



Een  
moderne  
waterstad  
in

# Stockholm

In het debat over duurzame stedenbouw staat het Zweedse Hammerby Sjöstad model voor een genuanceerde ecologische visie op stadsontwikkeling. Hammerby Sjöstad is ook geen theoretisch concept of droombeeld, maar een concreet stadsdeel. Het is dus mogelijk aan stadsontwikkeling duurzame randvoorwaarden op te leggen. Maar daar is een flinke portie politieke moed voor nodig.

*Er wordt naar gestreefd om tachtig procent van de verplaatsingen zonder auto te laten plaatsvinden. Toch wordt de auto niet uit Hammerby Sjöstad gebannen.*

[FOTO: MALENA KARLSSON]

## Hardwin De Wever

DIRECTEUR PROCES- EN PROJECTREGIE  
AG STADSPANNING ANTWERPEN

In Vlaanderen staat het debat over duurzame stedenbouw nog in de kinderschoenen. Veel verder dan een hype rond zonnepanelen en een debat over de criteria waarmee duurzaamheid kan worden beoordeeld, staan we hier nog niet. Heel anders gaat het in Scandinavië toe. In de jaarlijks gepubliceerde index van de meest leefbare steden domineren Scandinavische steden al jaren de top tien. Op dat lijstje van de duurzaamste steden prijkt ook Stockholm. De Zweedse hoofdstad werd dit jaar bovendien door de Europese Commissie uitgeroepen tot eerste *Groene hoofdstad van Europa*. Stockholm moest het opnemen tegen zeven finalisten, waaronder Amsterdam, Oslo en Kopenhagen. De jury koos uiteindelijk voor Stockholm vanwege de indrukwekkende lijst met duurzame initiatieven en vooral ook met veel kleine en grote concrete realisaties.

Het meest prestigieuze project in de Zweedse hoofdstad is zonder twijfel Hammerby Sjöstad. Dit nieuwe stadsdeel wordt gebouwd op voormalige havengronden. Het bevindt zich zuidoostelijk van Södermalm, op een steenworp afstand van het stadscentrum. Eerst zou op de vervuilde haventerreinen het atletendorp voor de Olympische Spelen worden opgetrokken. Maar aangezien Zweden de Olympische Spelen niet binnenhaalde, ging dat plan niet door. Nu ontwikkelt Hammerby Sjöstad zich tot een trendsettende wijk op het gebied van ecologie en duurzaamheid.

De schaal van het nieuwe stadsdeel is bijzonder groot. Er komen 11.000 nieuwe wooneenheden, waarvan een deel al is gebouwd en de rest in de steigers staat. Aanvankelijk opgevat als een stadsdeel voor niet meer actieve senioren, is Hammerby Sjöstad uitgegroeid tot een trekpleister voor jonge gezinnen met kinderen. Waterkant, rustige binnengebieden, parkjes, veelzijdige woontypologieën en goed ontworpen publieke ruimte trekken een nieuwe generatie jonge stadsbewoners aan.

Hammerby Sjöstad ligt met de metro op twaalf minuten rijden van het centraal gelegen zakencentrum van Stockholm en met de wassertaxi op twintig minuten varen van het historische stadscentrum. Het nieuwe stadsdeel plooit zich rond de oevers van het Hammerbymeer, dat Stockholm met zijn archipel verbindt. Op basis van een uitgekend masterplan met een veeleer klassieke bouwblokkenstructuur, wordt de ontwikkeling gefaseerd aangepakt, eerst van west naar oost en dan verder in noordelijke richting rond het centraal gelegen meer. Een drie kilometer lange openbaar vervoersas (lightrail) loopt als een groene boulevard door de verschillende wijken van het nieu-



we stadsdeel en takt aan op het metronet en het andere openbaar vervoer in Stockholm. De meeste publieke en commerciële voorzieningen worden langs deze centrale boulevard geconcentreerd.

De investering in degelijk openbaar vervoer is cruciaal omdat ernaar wordt gestreefd tachtig procent van de verplaatsingen zonder auto te laten plaatsvinden. Toch wordt de auto niet uit Hammerby Sjöstad gebannen. Elke bouwblok heeft een ondergrondse en gemakkelijk bereikbare parkeergarage en is aangesloten op een structuur van secundaire wegen. Maar daarnaast zijn er ook veel langzame verkeersverbindingen en is een fijnmazig netwerk voor wandelaars en fietsers aangelegd. De publieke ruimte wordt aan elkaar geregen door een systeem van publiek toegankelijke en goed beheerde binnengebieden, open ruimte, veel kleine en ook enkele grote parken en zelfs een skiheuvel met uitzicht over de hele wijk. Zo wordt elke wandeling een heuse ontdekkingsstocht.

