

Shared Space

Ruimtelijke kwaliteit

Plekken die men en trekken



provinsje Fryslân
provincie Fryslân



Lead Partner
Shared Space

Provincie Fryslân

Po tbu 20120
8900 HM Leeuwarden

[www. shared- space.org](http://www.shared-space.org)

Inhoud

Deel 1

Nadenken over ruimtelijke kwaliteit

- 5 Inleiding
- 6 Pilotprojecten Shared Space
- 8 Voorbeelden van plekken die trekken, of niet

Deel 2

Vijf op ruimtelijke kwaliteit

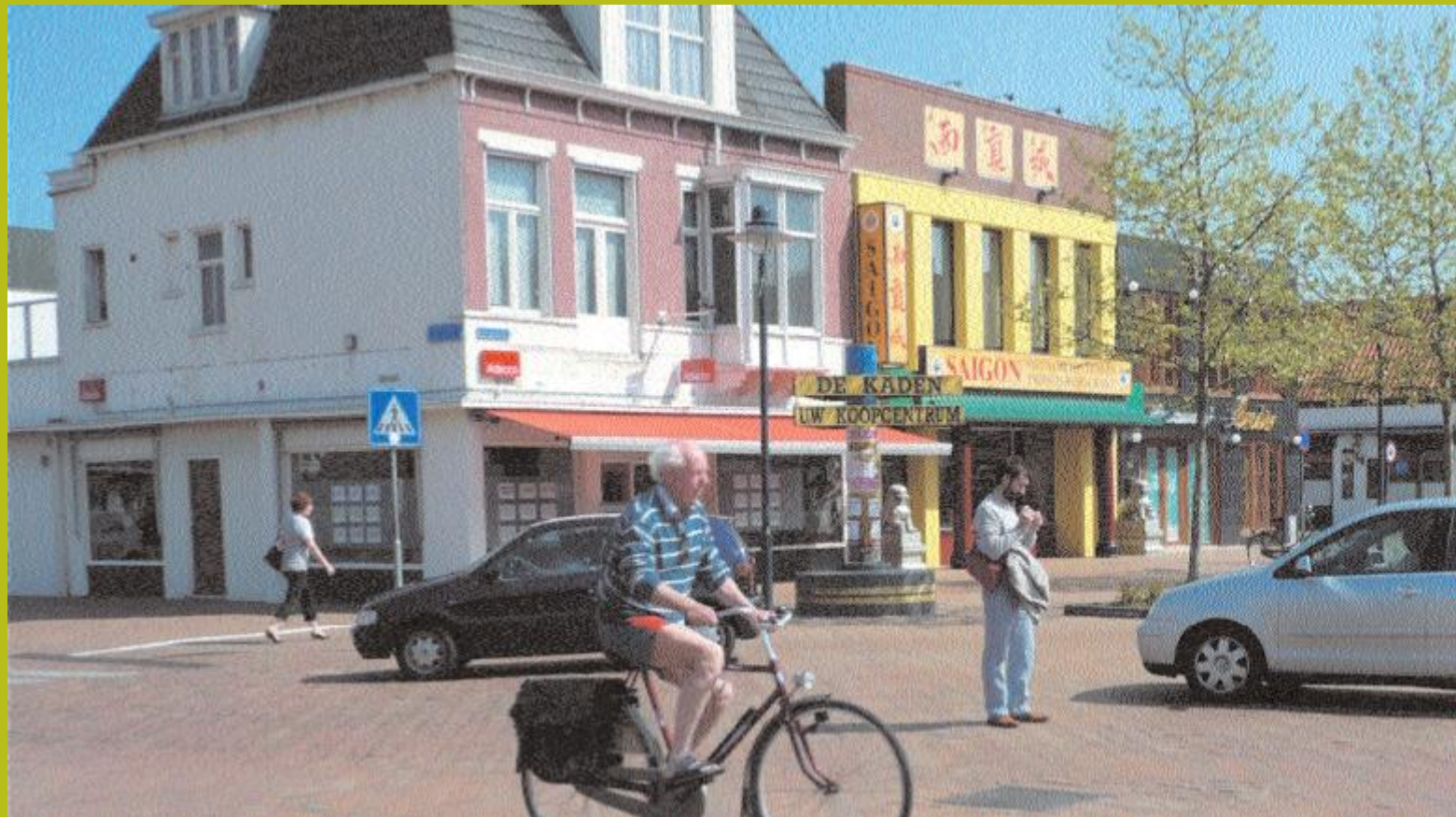
- 30 Het belang van ruimtelijke kwaliteit
- 34 De ingrediënten van ruimtelijke kwaliteit
 - Ruimtelijke complexiteit
 - Culturele identiteit en diversiteit
 - Levendigheid
 - Toegankelijkheid voor alle gebruikers
 - Duurzaamheid
 - Economische functionaliteit
 - Rechtvaardigheid en menselijke maat

Deel 1

Nadenken over ruimtelijke kwaliteit

4

De Kaden in Drachten werd al in [jaar] ingericht volgens de principe van Shared Space. Hier kruist de doorgaande weg een winkelstraat, zonder een barrière te vormen voor het winkelende publiek.



Inleiding

Er is al ontzettend veel geschreven over ruimtelijke kwaliteit. En nu komen we vanuit het Europese project *Shared Space* ook nog met een publicatie over dit onderwerp. Waarom?

Het *Shared Space*-concept gaat over de kwaliteit van publieke ruimte. Dit boek is het laatste in een reeks van drie, waarin het *Shared Space*-concept wordt uiteengezet. In het eerste boek, met de titel 'Ruimte voor iedereen', hebben we al gezegd dat de openbare ruimte het hart van de samenleving is. De inrichting van de openbare ruimte weerpiegelt ons beeld: hoe ziet onze samenleving eruit, wie maken er deel van uit, hoe gaan we met elkaar om en wat vinden we belangrijk? De kwaliteit van de openbare ruimte is geen doel op zich. Waar het om gaat, is dat we ruimte maken voor mensen, ruimte waarin zij zich prettig voelen en waar ze graag in verblijven. Ruimte heeft alleen dan kwaliteit als ze bijdraagt aan de kwaliteit van leven. De mensen zijn leefomgeving staan centraal.

Nadat we in de tweede publicatie 'Van project naar proces' hebben getoond bij de manier waarop de verschillende gebruikers en beheerders van de openbare ruimte betrokken kunnen worden bij de inrichting ervan, willen we in deze derde publicatie nader inzoomen op wat *Shared Space* precies verstaat onder 'ruimtelijke kwaliteit'. Kwaliteit lijkt een objectief begrip, toch zijn er volgens ons enkele universele waarden die van invloed zijn op de manier waarop we de kwaliteit van de ruimte beoordelen.

