

## HUBs in het toekomstige Beurskwartier

Mobiliteit en logistiek moet bewust ingepast worden in de ruimte in en rond steden. Steeds vaker worden verschillende mobiliteitsvormen en logistiek bij elkaar gebracht in hubs. Dit onderzoek richt zich op de integratie van logistiek in de (deel)mobiliteitshubs en heeft als pilot de locatie Beurskwartier Utrecht. Een hoogstedelijke centrumwijk vraagt om een aantrekkelijke openbare ruimte. Hoe ziet het HUB concept eruit waar mobiliteit en logistiek samenkomen in een autoluw gebied?



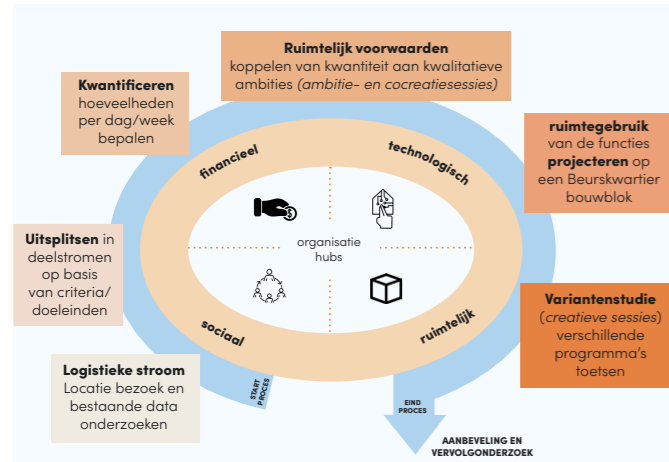
Sfeerimpressie HUB  
Beurskwartier vanaf  
het groene binnenhof

**Betrokkenen:**  
Gemeente Utrecht +  
Anouk van den Brink,  
Koen Hezemans, Marjo de  
Kraker.  
Movares (StudioSK)  
+ Aimee Baars, Ivo  
Bastiaansen, Pim  
Janssen, Ricardo Kemp,  
Jessica van Rijn.



# Analyse

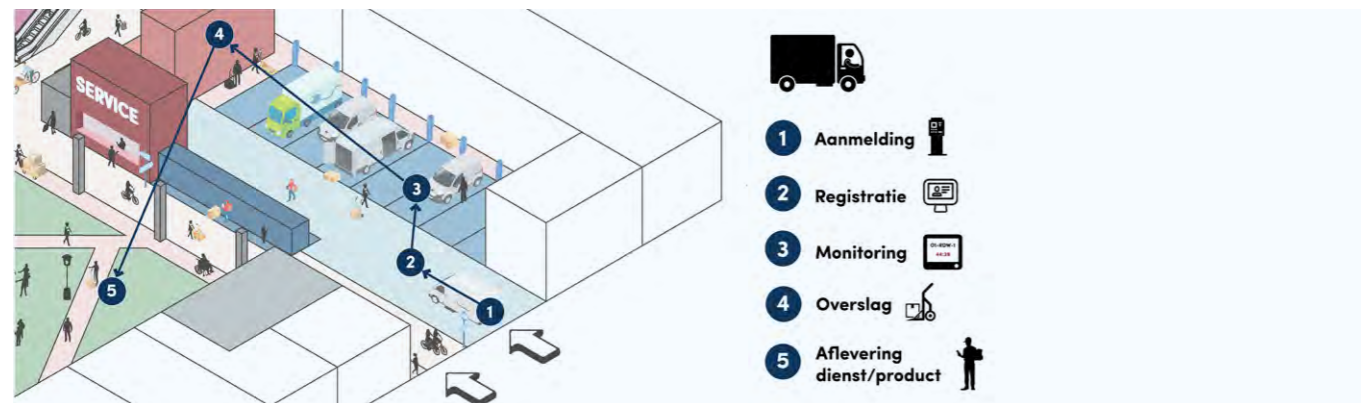
'De uitdaging is om het **collectieve** karakter van de hub in te richten op **individuele** behoeftes en wensen van de bewoner.'



**Integrale benadering**  
De verschillende aspecten waar het ontwerp onderzoek aandacht aan besteedt en het bijbehorende iteratieve proces.



