aan te bieden. De mogelijkheden hiervoor worden uitgelicht in de menukaart (zie hoofdstuk menukaart op blz. 23).

De speciale buurthub

Zoals eerder werd aangestipt nemen enkele buurthubs prominente plekken in het plan in: aan hoofdstraten, belangrijke pleinen of op een plek waar veel voorzieningen zijn gepland. Deze buurthubs verdienen meer aandacht qua vormgeving en bieden bovenal mogelijkheden voor extra programma in de plinten en daarboven, dit noemen we de speciale buurthubs.



De speciale hub

Door bijzondere ligging worden sommige hubs speciaal. Hier getekent: Hub 20.



Wat de speciale buurthub anders maakt dan de basis buurthub is als eerste de ligging. Ze bevinden zich op plekken met meer reuring. Door de ligging aan belangrijke straten of pleinen zijn deze speciale buurthubs veel beeldbepalender dan de gemiddelde buurthub op Strandeiland. Omdat de speciale buurthubs op beeldbepalende plekken staan is vormgeving van de plint en de functie in de plint belangrijk en daar stellen we dan ook extra eisen aan die aanvullend zijn op het kwaliteitskader. Bij een speciale buurthub moet er bijvoorbeeld altijd ruimte zijn voor een of meerdere voorzieningen in de plint. Om de voorzieningen mogelijk te maken is een plint van minimaal 5m gewenst. De voorzieningen kunnen maatschappelijk of commercieel van aard zijn, afhankelijk van de locatie. De voorzieningenkaarten uit het SP geven aanleiding voor mogelijke invulling hieraan. Ook is het mogelijk dat er in de buurthub of op het dak extra voorzieningen worden toegevoegd. Voorbeelden van mogelijke voorzieningen in de speciale buurthub zijn te vinden in de menukaart.

Naast de extra voorzieningen die in de speciale buurthubs kunnen zitten kan de vorm van het gebouw ook heel anders zijn dan een basis buurthub. Waar de basisvariant een vaste afmeting heeft en alleen in hoogte kan verschillen van elkaar, kan de speciale uitvoering meer ontwerp vrijheid krijgen in de vorm en hoedanigheid. Zo zou het bijvoorbeeld mogelijk kunnen zijn de buurthub veel meer te verweven met een woongebouw. Beneden parkeren en boven wonen met in de plint een voorziening. Of dat het parkeren met bedrijfsfuncties gaat samenwerken in een gebouw. Per locatie kunnen de speciale buurthubs erg van elkaar verschillen maar het kan ook dezelfde afmetingen hebben als de basis buurthub maar dan met een goede plint.

De plekken die aanleiding geven om een speciale buurthub te ontwikkelen:

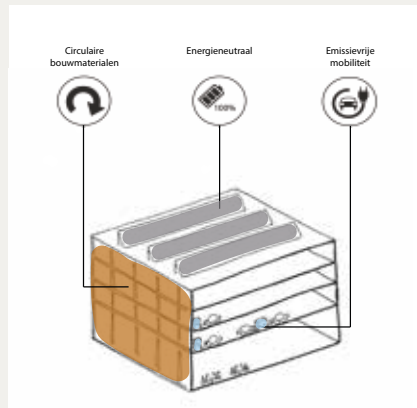
- Gelegen aan een hoofdstraat of hoofdsontsluiting

- Gezichtsbepalend op de kop van een goed zichtbaar blok
- In de voorzieningenkaart gearceerd en aangeduid als mogelijke uitbreidingslocatie voor commerciële voorzieningen.

Op de kaart op bladzijde 20 zijn 'speciale' gebieden aangegeven: als een buurthub aan een speciaal gebied wordt ontwikkeld zal er automatisch een speciale buurthub van worden gemaakt. Omdat de exacte locaties van de buurthubs niet vast staan en er hier en daar nog wat kan worden verschoven kan het voorkomen dat een buurthub van kleur verschiet van basis buurthub naar speciale buurthub of andersom. Als dat gebeurt moet er goed worden gekeken wat dat voor de omgeving en de buurthub betekent. De kaart laat het gebied zien waarbinnen een buurthub speciaal wordt. Ook staan in de kaart gebieden aangegeven waar geen buurthubs gewenst zijn. Zowel verkeerskundig als ruimtelijk is het niet wenselijk om de buurthubs aan de meeste randen te positioneren. Aan de ene kant wordt daarmee alsnog veel verkeer door de woonstraten geleid en aan de andere kant zijn de randen juist prachtige ruimtes om aan te wonen.

In het volgende hoofdstuk worden suggesties gedaan met voorbeelduitwerkingen om te laten zien hoe een speciale buurthub eruit zou kunnen zien. De eisen voor de desbetreffende buurthubs zullen in de bouwvelop/ tenderstukken worden meegegeven.

Hubs worden
energieopwekend en circulair



De basis hub wordt adaptief
en flexibel (modulair) gebouwt
Parking House Ejler Bille
/JAJA Architects



Circulair bouwen kan een
bijzonder karakter toevoegen.
Bamboe gevel bij
parkeergarage
station Zutphen



Menukaart

In de menukaart worden de mogelijke toepassingen per buurthub weergegeven en een aantal aanbevelingen gedaan. Als eerste wordt de basisbuurthub behandeld met de ruimtelijk aanbevelingen. De aanbevelingen die hier zijn opgesteld gelden voor alle buurthubs en zullen met uitzondering van de centrale hub in de havenkom als basisvoorwaarden worden meegegeven met de bouwvelop. Een aantal voorzieningen hoeven alleen te worden gebouwd als die bijdragen aan het functioneren van de buurt. Hier staat dan bij dat het een optie is. Daarna behandelt de menukaart alle opties die mogelijk zijn bij de speciale buurthubs. Deze opties komen nadat alle basiselementen op orde zijn en geven de buurthub het speciale karakter waar een plek om vraagt. Per buurthub wordt later in de bouwveloppen meegegeven welke voorzieningen het beste geschikt of vereist zijn voor de buurthub en de omgeving.