Om uw gedachten over het begrip 'ruimtelijke kwaliteit' te prikkelen, hebben we verschillende voorbeelden die de afgelopen jaren betrokken waren bij het Europese project *Shared Space* uitgenodigd om twee plekken uit te kiezen, die zij persoonlijk al prettig of onprettig ervaren, en deze van commentaar te voorzien. Het resultaat hiervan vindt u vanaf pagina 8. Aan de hand van deze bijdragen hebben we in het tweede deel van dit boek, vanaf pagina 32, uiteengezet

wat in *Shared Space* wordt verstaan onder 'ruimtelijke kwaliteit'. Daarbij willen we aantonen dat het *Shared Space*-concept in zijn streven naar ruimtelijke kwaliteit twee tegenstrijdige (Europese) overheidsdoelstellingen - namelijk economische groei en duurzaam gebruik van de ruimte - op een unieke wijze met elkaar weet te verenigen. Sterker nog, dat de benadering van *Shared Space* naast economische en duurzaamheidsdoelstellingen, ook helpt andere sectorale beleid doelen te realiseren, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, cultuur en welzijn.

We hopen dat u na het lezen van dit boek met ons concludeert dat investeren in ruimtelijke kwaliteit een investering is in mensen, in landchap en cultuur en in de economie. Een investering in de toekomst, die zich echter dadelijk terugbetaalt in levenruimte voor mensen.

Projecten

In de periode 2004-2008 werkten zeven projectpartners samen in het Europese project *Shared Space*; zij pasten de *Shared Space*-benadering toe in een eigen proefproject.

Bohmte



De Duitse gemeente Bohmte richtte de lange doorgaande weg in het dorpje opnieuw in. Deze weg vervult een belangrijke rol als winkelgebied, maar ook als doorgaande route van en naar het regionale wegennet. In nauw overleg met omwonenden en winkeliers is een ambitieus plan uitgewerkt. Bohmte heeft kunnen zien om van de drukke route door het dorp weer een echte dorpsstraat te maken.

Stroobrechtvaart



*De Nederlandse provincie Fryslân koos ervoor een route in het buitengebied opnieuw in te richten volgens de principes van *Shared Space*. Het gaat om een lange doorgaande weg langs een historische trekvaart, de Stroobrechtvaart. Van de 16e tot de 19e eeuw was de Stroobrechtvaart één van de belangrijkste 'verkeeraders' in de provincie. De nieuwe inrichting van de route geeft de passant weer een indruk van de rijke cultuurhistorie van het gebied.*

Emmen



*In de jaren '70 kwam de Nederlandse gemeente Emmen met een primeur op ruimtelijk gebied: het woonerf. In de decennia erna ontwikkelde dit concept zich landelijk en internationaal steeds meer tot een verkeersconcept met verkeersregels en borden. Met het *Shared Space*-project Heilsterbrink en het project Emmen Revitalized keert de gemeente Emmen terug naar de kern van het woonerf-concept: de bewoner. De bezinning op het woonerf-concept heeft geleid tot een totaal nieuwe werkwijze bij de gemeente. En ook op straat in de wijk Heilsterbrink is de vernieuwing van het woonerfconcept zichtbaar geworden.*

Ip wich



Het project in Ip wich in de Engelse Suffolk County richtte zich op verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond het Ip wich Town Football Stadium. In dit gebied stond de leefbaarheid onder druk door sociale onveiligheid en intensief verkeer, met name rond de wedstrijden. Door het karakter van de buurt te versterken en fietsen en wandelen aantrekkelijker te maken, is bereikt dat de buurt een stuk minder door autoverkeer wordt gedomineerd.

Ejby



Het Deense dorp Ejby wordt sinds jaar en dag in tweeën gedeeld door de spoorlijn die dwars door het dorp heen loopt. Met de start van het Shared Space-project is in Ejby een lang gekoelde wijk in vervulling gegaan: de omgeving van het station - gebied is opnieuw ingericht met als doel de twee delen van het dorp weer met elkaar te verbinden en het gebied beter toegankelijk te maken voor minder validen. Eind 2006 is het nieuwe dorp centrum feestelijk in gebruik genomen.

Ootende



Het Belgische Ootende startte haar pilotproject met het idee de stad delen. Konterdam en Meiboom weer met elkaar te verbinden door de bouw van een brug over de drukke autoweg die beide wijken van elkaar scheidt. Gaande met het project ontstond echter de overtuiging dat de leefbaarheid in de wijk Konterdam meer gediend zou zijn met het versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte in de wijk zelf. Daarom zijn diverse plekken waar eerder de auto het straatbeeld domineerde opnieuw ingericht. En wel zo, dat alle gebruikers van de ruimte zich letterlijk op hetzelfde niveau begeven. Door te investeren in een aantrekkelijk 'langzaam' netwerk in de wijk zelf en in de richting van het centrum, worden wijkbewoners uitgedaagd vaker de fiets te pakken.

Haren



Het Shared Space-project in de Nederlandse gemeente Haren omvat twee locaties. In Noordlaren is met een actieve inbreng van de school en de kinderen de omgeving van de dorpschool opnieuw ingericht zodat parkerende auto's de plek herkennen als plek waar kinderen spelen, rennen en fietsen. In het dorp Onnen wilde in teek van het Shared Space-project het dorpskarakter te versterken. Na het verdwijnen van diverse voorzieningen had het dorp eigenlijk geen herkenbare kern meer, wat de veiligheid van het verkeer door het dorp niet ten goede komt. Na herinrichting van de dorpskern heeft het dorp weer een herkenbaar centrum, waar het verblijven voorop staat.

Veel ruimte

8

Wat is kwaliteit en wat niet? Om uw gedachten daarover te prikkelen geven elf personen die betrokken zijn geweest bij het Europese project Shared Space op de pagina's 8 tot en met 29 voorbeelden van plekken die zij al prettig of juist onprettig ervaren, met een toelichting waarom. Wie welke bijdrage heeft geleverd, staat in het colofon.

Het centrum van Barger-Compas is te groot ingericht voor enkel de verkeersfunctie. De verschillende wegen geven een verwaaleffect. Er zijn geleidelijk op de verkeersintensiteit onnodige verkeerslichten die ook nog niet intensiteit afhankelijk functioneren. Verkeer moet daardoor onnodig wachten en wordt er door rood gereden. De afvalcontainers, lichtmasten en borden geven een rommelige indruk. Niet leuk om naar te kijken en dus richt ik me maar op het rode licht: zo snel mogelijk hier vandaan. De vorm van de bebouwing is blokkerig en eentonig en versterkt daarmee de grootte van het gebied. Het gebied is op geen enkele wijze ingericht voor ontmoeting in welke vorm dan ook, terwijl de ruimte er wel voor aanwezig is.