**Referenties**  
Bestaande data en referenties die bijdragen aan het ontwerp proces.



**Deelstromen**  
Welke logistieke hoofdstromen zijn er en waar bestaat de activiteitenketen van, bijvoorbeeld, facilitaire goederen en diensten uit? Deze hebben we voor alle stadslogistieke segmenten, waaronder facilitaire goederen en diensten, in kaart gebracht.

**Achtergrond & vertrekpunt**  
Utrecht krijgt er vanaf 2023 een nieuw stuk autoluw centrumgebied bij: Beurskwartier met circa 3000 huishoudens, verdeeld over tien bouwblokken. Zo'n gebiedsontwikkeling zorgt voor een flinke mobiliteits- en bevoorradingsopgave. Momenteel verkennen we hoe dit binnen de toekomstige bouwblokken in hubs opgelost kan worden. Hoe komen we met een onzekere toekomst tot een optimale indeling van een hub? Dit vereist een adaptief ontwerp. (Deel) mobiliteit en logistiek vereisen verschillende ruimtelijke condities. Onze focus ligt op de vraag: Hoe zien de Hubs eruit waar (deel) mobiliteit en logistiek samenkomen in een

autoluw gebied die tegemoet komen aan de belangen van de verschillende gebruikers?  
**Inzichten**  
Op basis van de berekeningen over de hoeveelheid logistieke bewegingen die het Beurskwartier zal aantrekken, is door de gemeente Utrecht voor ieder bouwblok een voorbeeldhub opgezet. Deze beschikt over laad- en losruimte, royale fietsparkeerruimte, deelmobiliteit, een pakketwand, een conciërgkamer, technische ruimte(s) en afvalinzameling. Bij voorkeur zoveel mogelijk gesitueerd op maaiveld. Bestaande data van de gemeente Utrecht zijn aangevuld met data- en

referentieonderzoek. Vervolgens zijn de verschillende deelstromen als ketens inzichtelijk gemaakt en vertaald naar ruimtegebruik. Vooral het fietsparkeren blijkt een grote ruimtelijke impact te hebben op de beschikbare ruimte. Ook is de situering van de afvalinzameling en de pakketwand een uitdaging. Deze dienen zowel makkelijk bereikbaar te zijn voor bewoners als voor ophaal- en afleverdiensten. Iedere functie heeft zo zijn eisen en ruimtelijke beperkingen. Bovendien is de ambitie niet alleen efficiëntie, maar ook beleving en comfort.

