

OPENBARE RUIMTE EN PLACEMAKING IN NL

Van experiment naar structureel

Nederland het walhalla van de placemaking te noemen, gaat misschien wat ver maar vergeleken met de meeste ander landen hebben we wel een voorsprong op het gebied van stedelijke ontwikkeling en de kwaliteit van de openbare ruimte. Dat heeft onder meer te maken met de vroege verstedelijking in Nederland: al vanaf de achttiende eeuw woonde 80 procent van bevolking in stedelijk gebied. Karakteristiek voor die vroege steden zijn de menselijke maat, de intieme straten en plekken, ontworpen met de voetganger in het achterhoofd. De Nederlandse stoep die toen ontstond als buffer tussen publieke en private ruimte werd zelfs een 'exportproduct': de trappen in New York stammen ervan af en danken hun naam 'stoep' eraan (zie ook het hoofdstuk over de Stoep op pag. 218).

De steden zijn gebaseerd op een mengeling van wonen, werken en leven; hotels, cafés, woonhuizen en winkels, alles staat door elkaar. Terwijl in Italië en Spanje prachtige pleinen verreezen ter meerdere eer en glorie van adel en kerk, weerspiegelden de pleinen hier de Nederlandse handelsgeest, de historische pleinen waren vooral markten. Een mooi voorbeeld is het ontstaan van de Dam in Amsterdam. In eerste instantie zou de Nieuwe Kerk het plein domineren maar in aanloop naar de ontwerpfase wonnen de handelsroutes naar de Oost aan belang en werd het stadhuis steeds machtiger. In het uiteindelijke ontwerp heeft het stadhuis, het huidige paleis op de Dam, de kerk naar achteren geduwd. Dat is typisch voor de historie van de ontwikkeling van de stad.



Gezicht op huizen in Delft van Johannes Vermeer

STERKE PLANNINGSTRADITIE

In de jaren dertig van de vorige eeuw was de stedenbouw in Nederland sterk in opkomst. Voor het eerst werden grote gebieden in een keer ontwikkeld waarbij er een complete openbare ruimte werd gecreëerd. Dat is vrij uniek in de wereld. Nog steeds komen stedenbouwers wereldwijd kijken naar Plan Zuid van Berlage in Amsterdam. Voor Berlage was de kwaliteit van de openbare ruimte de kapstok van zijn ontwerp. Straten en plekken kwamen eerst, daarna pas de gebouwen. Hij introduceerde daarmee een fantastisch stedelijk systeem, zeer flexibel, met openbare ruimte als ruggengraat.

Na de Tweede Wereldoorlog is er in Nederland een sterke planningstraditie opgebouwd, die sterk onder invloed stond van de CIAM-gedachte van 'de functionele stad'. Het *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* (1928-1959) pleitte onder aanvoering van Le Corbusier en andere modernisten voor een rationelere stadsplanning met gescheiden functies. Planning werd functioneel. Een positief effect daarvan is bijvoorbeeld de relatief geringe gentrificatie in Nederlandse steden dankzij sterke, sociale woningcorporaties. En ook de hoge verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers is daaraan te danken. Hoe uniek dat laatste is, blijkt wel uit de excursies naar Nederlandse steden om te zien hoe de ruimte voor de fiets is opgebouwd. Overigens stelde de overheid in de jaren zeventig de fiets pas boven de auto nadat er onder het motto 'Stop de kindermoord' maatschappelijke druk was uitgeoefend.

En toch is er ergens iets misgegaan. De negatieve kant van het modernistische planningsysteem is namelijk dat het heel rationeel is en precies het tegenovergestelde doet van wat Berlage deed: het plant eerst alle functies in en kijkt als laatste naar de openbare ruimte. Met als gevolg dat er in de jaren zeventig en tachtig veel ziellose, monotone woonwijken ontstonden met een belabberde kwaliteit van de openbare ruimte.

Vanaf de jaren zeventig was het systeem bovendien sterk gericht op vertrek uit de steden. Ondertussen werd de binnenstad veroverd door auto's. Het is nu bijna niet meer voor te stellen maar de Nieuwmarkt in Amsterdam werd bevolkt door auto's, net als veel andere pleinen in Nederland.