Basis - buurthubs

Onderstaande punten zijn aanbevelingen en kunnen als inspiratie voor alle buurthubs in de bouwveloppen meegenomen worden.

Het Gebouw

Adaptief en flexibel gebouw

Het ontwerp van het gebouw heeft een hoge mate van flexibiliteit en aanpasbaarheid; vrije vloerhoogtes, overspanning modulair bouwen et cetera. Het frame dient solide te zijn, alle andere zaken demontabel

en duurzaam te hergebruiken. Hierdoor blijft het mogelijk om de buurthub eenvoudig aan te passen vanwege technische en maatschappelijke veranderingen en innovaties zoals smart charging, P2X en nieuwe (mobiliteits-) behoeftes. Demontage en aanpassing mogen nooit ten koste gaan van de energie opwek- en batterijfunctie van de buurthubs, tenzij hier een alternatief voor is gevonden.

Energie

De buurthub wordt ingezet voor optimale energieopwekking, het dak en de gevel kunnen hiervoor volledig gebruikt worden als dat nodig is. Belangrijk is dat de energieopwekking integraal onderdeel is van het ontwerp. De buurthub kent ook een grote energievraag vanwege het elektrisch laden. Door zowel energie opwek als vraag kan de buurthub verschillende vormen van flexibiliteit in de energievoorziening bieden, partijen worden uitgedaagd om invulling te geven aan:

- Het spreiden van de laadvraag
- De laadvraagafstemmen op aanbodpiek van zon-pv op strandeiland
- V-batterijen laten terugleveren (vehicle-to-grid) op vraagpieken op Strandeiland
- EV-batterijen inzetten op de nationale markten.

Circulaire materialen

Door circulair materiaalgebruik kan nieuwbouw met een zo laag mogelijke milieubelasting worden gerealiseerd. Het materiaalgebruik in de bouw is namelijk verantwoordelijk voor een groot deel van de CO₂-uitstoot. Bij het ontwerp van de buurthub wordt er ingezet op de toepassing van hernieuwbare of biobased materialen, zoals hout, isolatie van grassen en/ of hergebruikte of gerecyclede materialen (ook wel secundaire materialen genoemd), zoals beton, bakstenen, elektrische installaties.

Lichte verdiepingen
Parking P3 - Gare
Saint Jean Belcier



**Oplaadplekken voor
elektrische deelauto's**
Car2Go deelauto's in Schiphol



Herkenbare gebouw
Parkeergarage
Katwolderplein door
DOK architecten



Elk oppervlak is bruikbaar, liefst in combinatie met zoveel mogelijk duurzame maatregelen

De gevels, het dak en de verdiepingen kunnen voor meerdere doelen toepasbaar zijn tegelijkertijd. Maak zoveel mogelijk combinaties die goed op elkaar aansluiten. Denk hierbij aan gevels en het dak geschikt maken om natuurinclusief, waterbergend en energieopwekkend te zijn. Daarnaast is de combinatie met andere voorzieningen soms ook mogelijk zoals een groene verblijfsplek onder zonnepanelen op het dak of een natuurinclusieve gevel met in de plint een sociale voorziening.

Lichte en (sociaal)veilige verdiepingen en entree

De entree, de bovenliggende verdiepingen en alle vertrekken van de buurthub dienen veilig, schoon, overzichtelijk, onderhouden en licht te zijn. Zo krijgt het gebouw een prettige sfeer die voor het gebruik van de buurthubs alles bepalend is. Daarnaast zijn de verdiepingsvloeren vlak en hebben een hoogte die ook gangbaar is voor gebouwen met andere gebruik zodat het gebouw in de toekomst een andere bestemming kan krijgen.

Toegankelijkheid

Elke buurthub heeft minimaal 2 in/uitgangen voor voetgangers. De ingangen moeten duidelijk zichtbaar zijn vanaf alle kanten van de straat. Ook de ingang binnen in de buurthub moet een open uitstraling hebben, bijvoorbeeld door het gebruik van glas.

Omdat de buurthub een gebouw moet zijn waar iedereen ten alle tijden gebruik van moet kunnen maken is de toegankelijkheid van groot belang. In het ontwerp dient in alle ruimtes rekening te worden gehouden met rolstoelvriendelijkheid en genoeg zit- en steungelegenheden voor ouderen en mensen met beperkingen.

Begane grond

Extra verdiepingshoogte begane grond

De begane grond kan voor veel verschillende

voorzieningen gebruikt worden. En omdat deze ruimtevragers verschillende eisen kunnen hebben en ook in de tijd kunnen veranderen is het verstandig extra hoogte te maken zodat deze ruimte zo flexibel mogelijk kan worden gebruikt. We stellen hier een minimale hoogte van 3,5 meter voor, overgenomen uit het Kwaliteitskader Strandeiland.

Inrit en uitrit voor auto's

Bij elke buurthub wordt specifiek gekeken naar de in- en uitritten voor auto's. Het kan zijn dat bijvoorbeeld in relatie tot een school wordt besloten de in- en uitrit aan één straatkant te situeren. In andere gevallen zal dat niet nodig zijn en kan er worden gekozen voor een inrit aan de ene kant van de buurthub en de uitrit aan de andere kant. Er dient rekening gehouden te worden met het licht van inschijnende koplampen.

Verdiepingen

Bewonersparkeren:

Uit hoeveel verdiepingen een buurthub ook zal bestaan, het voornaamste doel van de buurthub is toch echt het bewonersparkeren. Het aantal parkeerplekken zal per buurthub sterk afhangen van de woningendichtheid in de omgeving.

Oplaadplekken voor elektrische auto's

Elektrisch rijden is de toekomst. De buurthub zal dan ook genoeg oplaadpunten moeten hebben om de Auto's op te laden. De hoeveelheid aan laadplekken wordt nader uitgezocht. Er kan voor worden gekozen om de oplaadplekken bij de parkeerplaatsen zelf te situeren, maar een aantal snellaadstations is ook een optie.