Voorbeelden van

Stad vloer

De Hoofd traat in Emmen is ingericht als een stadsvloer. Hier rijden auto's, maar dan alleen met de tempering van het verkeer. Het levert een mix op van fietsers, wandelaars en auto's. Die moeten dus rekening met elkaar houden, elkaar aankijken. Het wegdekpatroon is aan dit gemixt gebruik aangepast: geen aparte banen voor wie dan ook en dus geen mogelijkheid om delen van de ruimte te claimen. De ontmoeting functie wordt compleet gemaakt door geparkeerde fietsen en oude en jonge bomen onderdeel van de ruimte te laten zijn. De wat rommelige uitstraling van de winkelpanden past bij het gevarieerde straatbeeld en de overgang van openbaar terrein naar privéterrein is niet merkbaar. Zowel de vaste elementen in het gebied en de gebruiker vormen samen een geheel en gedragen zich daar ook naar.



plekken die trekken, of niet

Doorrijden graag

10

Elke dag dat ik naar mijn werk ga, kom ik door het dorp Sauwerd, lang deze plek. Deze plek heeft alle in zich om een mooie plek te zijn: een oude mederij, een karakteristiek schoolgebouw, mooie vrijstaande woningen langs de loten met bruggetjes, horeca en een dorp winkel. Maar het is geen mooie plek.

Zeker in de ochtend- en avondspits wordt deze plek gedomineerd door een onafgebroken stroom forenzen die vanuit verder gelegen dorpen van en naar de stad Groningen rijden. De brede afvalweg slijt het dorp pijnlijk in tweeën. Over de tekenen kan eigenlijk maar op één plek, bij de verkeerslichten naast de voormalige mederij. En zelf dat is niet veilig. Voor en na schooltijd staan daarom op deze plek verkeersbrigadiers om de kinderen de weg over te loodsen. Ook fietsers wagen zich hier niet op de rijbaan. Voor hen zijn er aparte fietsstroken die met betonranden zijn afgeheiden van de rijbaan.

De oude mederij is vanuit de richting Groningen een echte blikvanger, maar op dit moment niet een om trots op te zijn. Tot voor kort waren de kapotte ramen ervan zelf nog dichtgetimmerd. Inmiddels heeft een aantal krakers zich over het pand ontfermd waardoor het er in elk geval niet minder in de steek gelaten

uitziet. Maar het blijft een rotte tand die ongetwijfeld op je netvlies blijft al je voor het eerst met dit dorp kenni maakt.

Aan weerszijden van deze plek staan maximum snelheidsborden die een beroep doen op de weggebruiker om het gas los te laten. Maar getuige de aanwezige flitspalen geven de meldingen hier niet positief gehoor aan. Geen wonder, want de wegrichting doet geen enkel beroep op de weggebruiker om rekening te houden met de mensen die hier wonen. Integendeel: vlak voor en na de enige 'oversteekbare' plek in het dorp staat nota bene een voorrangsbord

dat qua formaat eerder thuis hoort lang een auto sneller dan hier, midden in het dorp. 'Doorrijden graag!' Uit de hele inrichting blijkt dat de wegbeheerder de leefbaarheid in het dorp ondergeschikt heeft gemaakt aan een goede doorstroming van het verkeer. Dat had anders kunnen mooier gekund!

Toch is er hoop voor deze plek. De provincie, die de weg beheert, heeft besloten dat er een nieuwe weg naar Groningen komt die buiten het dorp om gaat. Ik hoop van harte dat het dorp, de gemeente en de provincie deze kans aangrijpen om van deze plek echt een gezellig dorp hart te maken!



Verankerd

Dit is een mooie plek, een plek waar je blij van wordt. Ik loop regelmatig vanuit kantoor even naar het centrum van Groningen en kom hier dan lang. De foto zelf is genomen vanaf de zogeheten A-brug, genoemd naar het water 'de Drentsche A', dat onder de brug door stroomt.

De brug zelf vormt een belangrijke toegang naar het centrum van Groningen. Het is er dan ook altijd een drukte van belang: fietser, voetganger en taxibus en krioelen door elkaar van en naar het stad centrum. In de zomer gaat de brug regelmatig open, waardoor binnen de kortste keren grote drommen voetganger en fietser voor de slagbomen staan te wachten. Maar echt vervelend lijkt niemand het te vinden.

Vanaf de brug heb je een prachtig zicht op een mooi stukje oud Groningen. De talrijke rode tenen pakhuisen aan de Hoge en de Lage der A herinneren aan de overzeese handel die eind de 17e eeuw van hieruit werd gedreven door onder meer bierbrouwerijen en graanhandelaren. De naam Hoge en Lage der A refereert aan de hoogte van beide kade. De A stond eerder in directe verbinding met de zee, waardoor ook de handelaren die aan de A gevestigd waren bij het laden en lossen rekening moesten houden met de wisseling van

eb en vloed. De schepen die er nu aan de eeuwenoude kade liggen, maken dat je weinig verbeelding nodig hebt om je voor te kunnen stellen hoe het hier enkele eeuwen geleden toeging.

De Hoge der A is overigens recentelijk opnieuw ingericht. De parkeerplaatsen zijn naar de andere kant van de weg verplaatst, zodat er lang het water meer ruim-

te is ontstaan. De gemeente heeft de werkzaamheden aangegrepen om onderzoek te doen naar de exacte locatie van de stadsmuur die hier in de 14e eeuw heeft gestaan. De fundering van deze muur is gevonden. De gemeente heeft de verdwenen stadsmuur weer een beetje tot leven gebracht door haar zichtbaar te maken in de bebouwing.



Ko tbare tad

12

Voor mij is deze treurige traathoek aan de rand van Bath, een stad die op de Wereld Erfgoedlijst staat, het toonbeeld van teloorgang van de openbare ruimte! Waar dient deze ruimte voor? De onbeholpen lelijke gele strepen moeten parkeren verbieden, maar waarom zouden we een dergelijke ruimte midden in koctbare steden zo verprutsen? De hoogte van de ramen zorgt ervoor dat er totaal geen interactie ontstaat tussen gebouw en straat. Dit is een voorbeeld van een hoek waar fantasie en creativiteit geen kans gekregen hebben.