VAN FORMEEL NAAR INFORMEEL

In de jaren negentig neemt de behoefte aan ontmoeting en interactie toe en komt beleving weer steeds meer centraal te staan. De voetganger begint de stad terug te veroveren op de auto; er komen veel meer terrassen, meer plekken om elkaar te ontmoeten. Er ontstaat een interessant spanningsveld tussen formeel en informeel. De mensen die in de rigide systemen wonen, creëren op hun eigen



Hybride zones nieuwbouw Westerdok Amsterdam

manier lucht door een geveltuintje aan te leggen of een bankje voor de deur te zetten. De overheid staat dat toe en helpt zelfs met het verwijderen van die eerste tegel aan de gevel; het formele omarmt het informele. Zo ontstaat er een hybride zone met een heel belangrijke maatschappelijke functie: 80 procent van de informele contacten tussen burens vinden daar plaats (zie *De Stoep*, pag. 218).

Steden werden weer populair en er ontstond weer een enorme behoefte aan woningen. Voor de recente crisis was de bouwsector bezig zoveel mogelijk te standaardiseren zodat ze op de bouwplaats nog zo min mogelijk hoefde te doen. Dat staat haaks op het centraal stellen van de menselijke maat. Gedwongen door de crisis moest ook de bouwsector zich richten op het hergebruik van bestaande gebouwen en dan is standaardisatie een hele lastige.

Het algemene gevoel in Nederland is dat de crisis nu voorbij is, zoals is te lezen door de hoofdstukken uit dit boek. Het is spannend te zien of de steden blijven werken aan de kwaliteit van hun openbare ruimte. Vanuit de afgelopen decennia staat Nederland voor de opgave om de sterke, rationale en functionele planningstraditie te gaan verbinden met de andere hersenhelft: de beleving, de stad op ooghoogte. Gebruikers hebben niet alleen behoefte aan ruimte, maar ook aan beleving. Mensen willen niet alleen wonen maar ook iets meemaken



Open ZOHO festival in Rotterdam



Amsterdamse grachten

in hun omgeving. Er is op zich niets tegen de rationele traditie zolang het maar niet het enige is. De modernisten maakten de fout de stad in rationele modellen te willen vangen. Dat kan niet. Je moet ook intuïtie, normen en waarden en sociale structuren meenemen in je ontwerp.

DE VOETGANGERSECONOMIE

Een aantal ontwikkelingen bieden mogelijkheden om de beide hersenhelften te verbinden. Een daarvan is de opmars van de voetganger die samenhangt met de economische transitie van productie naar creativiteit en kennis naar innovatie en ontmoeting. Ondanks alle internet en andere communicatiemogelijkheden zien we dat innovatie het snelste gaat waar mensen op loopafstand van elkaar zijn, waar uitwisseling is. Daar moeten dus aangename plekken zijn om te verblijven. De kwaliteit van die plekken, is waar het omdraait.

Als gevolg daarvan wordt de economie van de voetganger belangrijker dan die van de automobilist. Het draait om wandelen, ontmoeten, beleven en niet meer om het de auto zo makkelijk mogelijk maken. Onderzoek van Brookings Institution laat zien dat we niet langer in kilometers moeten redeneren maar in stappen. Daar ligt een grote opgave want steden weten alles van de auto, op elk moment van de dag maar van de voetgangers weten ze in de meeste gevallen niets. Als de economie van de voetganger zo belangrijk wordt, moeten we onderzoek doen naar waar hij loopt, wat hij doet en wanneer, maar ook naar zijn beleving en emoties.

Er zijn al steden bezig een slag te maken. Zo heeft Amsterdam voor het eerst een voetgangersbeleid en heeft Rotterdam als eerste stad in de wereld een plintenstrategie waarvan vooral de voetganger profijt van heeft.

Nederland sluit hiermee aan op een internationale trend. Overal in de wereld is men bezig de bestaande stad te herontdekken en de voetganger centraal te stellen. In Nederland is bijna iedere stad hongerig om ermee aan de slag te gaan, zoals uit nagenoeg elk hoofdstuk in dit boek blijkt.