Dak & Gevels

Herkenbare enzijdige gevel

De gevels van de buurthub zijn zijdig ontworpen en laten geen voor of achterkanten zien. Daarnaast is duidelijk te zien dat dit gebouw een buurthub is binnen de regels van het kwaliteitskader.

Natuurinclusief gebouw
Bordeaux car park -
Brisac Gonzalez



Fietsparkeren



Recyclepunt
Rasmus Hjortshøj



Contextueel ontwerp

Het gebouw is altijd onderdeel van een groter geheel, het houdt rekening met de buurgebouwen.

Rainproof

Opgaven voor de stad vanwege extremere neerslag en klimaatverandering vragen ook om een bijdrage op zowel grond van de overheid als op particulier terrein. Bij het ontwerpen van gebouwen moet het vasthouden en vertragen van hemelwater worden meegenomen. De kavel dient waterneutraal ingericht te worden (conform de hemelwaterverordening).

Natuurinclusief

Voor de buurthubs geldt dat de kavel zo natuurvriendelijk moet worden ingericht. Dit kan bijvoorbeeld door het toevoegen van nestkasten aan het ontwerp of insectvriendelijke gevels, hierbij is het belangrijk om de verlichting zoveel mogelijk te beperken of aan te passen. Een (gedeeltelijk) groen dak draagt bij aan de natuurinclusiviteit van het gebouw en de waterbergingscapaciteit. Bij blinde gevels wordt er zoveel mogelijk vergroening aangebracht. Bij voorkeur klimplanten die vanuit de volle grond kunnen groeien.

Programma voor de basisbuurthub

Onderstaande punten zijn mogelijkheden die tegemoet komen aan de lokale wensen en behoefte en kunnen worden toegevoegd aan de basisbuurthubs.

Fiets en scooterparkeren (optie)

Per woningtypologie is vastgelegd hoeveel fietsparkeren er moet worden gerealiseerd. Als onderdeel van een modal split zou ervoor kunnen worden gekozen om een deel van die vierkante meters in de buurthub te realiseren. Zo kunnen bewoners makkelijk van de auto overstappen op de fiets. Daar zouden ook (elektrische) deelfietsen, bakfietsen en scooters kunnen worden gestald.

Bergingen (optie):

Sommige woningen in de stad zijn te klein om veel spullen of grote objecten in op te slaan. De buurthub zou een deel van deze tekort aan ruimte kunnen oplossen door opslagboxen te verhuren. Dat zou door een extern bedrijf kunnen worden uitgevoerd. Verschillende maten zijn mogelijk.

Nutsvoorzieningen (optie)

Een middenspanningsruimte is een ruimte om de stroom te verdelen over de huizen en naar het voltage te brengen dat geschikt is te gebruiken in de huizen: 20 m² per middenspanningsruimte op de begane grond bij een ingang.

WKO-centrales: In deze centrales wordt de toevoer en afvoer van warmte en koude stromen geregeld van en richting de huizen. Deze voorzieningen kunnen een plek in de buurthub krijgen dichtbij de ingang. Waarschijnlijk is het niet nodig om in elke buurthub een centrale te hebben. 82 m² per centrale.

Voor beide nutsvoorzieningen geldt dat er per tender wordt onderzocht of een middenspanningsruimte / WKO nodig is en als eis zal worden opgenomen in de bouwvelop.

Pakketwand (optie):

Om niet je burens dagelijks lastig te vallen met jouw pakketbezorging of 24 uur per dag je pakket kunnen ophalen? Daar kan een pakketwand voor zorgen. Verschillende maten mogelijk.

Recyclepunt (optie):

Het recyclen van producten en materialen is essentieel voor een duurzame wereld. Met een recyclestation in de plint van een buurthub kunnen buurtbewoners heel gemakkelijk spullen brengen die gerecycled kunnen worden. Ook een bruikbare plek om spullen te ruilen. Naar voorbeeld van Nordhavn Kopenhagen: +/- 400 m² per Recyclepunt Web: <https://lendager.com/en/architecture/local-recycling-centre-nordhavn/>



Horeca



Wasserette



Sporten kan ook in een speciale buurthub

Speciale - buurthubs

In dit deel van de menukaart geven we mogelijke opties weer die de speciale buurthubs kunnen opnemen. Deze opties mogen nooit ten koste gaan van de basisvoorwaarden die zijn opgesteld in de bouwvelop maar zijn echt als toevoeging bedoeld.

Begane grond Sociale voorzieningen

Wanneer de buurthub op een goede locatie ligt in een omgeving waar behoefte is aan een sociale voorzieningen, kan de plint daarvoor worden gebruikt. Zo ontstaat er een dynamische plek waar zowel de buurthub als de voorziening iets aan heeft. Voorbeelden uit het SP zijn: Gezondheidscentrum, dagbesteding, buurtkamer of kinderdagverblijf.

Horeca

De buurthub zou een hele mooie plek kunnen zijn voor plaatselijke horeca. Dat kan variëren van een afhaaloket tot een volledig restaurant.

Openbaar toilet

Er zijn veel te weinig openbare toiletten in Nederland. Strandeiland zou daar anders in kunnen zijn door in alle speciale buurthubs openbare toiletten aan te bieden.

Winkelruimte voor detailhandel of consumentverzorgende dienstverlening

Verschillende mogelijkheden met diverse formaten en eisen. Detailhandel is alleen mogelijk voor de daarvoor bestemde gebieden.