Knooppunt

Dit is Seven Dial in Covent Garden, mijn favoriete plek in Londen - een druk en gecompliceerd knooppunt van zeven straten dat door zijn samenhang en omgeving een beschafte en intrigerende ruimte voor menselijke interactie doet ontstaan. Er is altijd wel een of ander aspect van het leven te zien. Deze plek behoort niet alleen maar bij de wereld van het verkeer. Dat komt doordat het monument in het midden (een zonnwijzer) wordt benut als een plek waar je elkaar kunt treffen, even in de zon kunt zitten, de laatste mode kunt shoppen en de wereld voorbij kunt zien gaan. Toch voldoet deze ruimte prima: de verkeersstroom is veilig en efficiënt en er is altijd veel levendigheid, kleur en actie.



Gemi te kan

14

Ik heb gekozen voor een stukje van de in 2007 gereconstrueerde brink in Zuidlaren. De reconstructie was nodig omdat het riool werd vervangen. De scheiding van de verkeerssoorten is echter gebleven en op enkele details (o.a. kleur, nieuw hoogterechtelijk voor parkeerplaatsen) is de inrichting gebleven zoals hij was. Een uitermate gemist kan dus! Dit toont aan dat er nog veel (Shared Space) mistiewerk verricht moet worden.



Drukke weg

Het mij mee t aan het hart liggende Shared Space-voorbeeld blijft toch de in 2002 gerecon trueerde Rijk traatweg voor het gemeentehui in Haren bij de kruising met de Meerweg. De combinatie van drukke weg met bus en auto' gemengd met fietser en voetganger en terras zitter waar (mee tal) iedereen rekening met elkaar houdt. En met inmiddel aantoonbare vermindering van ongelukken.



Ieder z'n plek

16

Deze foto is in hetzelfde gebouw genomen als de foto hiernaast, slechts 30 meter verderop. Het zijn afgeloten werkweldjes, ieder zijn eigen. Weinig interactie, allemaal eigen eilandjes aan de zelfde looproute. Een echte hokje-geest! Al iemand in de ene kamer teveel lawaai maakt, maakt dat inbreuk op de werkvreugde in de andere kamer. Daar laat men dan al snel de deur dicht, al te tellen daad, al uiting van ongenoegen en frustratie.



Hogedrukpan

Dit is een Shared Space werkplek. Hij ligt midden in de looproute door het gebouw. Alle rangen en tanden binnen de organisatie, ook het afdeling hoofd, zoeken 's ochtend een werkplek. Iedereen is gelijk, de werkplekken ook. Het is echter geen kantoortuin, want dan heb je zelf een vaste plek. We zoeken het met elkaar uit, overleggen met elkaar, lachen, horen elkaar telefoongesprekken, toren ons aan luidruchtigheid, maar maken ons er ook zelf natuurlijk wel een schuldig aan. We redden het met elkaar. Een zeer creatieve hogedrukpan om in te werken! Vergeleken met de foto hiernaast twee heel verschillende werelden, en toch heel dicht bij elkaar. Ik hoef je niet te vertellen waar ik dagelijks te vinden ben...



Transfer-ruimte

18

Dit gebied rond het Tower Rampart Bus Station vertoont verchillende bouw- en bebouwingstypen die geen eenheid vormen. Het straatmeubilair is oud en krakemikkig waardoor er een hinderlijk en rommelig straatbeeld ontstaat met veel hekken, palen van verkeersborden en toplichten. Het gevolg is dat het gebied moeilijk te 'lezen' is. De voetgangergebieden zijn te breed en open; ze ontberen gestructureerde vrijheid. Iedereen krijgt zo al gauw een willekeurige route naar zijn of haar bestemming, wat op zich nog niet zo erg is. Maar op een drukke dag kan dat wel wat veel gevraagd zijn. Tel daar bij op de veiligheidrisico's want bus en kruisvoetganger route en voetganger moeten de weg overlopen - je moet het koppie er wel bij houden! Terwijl het gebied een teveel aan regulerend straatmeubilair heeft is het niet duidelijk wie welke plaats inneemt: de voetganger, de bus of de auto? Dit is ook nog een knap gevaarlijk omdat er nergens in het hele gebied voor de bus en duidelijk wordt dat ze op voetganger moeten letten.

Er zijn veel verloren ruimte en banken die nooit gebruikt worden; ze zijn puur verzamelplaatsen van rommel en vuil. Het gebied ziet er hard, koud en kaal uit. Ondanks pogingen die gedaan zijn om planten en

zachtere elementen aan te brengen gaat er niet uitnodigend van uit. Het is een drukke doorgaande route met nergens een veilig plekje, er is helemaal geen belevenis. In tegendeel, de uitgegrepte betonvlaktes, het ontbreken van zachte landschapselementen en de onpersoonlijke aard van het gebruik van deze ruimte brengen een gevoel van eenzaamheid teweeg. Er is geen reden om langer in dit gebied te verblijven anders dan het te gebruiken voor zijn functie als busstation.



Eiland

Op dit plein, het tadhui plein in Woodbridge, heb je traditionele, locale architectuur, wat mij met een gevoel van trots vervult. Ik ervaar een rijke geschiedenis in het straatbeeld, bemerk een verscheidenheid aan bouw stijlen en zie oog voor detail in het straatmeubilair. Dit alles maakt mijn ervaring intens. De ruimte doet open, Europees buitenland aan door de bomen en de terrassen. Het gemeentehuis is een opvallend, groot gebouw, dat er sterk uit springt. De kleine straatjes die op het plein uitkomen dragen bij aan een gevoel van knuutsche beleving waardoor het gevoel van weidheid van het plein sterk wordt. Het plein wordt aan alle zijden omgeven door een weg maar de geringe verkeersdichtheid en het eenrichting verkeer helpen voorkomen dat auto's de ervaring hinderlijk beïnvloeden. De gebouwen aan alle zijden van het plein zijn kleurrijk en interessant met diverse soorten winkels die verchillend publiek aantrekken. De weg werkt als een markering die mij apart zet van al de drukte op de trottoirs. Deze inrichting draagt ertoe bij dat het plein je doet denken aan een eiland met schilderachtig uitzicht over het water! Het eiland is van perfecte afmetingen: het verchaft mij een veilige plek van waaruit ik de wereld voorbij kan zien gaan zonder dat ik er persoonlijk deel van hoeft uit te maken.