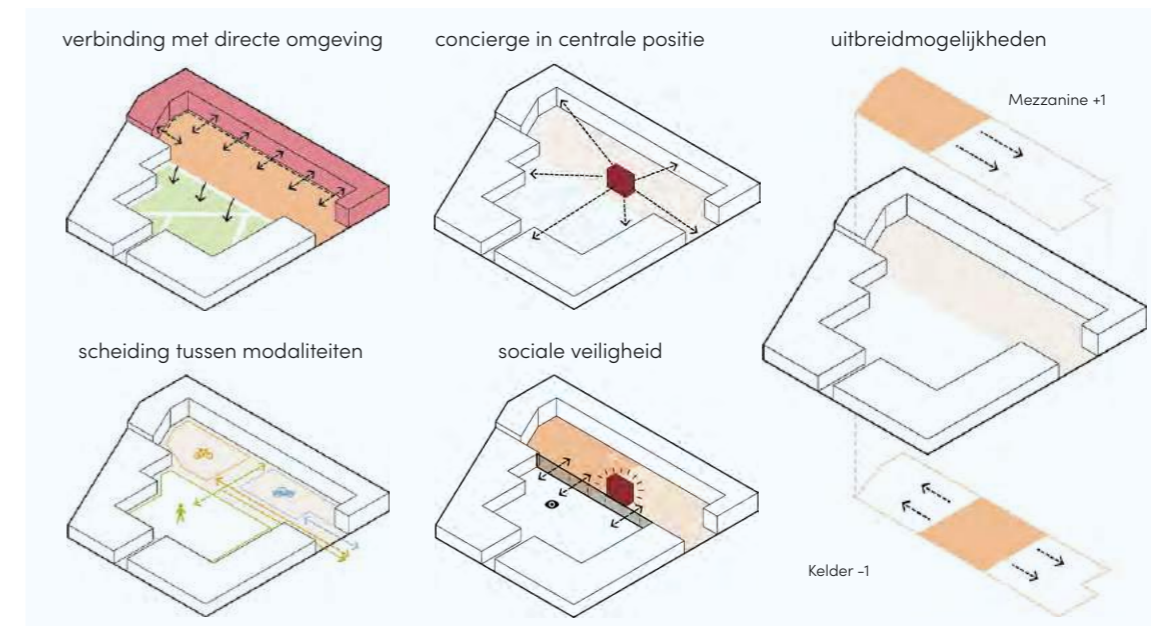
# Visie

## Interpretatie opgave

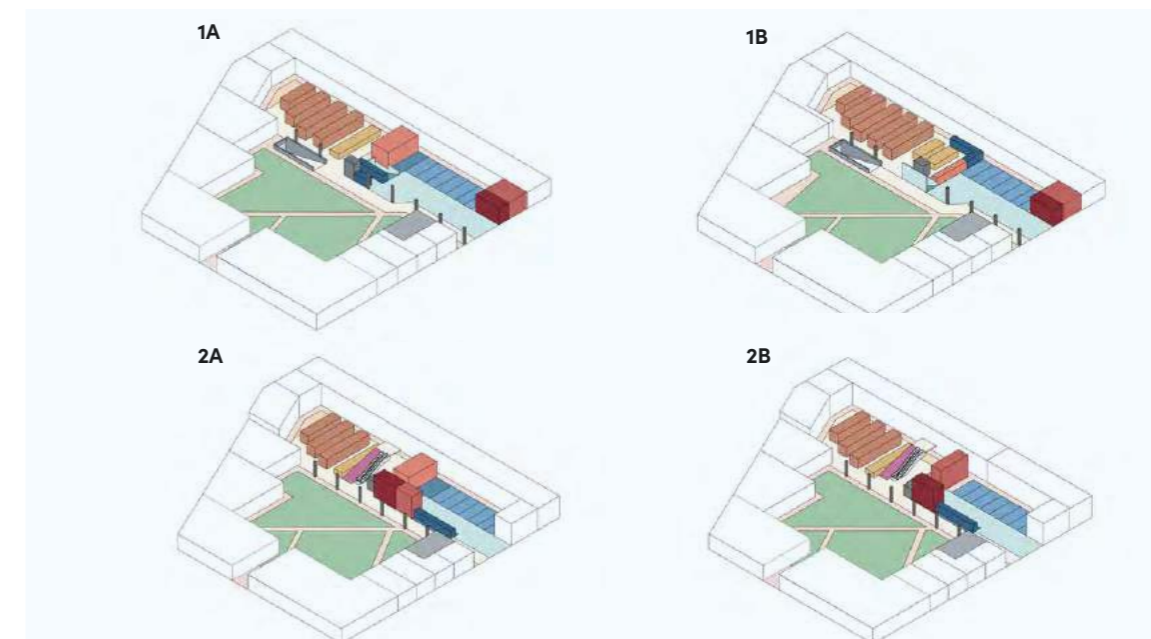
In steeds meer gebiedsontwikkelingen ligt de nadruk op autoluw. Een gebied dat zo dichtbebouwd is als Beurskwartier trekt veel logistieke en mobiliteitsbewegingen aan. Steeds vaker vormt de inpassing van hubs een antwoord op het mobiliteitsvraagstuk. De integratie van logistiek in (deel)mobiliteitshubs is de volgende stap. Essentieel is om het concreet te maken. Anders zal gekozen worden voor een traditionele oplossing en daarmee mogelijk suboptimale oplossing.

## Aanvliegroute

Het ontwerp onderzoek is een collaboratief, iteratief traject waarin nieuwe informatie leidt tot bijshaven van de schetsontwerpen. De creatieve samenwerking krijgt vorm in een ambitiesessie, enkele co-creatiesessies, interviews met partijen als MyPup en gemeente Amsterdam; en drie ontwerpessies met gemeente Utrecht. Tijdens deze sessies werden varianten besproken en getoetst op basis van hun ruimtelijke haalbaarheid met betrekking tot onder andere: de vierkante meters, gebruikers, comfort, techniek, ruimtelijke kwaliteit, adaptiviteit en interne connectiviteit (de relaties tussen verschillende programmaonderdelen).



**Ontwerp uitgangspunten**  
In het proces van ontwerp onderzoek zijn enkele ontwerpuitgangspunten gedefinieerd die de basis vormen voor de verschillende hubvarianten.