Sportschool en fitness

Sporten wordt steeds meer individueel gedaan in sportscholen. Daar kunnen ook groepslessen worden gegeven. Verschillende Formaten mogelijk:

- Klein: +/- 150 - 200 m2 (bijv.: Yoga studio, revalidatie sportcentrum)
- Medium: +/- 500 – 1000 (bijv.: gemiddelde sportschool of boksschool)
- Groot: minimaal 2.000 m2 (bijv.: danscentrum of grote sportschool met zwembad)

Wasserette

Een wasserette kan heel handig zijn voor bewoners van Strandeiland die geen eigen wasmachine hebben om verschillende redenen. Verschillende mogelijkheden en aantallen machines en combinaties van wasmachines en drogers. Schatting: 30 m2

Huurbare ruimtes:

Net zoals kantoren zijn er voor andere activiteiten vaak ruimtes nodig waar lekker veel geluid kan worden gemaakt. De buurthub is daar een ideale plek voor. Voorbeelden zijn: oefenruimtes om te repeteren met je band, om dansles of zangles te geven of een karaokeavond organiseren. Naar voorbeeld van Crea: Verschillende Formaten: Klein: tussen 8.4 en 11.2 m2 Groot: tussen 80 en 95 m2.

Werk, klus en atelierruimtes

Dit kunnen ruimtes zijn waar spullen kunnen worden vervaardigd of gerepareerd. Ook is het mogelijk een ruimte te organiseren waar buurtbewoners zelf kunnen klussen en waar bijvoorbeeld cursussen worden gegeven.

Dakprogramma zoals
woningen kunnen worden
combineerd met een hub
Bordeaux car park door
Brisac Gonzalez



Coworking ruimtes bieden
flexibel werkruimtes
aan hun bewoners
Metropool Coworking
(Amsterdam)



Sporten op een
parkeergarage.
Park n' Play - JAJA
Architects (Kopenhagen)



Daklandschap in de stad
DakAkker Schieblock
Rotterdam- IABR en ZUS



Nutsvoorzieningen op wijkniveau

Er zijn verschillende combinaties denkbaar. De laadvoorziening voor elektrische bussen zou met een buurthub kunnen worden gecombineerd als hier ook een directe link kan worden gelegd met het gebruikersgemak van overstappen op andere modaliteiten. De locatie van deze combinatie zou richting Buiteneiland kunnen komen maar heeft nog veel onderzoek nodig naar de haalbaarheid, effectiviteit en betaalbaarheid.

Een combinatie van de gemeentewerf en een buurthub is mogelijk op de Makerskade. Er moet goed worden gekeken of de verschillende eisen goed te verenigen zijn. Afmetingen zijn nog onbekend, voordeel is dat de buurthub als snel ontwikkeld zou kunnen worden.

Verdieping Kantoren

Kantoren zijn flexibel in formaten en kunnen op verschillende plekken in een buurthub worden gerealiseerd. Let goed op de toegankelijkheid en flexibiliteit van de ruimtes. Er kan worden gekozen voor kantoren voor kleinschalige bedrijven of flexplekken voor ZZP'ers die een plek zoeken in de buurt waar ze wonen.

Woningen

In een deel van de buurthub kunnen een paar woningen gebouwd worden. De woningen dienen dan een integraal onderdeel te zijn van het buurthub-ontwerp. Er bestaat een voorbeeldontwerp uit Bordeaux waarbij een aantal woningen op het dak van een parkeergarage zijn bedacht: <https://www.dezeen.com/2014/02/07/car-park-with-apartments-on-its-roof-by-brisac-gonzalez/>

Dak Stadslandbouw

Het is mogelijk om het dak te gebruiken voor lokaal stadlandbouw. Als er behoefte aan is kunnen meerdere buurthubs hieraan mee doen en de aangesloten community van gezond voedsel voorzien. Dit mag niet ten kosten gaan van de duurzaamheidsambities van het gebouw.

Daktuin

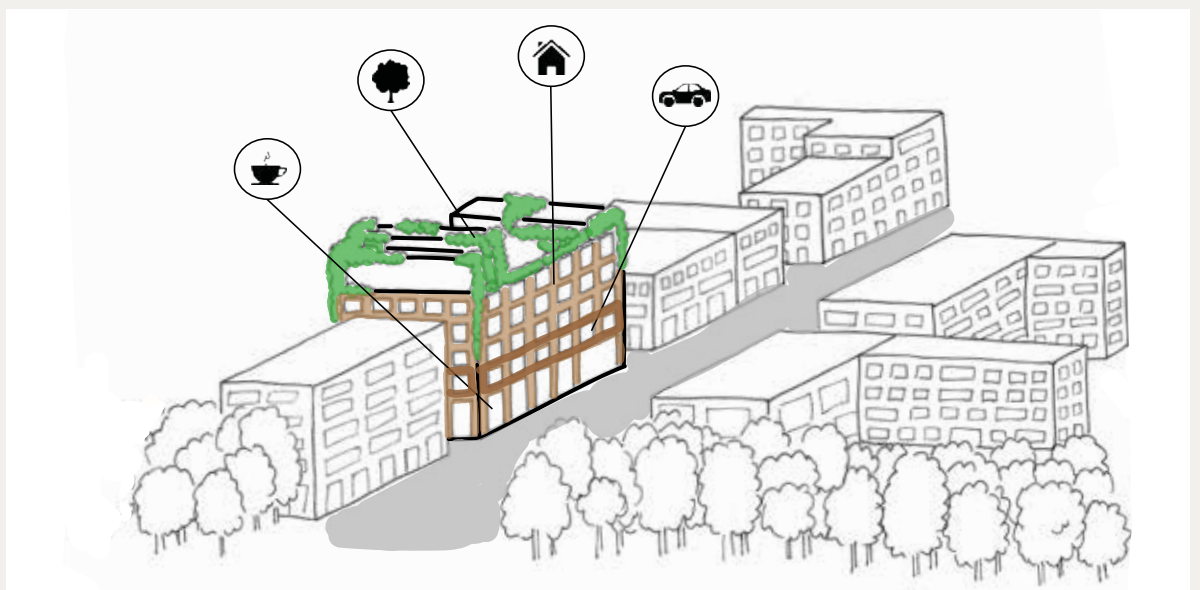
Een fijne plek om te verblijven en tot rust te komen. Daarvoor zou een daktuin op een buurthub de ideale plek voor kunnen zijn. De tuin hoeft uiteraard niet het gehele dak te beslaan en is ook uitstekend te combineren met andere voorzieningen zoals sporten en spelen. Goed voorbeeld: Op het dak in Rotterdam: 1075 m². (Invulling altijd in combinatie met waterberging en/of zonnepanelen.)