De weg zuigt

20

Deze tedelijke inval weg met vrije bu baan vertelt een chaotisch verhaal en is nauwelijkm afleebaar. De snelheid is beperkt tot 50 km per uur, maar het beeld dat wordt gecreëerd is dat van een autoweg. Deze weg is enkele jaren geleden opnieuw aangelegd; het gaat niet om een ontwerp uit de jaren '60. Iedereen krijgt zijn plaat toegewezen, maar dat blijkt niet te werken en allereerste hindernissen (paaltjes, rekken etc.) moeten deze territoria helpen afbakenen. Op de foto zie je twee opeenvolgende verkeerslichten met ertussen een voetganger oversteek. Al je al automobilist de buis halte voorbij bent, bemerk je nauwelijkm het dichtstbijzijnde verkeerslicht omdat je door de aanleg vooruit focust en enkel oog hebt voor het verkeerlicht. De aanleg maakt dat je binnen je afbakening kijkt en men elijkm nauwelijkm in staat bent rekening te houden met wat erbuiten gebeurt; de signalen in je gezichtsveld laten je zo sterk vooruit kijken dat je, zelf al rij je langzaam, geen oog hebt voor wat er links en rechts gebeurt. Ze zuigen je al het ware vooruit. De toegevoegde obstakels wijzen erop dat zaken niet naar behoren werken. Het sterke gebrek aan afleebaarheid zorgt voor ongewenst gedrag en objectief onveilige situaties. Je wordt er niet van bewuust bij het gebruik van de weg dat er veel mensen en wonen.



Privaat is ook publiek

De reden waarom ik deze plek in het dorp De Haan aantrekkelijk vind, is dat de publieke ruimte wordt gebruikt door de mensen die er wonen en zaken doen op een zodanige manier dat het ook voor de voorbijganger duidelijk wordt dat de publieke ruimte deel is van een leefomgeving. De café-uitbater heeft zijn gebouw en terras geïntegreerd in de publieke ruimte. Hij maakt duidelijk dat zijn uitbating een deel is van het openbare leven. Onbewust wordt hierdoor het straatbeeld mee bepaald zonder dat er door de overheid ingrepen zijn uitgevoerd. De overheid heeft wel toelating gegeven om een parkeerplaats op te offeren voor het realiseren van een terras. Bij mooi weer worden 's avonds mensen op de terraswand geplaatst waardoor het straatbeeld ook in het donker iets gezellig krijgt.

De straat die voorheen een monofunctioneel beeld gaf, enkel voor verplaatsingen, krijgt plotseling een bijkomende dimensie. Hierdoor ontstaat een wijzigend gebruik en komt de mens expliciet in beeld. Niet enkel als randfenomeen op de voetpaden dichtbij de gevel, maar prominent in het gezichtsveld van de auto. Deze plek leeft, is multifunctioneel en is objectief veilig. Wat betekent dit voor het ontwerpen van publieke

ruimte? Laat de bewoner de straat gebruiken zonder geconditioneerd te gaan denken in termen van wat kan en niet kan. Het vergt niet altijd overheidsinventeringen om een stuk publieke ruimte aantrekkelijker te maken en meteen veiliger. Automobilisten gedragen zich verantwoordelijk als de context hen erop aanpreekt. Deze context wordt niet alleen door de overheid gecreëerd, ook de bewoners kunnen hieraan bijdragen, zonder een aantal essentiële functies van de publieke ruimte in het gedrang te brengen. De doortroming voor auto's, voetgangers, fietsers wordt gegarandeerd op een aangename en veilige manier en

de openbare ruimte wordt gebruikt om te verblijven, handel te drijven etcetera. Het geeft levendigheid aan de straat en er ontstaat ook een vorm van informele contacten. De voorbijrijdende fietser zwaait of roept naar de kenners die op het terras zitten.

Bij de aanleg van de aanspalende bibliotheek heeft de gemeente een stuk bijkomend openbaar domein gecreëerd dat aanvullend is op het privé-initiatief. Op deze manier is een aangename context ontstaan die effectief gebruikt wordt en een nieuw stukje dorpsleven een kans geeft.



Alle bij elkaar

22

De enige plek die al echt centraal gekenmerkt kan worden in dit dorp wordt 'verpe t' door de aanblik van lelijke voorzieningen al een mededelingenbord, gla bak en kledingcontainer! Bah. Dit nodigt niet uit om hier nu een iemand te ontmoeten (toch dicht bij dorp caf) of op een bankje te gaan zitten, terwijl de omgeving hier ook prachtig i !



Plek met vaart

*Dit terreintje is in functie al parkeerplek voor dorps-
huizen de Hoeksteen, maar fungeert ook al toeristische
uitvalbasis voor wandelingen in de achterliggende
polder. Er staan ook wel eten kraampjes (patat, pannenkoeken
en vis) en het wordt gebruikt voor kleinere
buitenevenementen in het dorp, zoals een playback show,
de aankomst Sinterklaas en een kerstmarkt. De plek
traakt rust en nogal eens uit al is hij leeg is, je hebt er
contact met water, het vaartje en verderop het Zuid-
laardermeer, de polder, het oude lint naar Onnen, het
oude Veerhuis, het oude kerkje en andere authentieke
bebouwing van het dorp - Prachtig!*



Gekooid

24

Op deze kruising in Londen is de openbare ruimte overgeleverd aan het keurlijf van planologie, regelgeving en controle! Iedereen die taat te wachten om door deze ruimte te rijden of te lopen, lijkt wel geïnteresseerd en bezorgd, gejaagd en kwaad. Sporen van meniglijke activiteit zijn ytematisch uitgewist. De chitterende pub aan de andere kant van de weg ligt op terven. De kruising is exact volgen de bestaande regel en richtlijnen geïtueerd. Met al gevolg dat de pub nergens ligt - een verloren kans op een prachtplek aan de rand van de Theem .



Buitentapijt

De foto is van het dorpje Norre Aaby in de gemeente Middelfart. Het is een foto van het dorp centrum. In het centrum liggen allerlei winkels, de bibliotheek en een deel van de gemeentelijke administratieve dienst. Norre Aaby is een typisch Deens dorpje. De hoofdweg loopt door het centrum met winkels langs deze weg. Met het toenemende verkeer kwam er enkele jaren geleden een roep om verkeerremmende maatregelen.

Het project was niet gepland als onderdeel van Shared Space. Maar plan en uitvoering bevatten wel veel Shared Space elementen. Ik geniet erg van dit gebied. Als planoloog geniet ik er beroepsmatig van maar ook als dagelijks gebruiker doe ik dat. Als dagelijks gebruiker kan ik zeggen dat het verkeer tamelijk rustig is en de sfeer relaxt. Er is een mix van wegdekken waar voetgangers, fietsers en auto's hun gang kunnen gaan. De banken illustreren dit - neem rustig de tijd om een lekker te gaan zitten - evenals het zeer geringe aantal verkeersborden. De materiaalkeuze heeft het effect van een soort buitentapijt; een tapijt dat je in of uit de openbare gebouwen in de openbare ruimte leidt. Dit is ook het gevoel dat ik krijg als ik in mijn auto in dit gebied rij - het is een plaat voor mensen en verkeer, in die volgorde.