**Varianten-onderzoek**  
Verschillende variaties van de voorbeeld hub naar aanleiding van het ontwerp onderzoek.

# Uitwerking

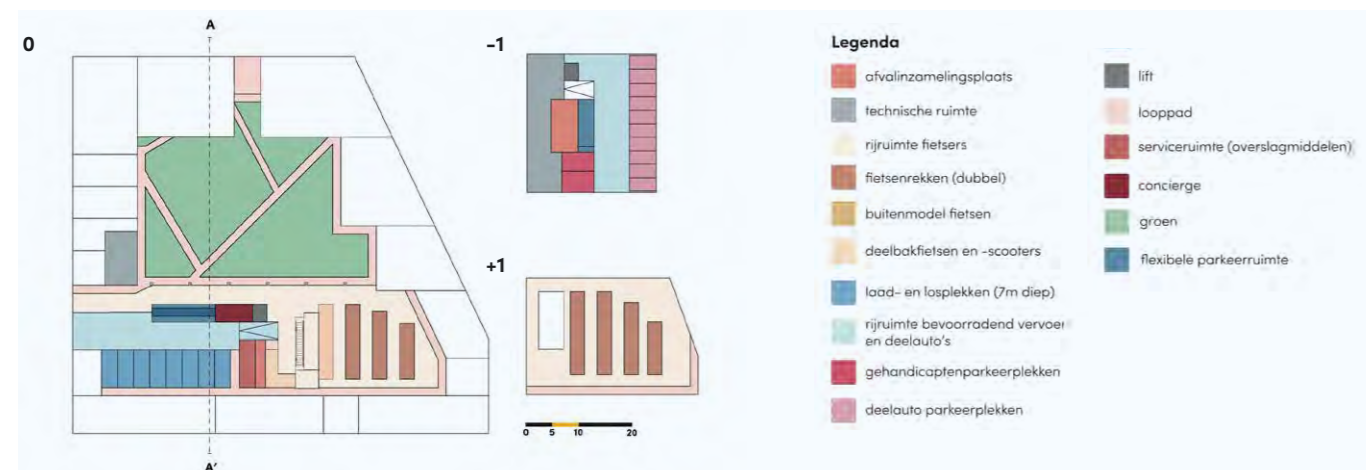
Via een variantenonderzoek, dat geprojecteerd is op de toekomstige conceptopzet van de bouwblokken in Beurskwartier, is achterhaald welke indeling en organisatie van functies binnen de hubs ruimte-efficiënt werken en bijdragen aan een hoogwaardige leefomgeving. Ten grondslag aan deze varianten liggen enkele ontwerpuitgangspunten. De hubvarianten snijden discussies aan over eigenaarschap, mate van collectiviteit en technische haalbaarheid, waarmee we samen naar een scherp, flexibel en realistisch toekomstbeeld toe te werken.

Door het vaststellen van kwantitatieve en ruimtelijke voorwaarden per programmaonderdeel, worden binnen de hub verschillende programmaonderdelen toegewezen. De loop-, fiets- en deelmobiliteitroutes en de routes voor bevoorradend verkeer dienen logisch, herkenbaar en ruimtelijk efficiënt ingedeeld te worden. Deze structuur

biedt de basis voor verdere invulling van bijvoorbeeld de pakketwand (bereikbaar voor alle drie de modaliteiten).

In dit rapport gaat de meeste aandacht naar variant 2B, de meest innovatieve variant. Deze variant betreft een flexibele hub welke op de tien verschillende bouwblokken geprojecteerd kan worden. Er is een tussenverdieping voor fietsparkeerders. Afvalinzameling vindt, toegankelijk voor bewoners en ondernemers en in het zicht van de conciërge, op maaiveld plaats met stortkokers. Deelmobiliteit, bevoorradend verkeer en fiets zijn gescheiden om veiligheid te waarborgen. De pakketwand is zowel toegankelijk voor passerende bewoners als de bezorgbussen. Rijruimte voor auto's en bevoorradend verkeer is zo efficiënt mogelijk ingedeeld. De lift verbindt zowel de drie niveaus, als wel de hoogbouw dat zich direct boven de hub bevindt.