Sporten

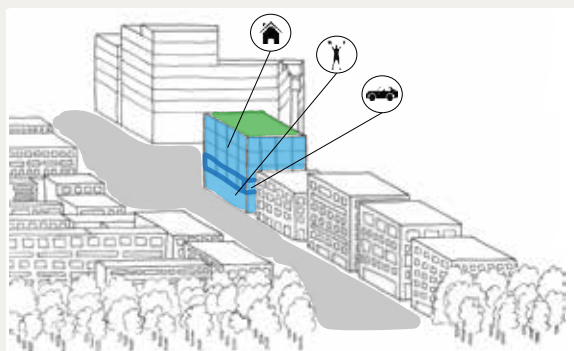
Sporten op daken is in Nederland nog vrij schaars. Maar met de enorme verdichtingsopgave van de stad Amsterdam is elke vierkante meter sport er eentje die mooi meegenomen is! Voorbeelden van sporten die op het dak kunnen worden beoefend zijn: Tennis, Voetbal, Basketbal, Padel en diverse vormen van fitness en yoga.

Speelterrein

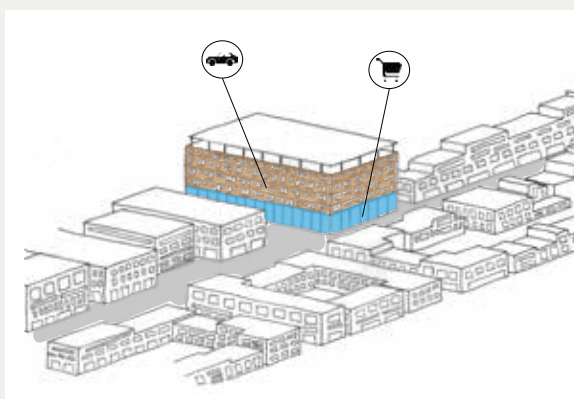
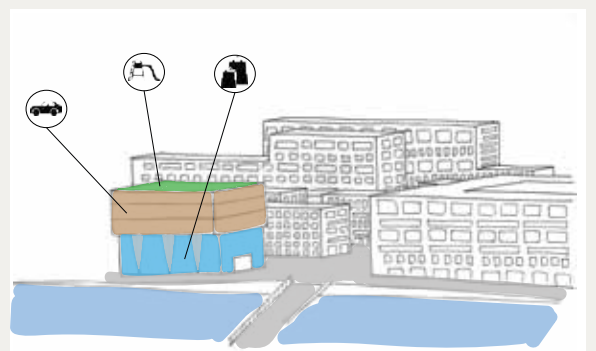
Spelen moet overal in de buurt kunnen, dus waarom niet op een buurthub? Kan groot of klein. De toegankelijkheid is belangrijk, net als het gevoel voor veiligheid. Wie gaat het nog meer gebruiken? Is het overzichtelijk? Voorbeeld bekend in Kopenhagen: <https://www.archdaily.com/884956/park-n-play-jaja-architects>



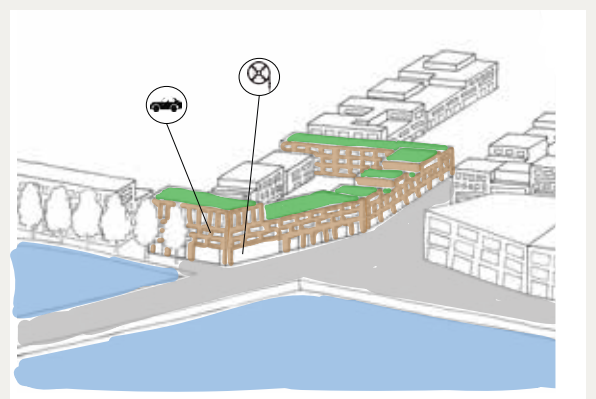
Hub 3



Hubs 4 en 7



Hubs 13 en 20



Voorbeelduitwerking speciale buurthubs

Hieronder beschrijven we een aantal buurthubs waar mogelijk een speciale buurthub van kan worden gemaakt. Op de kaart is te zien welke plekken door de locatie geschikt worden bevonden, bijvoorbeeld door de ligging aan een hoofdstraat, en welke buurthubs minder geschikt zijn voor een speciaal programma.

Havenkom

Deze hub is de enige die zeker is van een speciale status op Strandeiland. Het wordt verdiept aangelegd en zal als een “wijkhub” functioneren. Naast bewonersparkeerplekken zal het dienst doen als parkeergarage voor de maatschappelijke en commerciële voorzieningen van de Havenkom en voor bezoekers van het strand.

Buurthub 20 (Oosterend-zuid)

Met een ligging aan het eind van de Muidenbuurt bij de tram heeft deze buurthub de potentie een speciale buurthub te worden. Hier kan een combinatie worden gemaakt met het lokale buurtcentrum met voorzieningen in de plint en parkeren erboven of ondergronds. De belangrijkste buurthub in de buurt vangt de auto's van bewoners van het Oosterend aan de voorkant op waardoor het woongebied er achter autoluw kan worden.

Buurthub 4

Dit wordt naar verwachting een grote buurthub met veel parkeervoorzieningen en door de ligging net ten noorden van de Havenkom kansrijk om interessante voorzieningen in de plint. Deze buurthub wordt als onderdeel van het blok vormgegeven en is onderdeel van het ensemble van het blok. De buurthub hoeft niet op de hoek geplaatst te worden maar als het gebeurt is een levendige plint verplicht als onderdeel

van het ontwerp.

Buurthub 3

Bij plaatsing aan de Buiteneilandlaan biedt de begane grond ruimte om ingevuld te worden met een voorziening/ buurtfunctie.