Eruit getild

26

Op deze foto - genomen in Leeuwarden - is een plein te zien dat al het ware in lo gekoppeld van zijn omgeving door middel van een trap. Het is net of het plein en de aangrenzende bebouwing niet bij elkaar horen. Dat maakt deze plek voor mij onaantrekkelijk.



Plek met rek

Deze plek, ook in Leeuwarden, waardeer ik met name vanwege de relatie tussen de ruimte zelf en de bebouwing daaromheen. De foto toont de relatie tussen het plein en het terras. De overgang tussen het terras en de ruimte hangt af van het aantal terrasbezoekers. Al er meer mensen zijn komen er toelen bij en schuift het terras verder het plein op. In de ruimte zelf zie je voltrekt geaccepteerd gedrag van auto's, fietsers en voetgangers door elkaar.



Kindvrij

28

Deze foto vat in een oogopslag alle ellende samen die je in een woonwijk kunt tegenkomen. Je ziet hier een kruispunt, waar men getracht heeft de veiligheid terug te brengen. Op de foto kijk je richting het noorden, de kruispunt draait er haak op. Al veiligheid - remmer zijn op het kruispunt de straten vermaald door in de vierokkel van de kruising een element te plaatsen.

Op drie van die plekken is dit element een doorgegoten omzoomd vierkantje dat volgeplant is met heel saaie truijkjes - erg lelijk, en je kunt er niet mee, verloren ruimte dus. Het vierde vierkantje is de 'peelplaat' links vooraan. Qua truijktheid is die amper te overtreffen. Op een licht verend ondergrondmateriaal zijn een chommeltje en een klimtoegel annex glijbaan neergezet. Verder staan er op het 'pleintje' dat men op deze manier wilde creëren een paar chot en cheve paaltjes, links en rechts elk een betonnen bankje, en twee ondergrondse vuilniscontainers.

Aangezien dit een emblematisch voorbeeld is voor zichzelf preekt, is er op alle vier de hoeken vanuit beide richtingen een 30 km - woonerfbord geplaatst (dat alleen zijn dus al acht borden). Zoals men bij het bord links vooraan kan zien, begint en eindigt het woonerfgebied 2 cm voor respectievelijk na het peelplaatje.

Tot overmaat van ramp is voor het peelplaatje juist het vierhoekje aan de westkant gekozen, een plek die vanwege het huisernaast nooit in de zon staat, behalve midden in de zomer, wanneer je eigenlijk liever een beetje schaduw hebt. Ik kom hier elke dag een paar keer lang en ik heb nog nooit een kind op het peelplaatje zien spelen of op de bankjes zien zitten. Het

enige wat op dit pleintje gebruikt wordt, zijn de vuilniscontainers. En zelfs dat functioneert niet vlekkeloos, want uit achteloosheid wordt oude rommel ook maar gewoon op het peelplaatje gedumpt. Uit deze plaat preekt liefdeloosheid, achteloosheid en verwaarlozing - werkelijk een drama.



Dramatisch

Een drama van een geheel andere orde zie je ook op deze foto. We waren aan het wandelen in de Centrale Pyreneeën en zagen het staan op de kaart: Torre de Mediano, midden in een tuwmeer, en even ten westen ervan Mediano Nuevo. We werden nieuwsgierig en gingen kijken bij de Torre. Wat we daar zagen raakte ons recht in het hart: een kerktoeren midden in het meer als blijvende herinnering aan het dorp dat daar ooit stond en dat vanwege de aanleg van een tuwmeer verplaat moet worden.

In de loop van de tijd over de treek Sorbarbre, wordt de Torre 'het symbool van de ontvolking' genoemd, en dat klinkt niet bepaald juichend. Het is dan ook nogal dubieus om dit als voorbeeld voor een plaats met kwaliteit te kiezen. Waarom ik het dan toch doe? Omdat hier het verleden niet is uitgewist. Tot in lengte van dagen blijft deze plek zijn verhaal vertellen: de tijd die hier ongetwijfeld door de bewoners van het dorp geleverd is en hun verdriet toen ze moesten wijken voor de economische belangen van een heel gebied die ten grondslag liggen aan de aanleg van zo'n tuwmeer. Je ziet het allemaal voor je ogen gebeuren, ook zoveel jaar na dato. Ik heb het hier niet over of je zo'n tuwmeer moet willen of niet. Het beluistert op een gegeven moment een feit.

En dan kan je ervoor kiezen om alle met de grond gelijk te maken. Maar je kunt ook een dramatisch uiteroepeten laten staan. Al het water laag staat, komt de toren bijna in zijn geheel tevoorschijn, en al het hoog staat, zoals op de foto, kan je er met bootje heen (wat op zich al opmerkelijk is, want meestal zijn

tuwmeren verboden terrein). Deze plaats heeft een enorme lading en hij blijft in je geheugen gegrift staan. Dit verzonken dorp, dat zich voor de komst van het tuwmeer mogelijk nauwelijking van andere dorpen onderscheidde, is op deze manier toch heel uniek geworden.



Deel 2

Wie op ruimtelijke kwaliteit

30



Het belang van

ruimtelijke kwaliteit

31

Het *Shared Space*-concept gaat over de kwaliteit van de openbare ruimte. Al in het eerste boek over *Shared Space* hebben we geteld dat de openbare ruimte het hart van de samenleving is. De openbare ruimte laat zien hoe de samenleving eruit ziet, wie er deel van uitmaken, hoe mensen met elkaar omgaan en wat ze belangrijk vinden in de samenleving.

Het streven naar ruimtelijke kwaliteit is in de benadering van *Shared Space* echter nooit een doel op zich. Waar het om gaat, is dat we ruimte maken voor mensen, ruimte waarin zij zich prettig voelen en waarin ze graag verblijven. Ruimte heeft in de benadering van *Shared Space* alleen dan kwaliteit als ze bijdraagt aan de kwaliteit van leven. In dit hoofdstuk gaan we hier nader op in door een aantal criteria te benoemen waarvan onze praktijk moet zijn om van ruimtelijke kwaliteit te kunnen spreken.

■ Europees beleid

In haar streven naar ruimtelijke kwaliteit geeft *Shared Space* gelijktijdig invulling aan twee belangrijke peerpunten in het Europees beleid. Deze peerpunten staan bekend als de Lisbon-Strategie en de Gothenburg-Agenda. De eerste richt zich op hervorming van de Europese economie en tot de meest dynamische en concurrerende kenniseconomieën ter wereld, de tweede focust op duurzame ontwikkeling in milieu, klimaat, energie en transport.