**Variant 2B**  
Plattegrond van 0, -1 en +1 niveaus

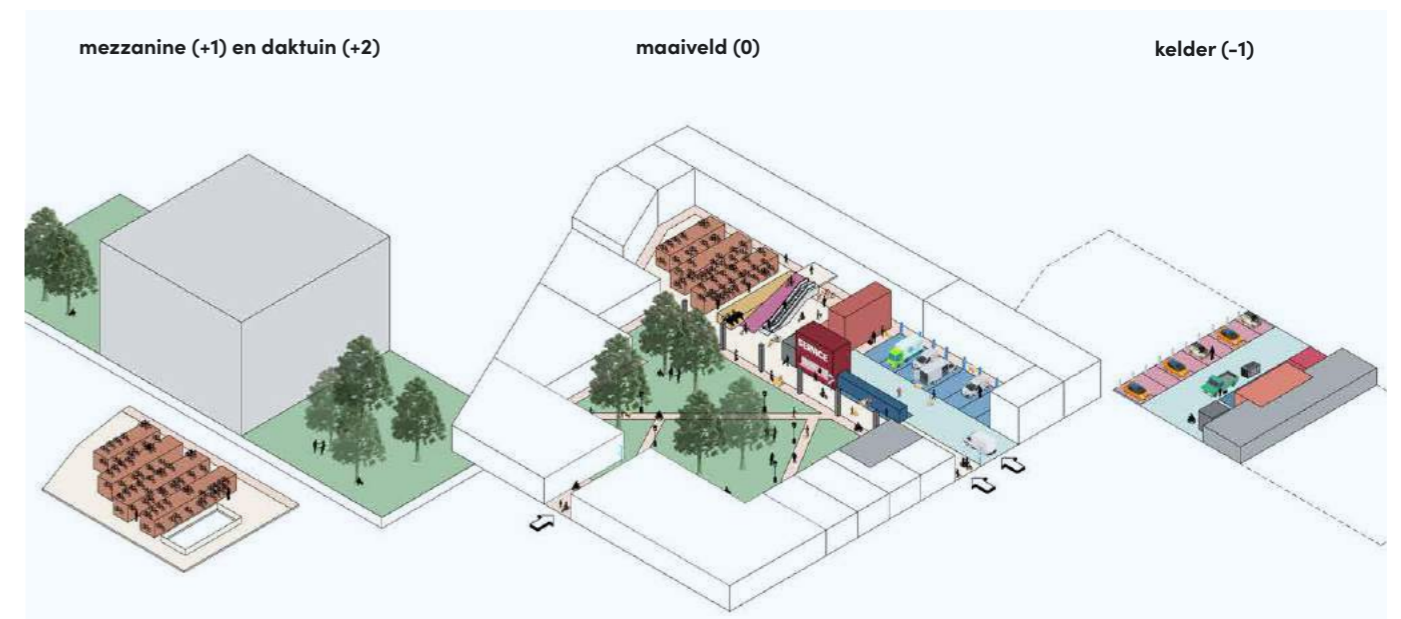


**Doorsnede 2B**



# What's next?

'Flexibel ruimtegebruik is noodzakelijk om in te kunnen spelen op de onzekerheid van toekomstige ontwikkelingen.'



Isometrie van de toekomstige hub in Beurskwartier

## Volgende stappen en aanbevelingen

Het is van belang om te beseffen dat er niet één oplossing is. Er zijn meerdere hub'puzzels' te leggen. In dit onderzoek is een ontwerp gemaakt van het hubconcept dat schaalbaar is voor het hele Beurskwartier, en ook toepasbaar is in andere gebieden. De hubs beperken zich niet alleen tot een verweven netwerk aan voet, fiets- en voertuigbewegingen op bouwblokniveau, maar zijn onderdeel van grotere (reis/transport) ketens. Daarnaast vragen de hubs om een autoluwe levensstijl; niet alleen op hubniveau, maar ook op het niveau van de individuele levensstijlen van bewoners en gebruikers.

In het vervolgonderzoek is het belangrijk aandacht te besteden aan: 1). gevoeligheids- en risicoanalyse door een dynamische simulatie van de bewegingen in de hub; 2). sociaal-organisatorische constructies voor eigenaarschap en beheer. Wie is waarvoor verantwoordelijk en draagt welke kosten?; 3). implementatie van beperkte toegang voor bevoorradingsverkeer. Aan- en afvoertransport bepalen mede de ruimtelijke en organisatorische efficiency van de hubs. Daarom is het van belang na te denken over de kaders die de gemeente kan stellen.