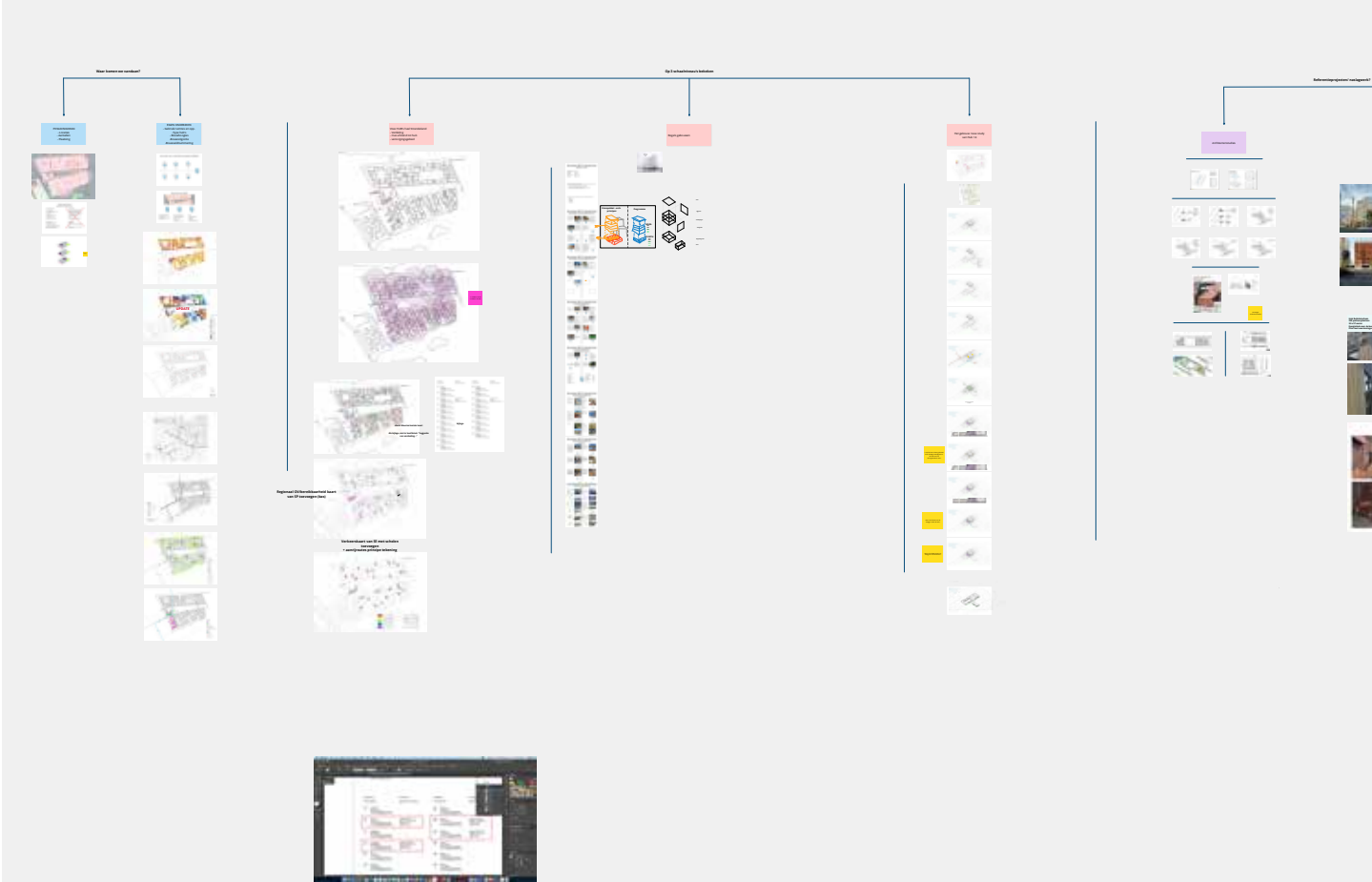
Buurthub 7

Door de ligging aan het pleintje en de aanlanding van een belangrijke voetgangers- en fietsbrug heeft deze buurthub een goed uitgangspunt voor een buurtfunctie in de plint (voorbeeld Buiksloterham).

Buurthub 13 (de Makerskadehub)

Deze buurthub moet naast het parkeren voor bewoners ook parkeren voor bezoekers en bedrijven faciliteren. In de plint kan een buurtfunctie en/of bedrijfsruimtes worden opgenomen of een nutsvoorziening op wijkniveau (gemeentewerf/ brandweerkazerne).

Overzicht van het Conceptboard voor de hubs.