De twee Europese peerpunten lijken tegengesteld; 'Lisbon' betekent ruimte scheppen voor welvaart door middel van onderzoek en ontwikkeling, het realiseren van economische groei, in productie en werkgelegenheid, terwijl 'Gothenburg' juist ruimte vraagt om klimaatverandering en uitputting van fossiele energiebronnen het hoofd te bieden. Het ene levert geld

op, het andere kost ogen schijnlijk alleen geld.

Dat de twee tegengesteld lijkende Europese doelstellingen prima samengaan, hopen we in het hoofdstuk hierna duidelijk te maken. *Shared Space* is gericht op het menselijk en maatschappelijk welzijn en streeft ernaar publieke ruimte aantrekkelijk te maken voor wonen, werken, ontmoeten, verblijven en bezetting van vrije tijd. Juist die aantrekkelijkheid is nodig om de twee tegengesteld lijkende doelstellingen in het EU-beleid met elkaar te verenigen.

■ De betekenis van een plek, plaats of gebied

De toenemende globalisering en mobiliteit maakt het voor overheden nodig zich te bezinnen op ruimtelijk beleid. Want met deze ontwikkelingen verandert ook de betekenis van de openbare ruimte voor mensen. Plekken, plaatsen en gebieden worden steeds belangrijker voor mensen.

Al men en zijn we altijd op zoek naar gemeenschap zin en tegelijk naar ruimte voor on zelf. Voor beide i onze plaat in de wereld van groot belang, zowel letterlijk (de fy ieke ruimte) al figuurlijk (onze ociale en p ychologi che po itie). Maar door toenemende globali ering en mobiliteit zijn we tegenwoordig minder dan voorheen gebonden aan n plek. We vliegen uit en trijken voor korte tijd op bepaalde plekken neer. We vormen tijdelijke gemeen chappen in club en verenigingen, in de chouwburg, op camping , in caf , op congre en en fee tje .

Het i niet zo verbazingwekkend dat chaalvergroting en ver nelling van het dagelijk e leven aan de andere kant chaalverkleining en het verlangen naar vertraging oproepen. Naarmate men en meer (moeten) deelnemen aan de nelle economi che en culturele proce en die amenhangen met globali ering, gaan ze tegelijktijd meer hechten aan de 'trage' wereld: het ergen thui zijn, de mogelijkheid hebben je een bepaalde plek en omgeving eigen te maken en je eraan te hechten. Dit ver chijn el wordt glocali ering genoemd. Plekken, plaat en en gebieden winnen teed meer aan betekeni . Sociale, culturele en ruimtelijke kenmerken zijn teed meer bepalend in onze zoektocht naar een ge chikte plek om te wonen, te werken en onze vrije tijd te be teden.

Of men en ergen gaan of blijven wonen, hangt in dit tijdperk van glocali ering vooral af van de aantrekkelijkheid van de leefomgeving voor werken en wonen. Plek, plaat en gebied vormen daarbij een amenhangend geheel. De eigen dagelijk e leefomgeving en de gebieden daaromheen zijn daarbij van grote invloed op elkaar, zowel in po itieve al in negatieve zin. Een paar rotte appel op prominente plekken of een treurige entree kunnen het imago van een heel gebied verpe ten. Illu tratie hiervan komen hierna nog aan de orde.

Aantrekkelijkheid, ook op lokaal niveau, i van lokaal n regionaal belang. Ook voor economi che welvaart. Of men en in een bepaalde regio gaan of blijven wonen, i namelijk bepalend voor de groei van de regionale economie, bepalend voor de groei van de bedrijven waar die men en hun geld verdienen en de bedrijven waar ze hun geld uitgeven. Oftewel: job follow people. Een onder regionale economen gangbare vui tregel i dat de ve tiging van drie hui -houden goed i voor n nieuwe arbeid plaat ter onder teuning van hun wonen en leven.

Zorgen voor ruimtelijke kwaliteit i een van de voornaam te taken van de politiek. Het gegeven dat de aantrekkelijkheid van een plek, plaat

en gebied alleen maar belangrijker wordt, maakt het voor overheden nodig zich te bezinnen op hun ruimtelijk beleid: 'Wat i onze vi ie op ruimtelijke kwaliteit? Welk men - en maat chappijbeeld chuult achter onze vi ie op ruimtelijke kwaliteit? En hoe kunnen we ruimtelijke kwaliteit reali eren?'

Er komt enorm veel af op men en die zich beroep halve of al betrokken burger bezighouden met be temming, inrichting en beheer van tedelijke en landelijke gebieden. Denk aan veranderingen op het gebied van waterbeheer, natuurontwikkeling, landbouw, mobiliteit, en bedrijvigheid. Ook de wen en van men en ten aanzien van hun hui en woonomgeving veranderen.

We zijn geneigd dit oort ontwikkelingen al bedreiging te ervaren. In de vi ie van *Shared Space* kunnen ze jui t worden gebruikt om de kwaliteit van leven te verbeteren. Namelijk door bij nieuwe ontwikkelingen teeva t vooraf te onderzoeken in hoeverre tegen trijdige lijkende wen en en doel tellingen toch gelijktijdig gereali eerd kunnen worden. Dit vraagt om een ruimere blikveld en nieuwe amenwerking -vormen, binnen en tu en publieke, maat chapelijke en private organi atie .



Een eerste indruk maak je maar één keer. De entree naar een stad of dorp is dus erg bepalend. De rotte appel op prominente plekken zijn hierboven al ter sprake gekomen. Hieronder volgen een paar voorbeelden.

Illustratief is de foto hierboven **1**. Zo ziet menige toegangsweg naar een stad eruit. In wezen helemaal geen leuke straat, maar uitsluitend en met buitenproportionele middelen gericht op gemotoriseerd verkeer. Je ziet niet van de statige huizen. De voetganger en fietser worden verdrongen naar minimale stroken aan de zijkant. En zelf met de verkeerskundige bril op is de ruimte niet te lezen. Om de 'veiligheid' te ondank te waarborgen, moeten nog extra paaltjes worden geplaatst. De binnenstad waar deze straat onbepaald kan nog zo mooi zijn, er zal nooit een relatie ontstaan met deze toegangsweg.