STADSBREDE PLACEMAKING

Bij de twee hersenhelftenbenadering draait het erom ratio en emotie te combineren. Wat wil je als mens in de stad meemaken? Wat wil je dat er in je woonwijk te doen is? Beleving gaat over de ontmoeting met andere mensen. Het Zomerhofkwartier (ZOHO) in Rotterdam is bijvoorbeeld een fantastisch voorbeeld van de transitie van 'space to place', van

ruimte naar plek. Dit project is opgezet als combinatie van top down en bottom up, en het mobiliseren van de ieders netwerken om verrassingen te laten gebeuren. Mensen beginnen zich de ruimte toe te eigenen en dan ineens komt er een chef-kok die zegt: ik wil wel een restaurant beginnen in die oude trein. Hij gaat groente verbouwen en er komt een terras. De plek wordt een paradijsje waar mensen graag willen zijn.

We moeten nu toe naar een stadsbrede placemaking. ZOHO en andere vergelijkbare plekken zijn ontstaan als experiment en dat is prachtig, maar nu komt het erop aan dit op meer plekken in de stad aan te moedigen.

Kijk bijvoorbeeld naar de straatmarkten. Nederland heeft daar een sterke traditie in, maar momenteel gaat het er slecht mee. Dat komt doordat ze puur gezien worden als plek om te kopen en verkopen. Maar een markt kan zoveel meer zijn: een plek om de buurt te beleven, mensen te ontmoeten, gezond eten te kopen én een plek waar lokale ondernemers een kleinschalige economie kunnen aanboren. Dat zie je hier en daar al wel ontstaan maar de vakwereld zou nu integraal moeten nadenken over hoe de traditionele markten te versterken en te gebruiken voor het creëren van plekken. En dat geldt voor zoveel onderwerpen die bijdragen aan placemaking.

En denk bijvoorbeeld aan water in de stad: je mag er vrijwel nergens bij, dat is jammer. In Amsterdam hebben ze nu bijvoorbeeld de grachten zo schoon gemaakt dat je erin kunt zwemmen. Hoe kunnen we dat ook op andere plekken veranderen? We moeten kortom van een opeenstapeling van experimenten naar een stadsbrede placemaking-aanpak.

VAN PLACEMAKING NAAR PLACEMANAGEMENT

Dat betekent dat we meerjarig in gebieden bezig willen zijn met placemaking, er coalities voor willen vormen en financiële bronnen voor willen vinden. Voorwaarde om de overgang van placemaking naar placemanagement te maken, is het openstellen van het sterke planningssysteem voor de initiatieven van stadsgebruikers. Maar hoe ent je een systeem op het maken van uitzonderingen? Denk bijvoorbeeld aan beheer- en handhaving. In Nederland is alles schoon, heel en veilig, maar we zijn niet bezig met of dingen ook sociaal, leuk en comfortabel zijn. We zouden ook het beheer moeten uitbreiden naar de twee hersenhelften en maatwerk moeten leveren. Maar hoe doe je dat? Een dienst die 125.000 kilometer asfalt beheert en 1000 bruggen zal zeggen: je bent gek als je overal uitzonderingen voor wilt maken. Daar ligt een mooie opdracht: hoe kunnen we met dat soort systemen samenwerken?

Daarnaast moeten we kijken naar de duurzaamheid van de placemaking. Veel initiatieven slagen er goed in een plek nieuw leven in te blazen maar na een paar jaar is de energie weg en stort het in. Als je wilt dat mensen dingen blijven doen, moet je hun inspanningen belonen met invloed. Hoe organiseer je dat? Een ontwikkelaar moet niet alleen maar met gebouwen bezig zijn, maar met gebieden. Dat betekent een hele nieuwe manier van werken waarin je heel goed moet kijken naar: wie wonen en werken er en wie doet ermee? Als we een inspraakavond organiseren, is de kans groot dat het publiek voornamelijk blank, boven 55 en man is. We moeten de groepen benaderen die niet in beeld zijn en die we niet bereiken.

Voor een groot deel gaat het hierbij niet om creëren, maar om verleiden. En om het vinden van een structurele basis, zodat mensen permanent een rol kunnen spelen. Een projectsubsidie verstrekken is voor gemeenten veel makkelijker dan het systeem aanpassen maar dat laatste is wel de uitdaging waar we nu voor staan. Dat is een flinke opgave maar gelukkig kan iedereen aanhaken bij wat er al gebeurt. Je ziet in het land een soort instrumentenkoffer ontstaan waar al die steden, professionals, bottom-up initiatiefnemers uit kunnen putten. Daar gaat dit boek over. Daarom eindigen we dit hoofdstuk met 5 modellen die we zien ontstaan. Zodat we met elkaar het momentum kunnen pakken.