## AFVAL ALS GRONDSTOF

Met de bouw van het nieuwe stadsdeel is eind jaren 1990 begonnen. Als alles volgens plan verloopt, is de wijk in 2017 af en telt Hammerby Sjöstad 35.000 nieuwe bewoners. De ontwikkeling van dit grote gebied verloopt tamelijk eenvoudig. De stad stelde een Masterplan op, deelde dat plan vervolgens op in meer dan tachtig bouwblokken met opengewerkte binnengebieden, en verkocht die bouwblokken onder duidelijke voorwaarden aan consortia bestaande uit - hoofdzakelijk Zweedse - architecten, ontwikkelaars en investeerders. Op die manier houdt de stad de regie in eigen handen. Ze heeft controle over fasering en kwaliteit, bepaalt de randvoorwaarden van de ontwikkeling en investeert de opbrengst van de verkoop in gemeenschapsvoorzieningen en openbaar vervoer.

De aanwezigheid van water en de oude industriële omgeving zijn bepalend voor de structuur van het nieuwe stadsdeel. Voor de aanleg moesten verkeersbarrières op de ringweg worden weggewerkt en kregen industriële en logistieke bedrijventerreinen een andere bestemming. De stadsuitbreiding is gebaseerd op het concept van een rationele, half opengewerkte bouwblokkenstad. De straatprofielen, de maat van de bouwblokken, de bouwhoogte, de bouwdichtheid en de mix van typologieën en functies zijn afgestemd op maximale openheid, veel groen en licht, en een sterke band met het water. Doordat



De straatprofielen, de maat van de bouwblokken, de bouwhoogte, de bouwdichtheid en de mix van typologieën en functies zijn afgestemd op maximale openheid, veel groen en licht, en een sterke band met het water.

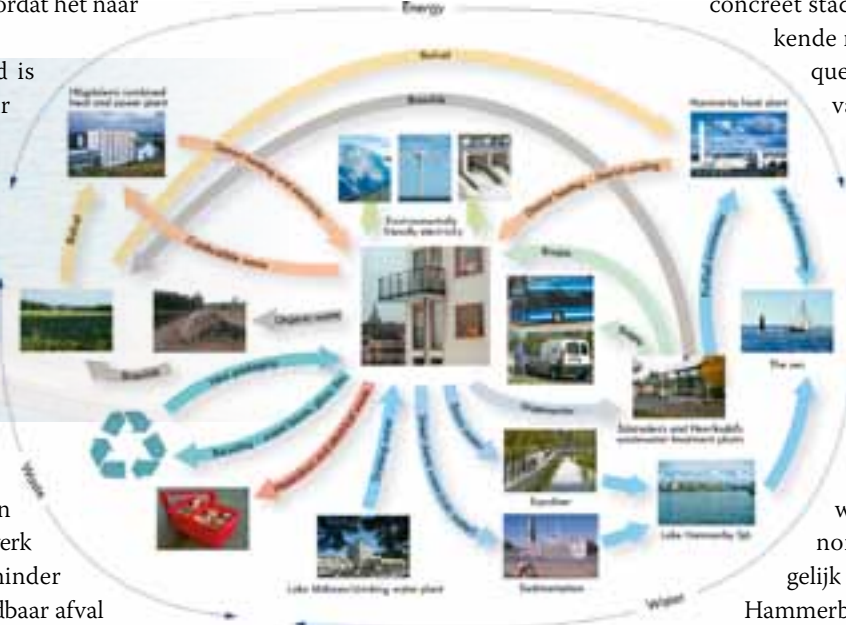
[FOTO: MALENA KARLSSON]

het water ook in dit stadsdeel een centrale plaats inneemt, heeft het toch al waterrijke Stockholm er een natuurlijke groeiing bij gekregen.