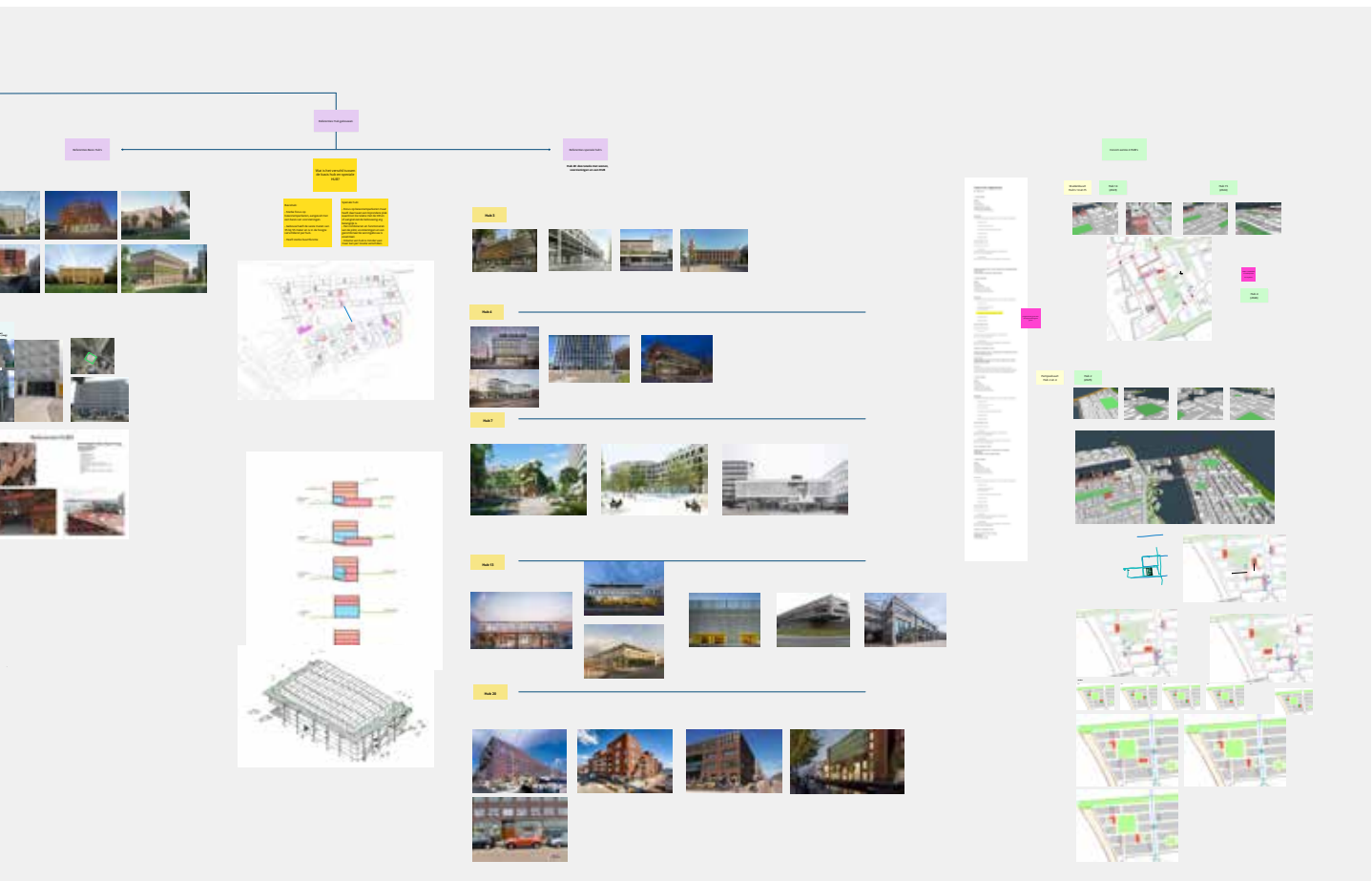


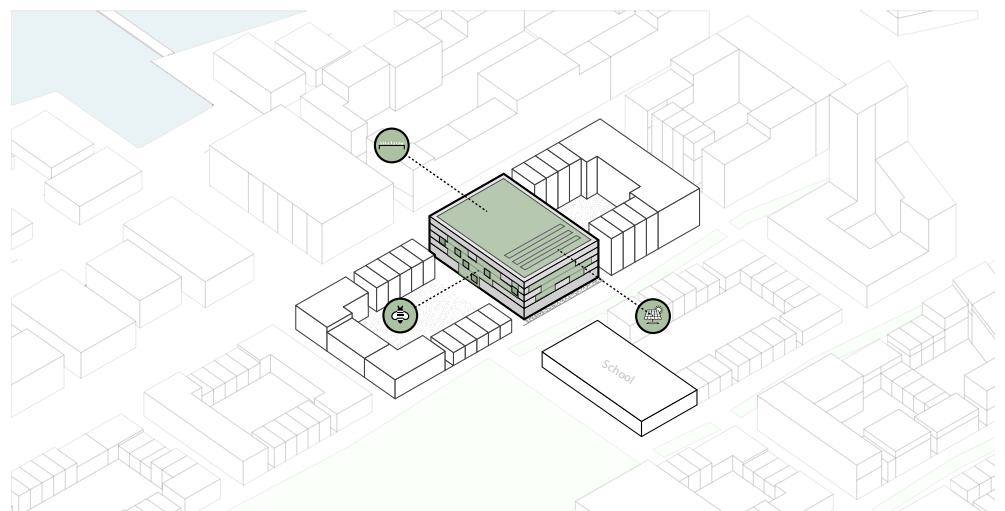
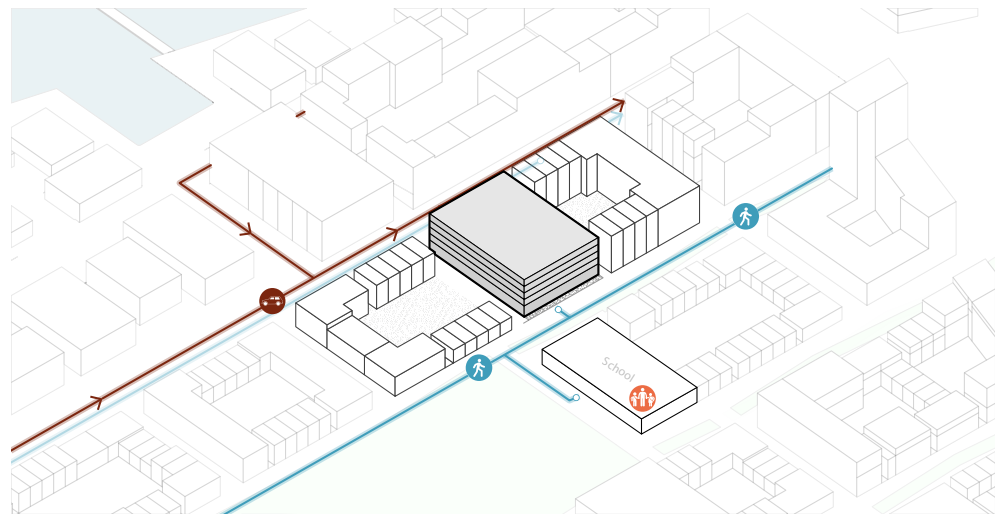
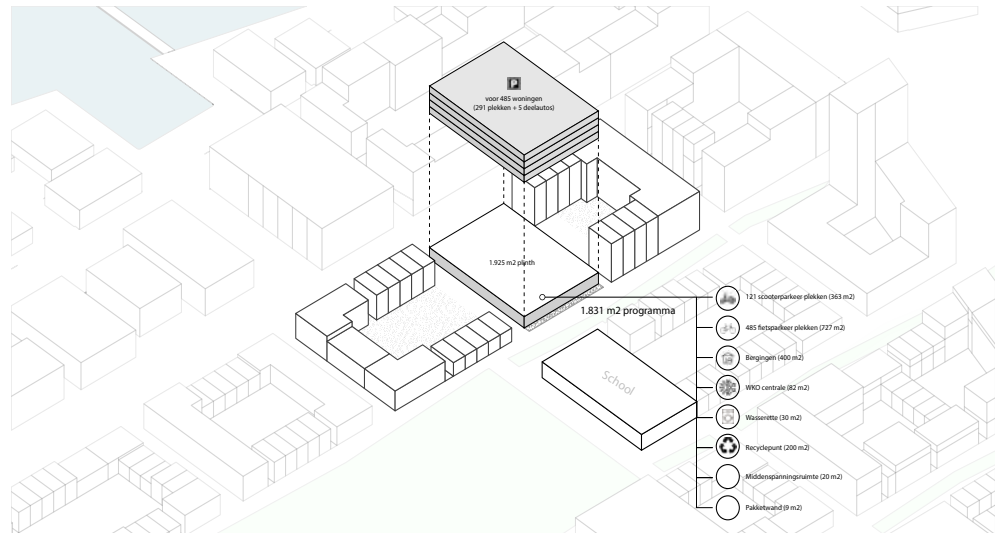
4. Inspiratie voor verdere uitwerking