1 LEEGSTAND EN TIJDELIJK GEBRUIK



Westerdok Amsterdam

Het tijdelijk gebruik van zowel leegstaand vastgoed als slecht gebruikte buitenruimte is ontzettend belangrijk om buurten en straten te versterken. Samen met belanghebbenden moet gekeken worden welke functie toegevoegd kan worden waar de hele straat beter van wordt. Doe je dat niet en ga je leegstaande panden tegen een lage huur verhuren, dan zullen de burens in opstand komen. Maar als je in overleg met de winkeliers bijvoorbeeld horeca creëert om meer publiek te trekken, of in een modestraat een naaiatelier of een wolwinkel toevoegt, zal niemand tegen zijn. Dat geldt ook voor stadslandbouw op braakliggende terreinen. Dat zijn initiatieven met een ongelooflijk positieve spin-off, die niet alleen goed zijn voor de cohesie in de buurt maar ook voor de gezondheid.

Een van de mooiste voorbeelden van hoe tijdelijk gebruik kan worden ingezet voor de ontwikkeling van een buurt, is broedplaats Westerdok. Een jaar of tien geleden werd deze nieuwbouwwijk in Amsterdam gerealiseerd. De plinten in zo'n nieuwe wijk functioneren vaak niet. De vraag was: hoe maken we deze wijk onderdeel van de stad? Een aantal plinten werd tegen lage huur beschikbaar gesteld aan creatieve functies zoals een kookstudio en een architectenbureau. Op voorwaarde dat ze actief leven in de buurt zouden blazen, konden ze een huurcontract voor 10 jaar krijgen. Die wijk klopte vanaf dag één.

2 STRAATMANAGEMENT



Arnhem Klarendal Modekwartier

Een succesvol voorbeeld van straatmanagement is de Meent in Rotterdam. Vastgoedinvesteerder Robin von Weiler zag dat de winkelstraat in verval raakte, en mobiliseerde alle eigenaren om tot een gezamenlijke strategie te komen. Centraal daarin stond de branchering: er is ingezet op kwaliteit, op kleine winkels waar de eigenaren zelf in staan. Verder heeft Von Weiler zich met alles bemoeid: hij heeft ervoor gezorgd dat het uitzendbureau is verplaatst zodat de dichte plinten open konden worden gemaakt, de inrichting van de straat is veranderd, de lantaarnpalen, alles. Binnen een paar jaar is de Meent een van de populairste winkelstraten van Rotterdam geworden.

In de wijk Klarendal in Arnhem is men er ook in geslaagd een straat volledig om te turnen. De Klarendaalseweg waar vroeger bakkertjes en slagers zaten, kwam na de oorlog helemaal leeg te staan. Drugsdealers en prostitutie namen de boel over. Op een dag waren de bewoners het zat en zijn de drugsbazen verjaagd. De woningbouwcorporatie heeft toen de winkelpanden opgekocht, gerenoveerd en klaar gemaakt voor nieuw gebruik. Samen met Artis, de beste modeopleiding van het land, besloten ze de panden als woonwerkplekken aan te bieden aan afgestudeerden. De ex-studenten betaalden een normale huur maar hadden wel meteen een atelier aan de straat waar ze konden werken en dat ze moesten openstellen voor het publiek. Intussen zitten er 50 modeontwerpers in de Klarendaalseweg en is Arnhem modestad geworden.

3 PLACEMANAGEMENT



Club Rhijnhuizen voor kasteel Rijnhuizen

Bryant Park in New York is een bron van inspiratie als het gaat om publiek-private samenwerking. Veertig jaar geleden was het een no-go area. Met alle stakeholders is men toen gaan kijken: wat kun jij bijdragen om het park tot een betere ruimte, een betere plek te maken. Vervolgens is er een organisatie aangesteld die integraal verantwoordelijk is voor zowel het fysieke beheer als de programmering. Intussen zijn er terrassen, is er een pingpongtafel, is de kwaliteit van het groen enorm hoog en wordt er van alles georganiseerd. Het budget bedraagt 10 miljoen dollar per jaar en wordt deels gefinancierd door vastgoedeigenaren die snappen dat dit een slimme investering is, omdat de waarde van hun vastgoed erdoor