Water vormt ook de basis voor een doorgedreven ecologische aanpak. Het waterverbruik in Hammerby Sjöstad ligt vandaag al een kwart onder het gemiddelde verbruik van 200 liter per persoon per dag in de rest van de stad. Doel is

om door het inzetten van adequate watertechnologie tot de helft van dat gemiddelde te komen. Een centraal waterzuiveringssysteem maakt integraal deel uit van het nieuwe stadsdeel en het residu wordt verder gezuiverd in de rietvelden van het centrale meer. Het uit de afvalwaterbehandeling afkomstige biogas levert de brandstof voor openbaar vervoer en auto's, en ook al voor ongeveer duizend gasfornuizen. Regen- en stormwater worden opgevangen en voor drainage van de binnengebieden gebruikt. Waterkanalen en groene daken bufferen het regenwater voordat het naar het centrale meer stroomt.

In Hammerby Sjöstad is afval geen kostenfactor maar een rendabele grondstof. In het stadsdeel wordt afval op het niveau van het bouwblok of van clusters van bouwblokken verwerkt. Bewoners selecteren hun afval op de gemeenschappelijke binnenplaatsen. Daar wordt het via ondergrondse zuigers voor centrale verwerking gestockeerd. Afvalophalers kunnen daardoor veel rationeler te werk gaan en moeten op veel minder plaatsen de wijken in. Brandbaar afval dient als brandstof voor centrale wijkverwarmingssystemen en voor opwekking van elektriciteit. Organisch afval wordt gerecycleerd tot biobrandstof of meststof. Alles wat enigszins recycleerbaar is, wordt gerecycleerd.



Het programma van Hammerby is door de Zweedse staat omgezet in een model voor de duurzame stad: "Symbiocity".

Het nieuwe stadsdeel telt veel kleine en enkele grote parken.

[FOTO: MALENA KARLSSON]

**STRENGE MILIEUNORMEN**

Water en afval zijn slechts twee elementen van het ambitieuze milieuprogramma in Hammerby Sjöstad. Vertrekend van strenge milieunormen (voor gebouwen, technische installaties, verkeer...) werd voor het stadsdeel een eigen methodologie uitgewerkt, die van het concept tot en met het beheer als leidraad voor het project dient. Het Hammerby-model steunt op een ecologische cyclus die de richtlijnen voor water, afval, energie en riolering uitzet. Deze richtlijnen werden meegenomen in het stedenbouwkundig ontwerp en golden als randvoorwaarden bij de verkoop van bouwblokken aan ontwikkelaars. Dit programma werd intussen door de Zweedse staat omgezet in een model voor de duurzame stad: "Symbiocity".

In het debat over duurzame stedenbouw staat Hammerby Sjöstad model voor een genuanceerde ecologische visie op stadsontwikkeling. Het is ook geen theoretisch concept of droombeeld, maar een concreet stadsdeel. Andere spraakmakende modellen, zoals de consequent uitgewerkte concepten van Vauban (Duitsland) of Lanxmeer (Nederland), zijn waarschijnlijk te atypisch om werkbaar te zijn binnen een complexe stedelijke realiteit waarin permanent een evenwicht dient te worden gezocht tussen ambitie, context en haalbaarheid. Het nieuwe stadsdeel in Stockholm wordt wellicht de Europese norm voor duurzame en tegelijk realiseerbare stedenbouw.

Hammerby Sjöstad toont aan dat het mogelijk is aan stadsontwikkeling duurzame randvoorwaarden op te leggen. Maar daar is wel een flinke portie politieke moed voor nodig.

[www.hammarbysjostad.se](http://www.hammarbysjostad.se)



**Ook Toulouse in de ban van Belgische stationsomgevingen**

Euro Immo Star is geselecteerd om een stedenbouwkundig plan uit te werken voor de stationsomgeving van Toulouse-Matabiau. Dit Franse station zal in de toekomst een heus knooppunt worden in het Europese hogesnelheidsnetwerk en de stad Toulouse ziet de uitbreiding van haar HST-station meteen als de motor voor stedelijke vernieuwing. De stad wil, met de hulp van Euro Immo Star, van de stationswijk een aantrekkelijk hedendaags centrum maken met voldoende aandacht voor kwalitatieve publieke ruimten, zoals pleinen en groen. Bovendien moet de stationswijk een dialoog aangaan met het historische stadscentrum en de omliggende wijken.

Bram Vermeulen  
Chief Urban Design  
"Deze uitdaging: Een scheidende spoorinfrastructuur omvormen tot subtiele drager in de dialoog tussen oude en nieuwe stad."  
[www.euroimmostar.be](http://www.euroimmostar.be)