Concept Board

Het laatste hoofdstuk in het pve is eigenlijk een opsomming van overige onderzoeken die er zijn gedaan voor de buurthubs of voor het project zijn gedaan door externe partijen. We noemen dit hoofdstuk dan ook: Inspiratie voor verdere uitwerking. Het zijn hele bruikbare onderzoeken die we daarom niet uit het boekje wilden laten. Nader onderzoek of bestuderen van een aantal van deze onderwerpen zal zeker relevant zijn bij de verdere ontwikkeling van de buurthubs of het opstellen van de eerste bouwenvelopen.

Tijdens dit onderzoek hebben we veel gebruik gemaakt van conceptboard, een online platform dat fungeert als een groot collagebord. Al het gemaakte werk kan zo overzichtelijk worden getoond en gedeeld. Ook helpt het bij het ordenen en heeft het ons goed geholpen een goede volgorde en selectie te maken van onderwerpen voor dit PvE. Alle getoonde kaarten en beeldmateriaal in dit hoofdstuk zijn gekopieerd van dit conceptboard om een voorproefje te geven. Voor de link naar het conceptboard: neem contact op met het ontwerpteam van Strandeiland





Een selectie van tekening vanuit het case study voor hub 14. Dit studie legt het raamwerk voor de volum, programma, bereikbaarheid, en natuurinclusiviteit voor.



Architectenstudies

Voor het Stedenbouwkundig plan van Strandeiland hebben een aantal architectenbureaus zich verdiept in de verschillende typologieën woningen die Strandeiland rijk is. Daarbij werd vaak ook een aanligging buurthub in de ontwerpen meegenomen. Ook zijn er uitspraken gedaan m.b.t. opwek en materiaalkeuze. De architectenstudies zijn op te vragen bij het ontwerpteam.

Referentieprojecten Buurthubs

Het omgaan met parkeren en buurthubs is in veel stedelijke gebieden een hot item en daar moeten we natuurlijk van leren. Er zijn nog niet veel gebouwde voorbeelden en daarom kiezen we naast een voorbeeld uit Kopenhagen en Amsterdam, die al wel zijn gebouwd, ook voor voorbeelden die nog in aanbouw zijn.

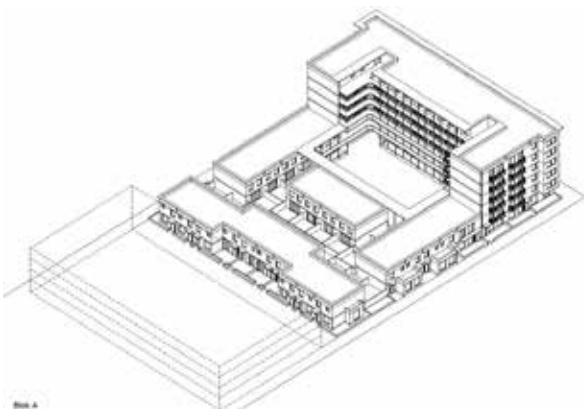


Case study buurthub 14

Buurthub 14 is naar alle waarschijnlijkheid de eerste hub die op Strandeiland gebouwd zal worden. En omdat een eerste hub erg belangrijk is als proef voor de rest hebben we de eerste ruimtelijke effecten al even naast elkaar gezet. De verschillende aspecten van de hub in de omgeving en het gebouw zelf komen aan bod. De studie wordt hier getoond om als eerste aanzet te dienen voor het verder onderzoeken van de hubs en de effecten op de omgeving.

Referentiebeelden

Hubs kunnen er op ontelbaar veel manieren uit gaan zien. Om een beeld te geven waar het ontwerpteam van Strandeiland heel blij van wordt geven we in deze bijlage een aantal referentiebeelden. Deze beelden zijn puur ter inspiratie en geven geen regels mee voor de architectuur, daar is het al eerder besproken Kwaliteitskader van Strandeiland voor.



Een aantal tekeningen van de architectenstudies, door Korth Tielens, Mecanoo, en Winhov Architecten