stijgt. Ook de restaurants dragen een deel van hun winst af. Er is een heel uitgebreid model ontwikkeld dat heel duurzaam is. Ruim 40 jaar lang zijn ze nu aan het uitproberen hoe ze dingen het beste kunnen doen. Ze zijn al aan de derde generatie kiosken bezig omdat de eerste 2 niet bevielen en zo zijn ze voortdurend aan het uitproberen en doorontwikkelen. Bryant Park is een heel goed voorbeeld van hoe dingen niet eenmalig maar structureel moeten zijn en hoe belangrijk het daarom is om coalities te vormen en geldstromen te garanderen. Geïnspireerd op dit model hebben we recent een vergelijkbare place management organisatie opgezet in Rhijnhuizen (zie het hoofdstuk hierover op bladzijde 126).



ZOHO Rotterdam

Wat je aan placemaking doet, heeft invloed op het hele gebied. Een van de belangrijkste lessen die wij geleerd hebben uit de ontwikkelingen van het Zomerhofkwartier, is dat we vergeten zijn om vooraf over geld na te denken. De waarde van het vastgoed in het gebied neemt enorm toe door de leegstand te bestrijden en het gebied te verbeteren. Als we drie jaar geleden een deal zouden hebben gemaakt dat we het verschil tussen de waarde nu en de waarde toen zouden delen dan zouden we een organisatie hebben die heel lang met budget in het gebied zou kunnen werken. In nieuwe gebieden proberen we dat nu meteen mee te nemen zodat partijen die profiteren ook mee kunnen investeren. Er zijn al een paar goede voorbeelden van hoe dat in de praktijk werkt. Zoals bijvoorbeeld bij de Zuidas in Amsterdam, waar Saskia Rill plintmanager is (zie ook het hoofdstuk over de Zuidas op pag. 92).

Zij wordt voor de helft betaald door de gemeente en voor de andere helft door alle eigenaren in het gebied. Het Erasmusveld in Den Haag (zie het hoofdstuk hierover op pag. 120) is ook een mooi voorbeeld van gebiedsmanagement. De gemeente wil dat daar een hele duurzame wijk verrijst. Gebiedsontwikkelaar BPD Ontwikkeling realiseert hier samen met andere belanghebbende onder andere een stadstuin en een tiny houses-dorp om het gebied waar zij in de toekomst gaan ontwikkelen een andere identiteit te geven. Ze betrekken de gemeenschap bij wat ze aan het doen zijn en zijn niet alleen bezig voor de rijkere inkomens in het gebied, maar ook voor de bestaande, aanpalende wijken.

5 STADSMODELLEN



Schouwburgplein Rotterdam

Heel veel steden zijn op stads- of binnenstadsniveau tot een ‘Stad op ooghoogte’-strategie gekomen. Rotterdam doet het met de City Lounge-strategie; Groningen als fietsstad is al in de jaren 70 begonnen; Leeuwarden pakt de culturele hoofdstad als doel en zegt: we kijken niet naar de plekken maar we kijken nu naar de hele stad en maken het Mienskip, de gemeenschap, verantwoordelijk. Maastricht doet het eigenlijk al decennialang door gewoon goeie plekken te maken. Door grootschalig de shift van een stad voor auto’s naar een stad voor langzaam verkeer te voltrekken, creëren ze grote publieke ruimtes die veel aantrekkelijker zijn voor voetgangers. Daarnaast proberen ze de randvoorwaarden

te scheppen om die ruimtes ook op een goede manier in te vullen. Ze denken echt vanuit hun stedelijke strategie na over hoe straks op detailniveau goede plekken te krijgen. In plaats van het af te dwingen op kleine plekken en het dan naar grotere gebieden door te trekken, gaan zij van groot naar klein. In Tilburg zie je dat de gemeente behalve de herinrichting van de Spoorzone ook aan het kijken is hoe ze de binnenstad fijnmaziger kan maken, zodat het een aantrekkelijke stad wordt om in te verblijven. Een beetje in de lijn van hoe dat in Melbourne is gebeurd. Eigenlijk zien we dat overal in het land gebeuren.