Een ander voorbeeld van een slechte binnenkomer is te zien op pagina 10 waar een doorgaande weg midden door een dorp de eenheid van de plaats radicaal verstoort. Een beeld-



bepalend, maar verpauperd pand maakt de onaantrekkelijke entree van het dorp compleet. Op de foto op pagina 12 toont *Shared Space*-expert Ben Hamilton-Baillie een plek bij de toegang tot de stad Bath, die nota bene op de Werelderfgoedlijst staat. Bezoekers en inwoners zijn ongetwijfeld trots op hun stad, maar dat blijkt niet uit de ontvangst.

Ook foto **2** is illustratief voor een onaantrekkelijke entree [Emmen]. Het laat de toegang naar een dorp zien, maar een warme welkom is dit niet: we lopen alweer tegen de afvalcontainer aan. Dit dorp heeft te kampen met een teveel aan ruimte. Bij de toelichting kruist de weg een voormalig veenkoloniaal kanaal. In hun beste tijd waren dit de plaatsen en bij uittek voor ontmoeting en bedrijvigheid, maar in de jaren '60 en '70 zijn de meeste kanalen gedempt om ruimte voor het verkeer te maken. Sindsdien is het onmogelijk om je in de dorpen te oriënteren vandaar ook de plattegrond direct bij de ingang.

Er zijn talloze voorbeelden voor zulke entrees. Het ergste is dat we inmiddels zo afgestompt



zijn dat ze ons vaak niet eens meer opvallen. Toch hoeft u waarschijnlijk weinig moeite te doen om er zelf voorbeelden aan toe te voegen: een slecht vormgegeven bedrijventerrein op een plek waar u een plaats binnenkomt, een buitengebied dat door ontbrekende regie verrommelt, een treurige entree van een prachtige stad.

Dat mooie entree daarentegen de meeste aandacht trekken, blijkt in Drachten **3**. Daar is het plein voor de chouwburg enkele jaren geleden helemaal opnieuw ingericht volgens de principes van *Shared Space*. Het plein zorgt er niet alleen voor dat de plek zelf beter uit de verf komt, maar is tevens een aantrekkelijke entree geworden voor het stadcentrum van Drachten.



De ingrediënten

van ruimtelijke kwaliteit

Zorgen voor ruimtelijke kwaliteit is een van de voornaamste taken van de politiek. Maar kwaliteit is een containerbegrip, waarvan laatstelijk een definitie te geven is. Toch moet het mogelijk zijn om aan te geven wat een ruimte aantrekkelijk maakt. Het gaat niet alleen om het plaatje, de esthetiek, het ontwerp. Minstens zo belangrijk is datgene wat niet ontworpen is. Het zijn vooral de elkaar overlappende en tegenprekende verhalen die de ruimte vertelt, de mensen en hun werking met de omgeving die intrigeren.

De ingrediënten van ruimtelijke kwaliteit betreffen een brede waaier aan aspecten van de leefomgeving. In de Shared Space-benadering onderscheiden we acht criteria voor ruimtelijke kwaliteit die in onderlinge samenhang een leidraad kunnen vormen voor de inrichting van de openbare ruimte:

- ruimtelijke complexiteit (diversiteit, gelaagdheid)
- menschen zelf tegenrijdigheden)
- culturele identiteit en diversiteit
- levendigheid
- toegankelijkheid voor alle gebruiker
- duurzaamheid
- economische functionaliteit
- rechtvaardigheid
- menselijke maat.

Deze acht criteria hebben we niet allemaal zelf uitgevonden. Voor een deel komen ze, in dezelfde of iets andere bewoordingen, aan de orde in de literatuur en publicatie over ruimtelijke kwaliteit. Nadenken over ruimtelijke kwaliteit is immers al zo oud als de weg naar Rome; de Romeinse architect Marcus Vitruvius Pollio bracht al in de eeuw voor onze jaartelling een standaardwerk uit met de titel: De Architecture

(Over de bouwkunst), waarin hij telt dat architectuur drie basiswaarden kent: schoonheid, functionaliteit en leefbaarheid. Habiforum, een kennisnetwerk van professionals op het gebied van ruimtelijke kwaliteit in Nederland, ontwikkelde een matrix voor de beoordeling van ruimtelijke kwaliteit door de drie basiswaarden van de Romeinse architect te combineren met vier verschillende belangen die een rol spelen bij de inrichting van de ruimte, namelijk het economische, sociale, ecologische en culturele belang (zie www.werkbank.habiforum.nl).

Een checklist of matrix met criteria voor ruimtelijke kwaliteit kan erg behulpzaam zijn, maar kent ook valkuilen. Ook al werk je het rijtje coninciatief, dat wil nog niet zeggen dat er kwaliteit uitrolt. Het is juist het samen spelen van de verschillende aspecten dat bepalend



1

ij voor kwaliteit. We zullen hierna de acht *Shared Space*-criteria voor ruimtelijke kwaliteit onder de loep nemen en ze stuk voor stuk toelichten. Het spreekt voor zich dat ze in samenhangend geheel vormen. Toch zijn er situaties die het ene of andere aspect bijzonder goed kunnen illustreren.

■ Ruimtelijke complexiteit

Een van de acht ingrediënten voor ruimtelijke kwaliteit is ruimtelijke complexiteit. Hieronder verstaan we dat een ruimte verschillende hiërarchische of functionele lagen laat zien, waardoor er steeds weer iets nieuws te ontdekken valt. Dit maakt dat de omgeving interessant blijft, ook voor degenen die hem al door en door kennen.

De geschiedenis lezen Een mooi en eenvoudig voorbeeld voor hiërarchische gelaagdheid is op dit plein in Drachten te zien: Op foto 1 is het vroegere verloop van de nu gedempte Drachtster Vaart te zien in dezelfde richting. Op de vroegere waterloop is nu een parkeerstrook. In dezelfde richting (niet op de foto) staat een dubbele bomenrij. Vooral zo'n dubbele bomenrij



2

met relatief smalle straten aan weer kanten kom je op veel plaatsen in Nederland tegen, en in de meeste gevallen gaat het dan om een gedempte gracht of kanaal. Niet voor niets heten de straten aan weer kanten van de bomenrij dan ook Noord- en Zuidkade. Waar op foto 1 de weg naar het *Shared Space*-plein vermaalt, wordt het verloop van het kanaal benadrukt. Op foto 2 staat recht de hervormde kerk uit 1743 en links het gereputeerde pand van de oude tabakfabriek. Beide gebouwen komen na de herinrichting al *Shared Space* veel beter tot hun recht dan in de oude situatie toen het plein nog een onaantrekkelijk kruispunt was.

Een dramatisch voorbeeld voor zichtbare geschiedenis toont foto 3. Zo'n beeld dwingt je welhaast iets over de achtergronden aan de weet te komen, zo aangrijpend bot en hier twee stukken geschiedenis hard op hard.

Functie combineren Ook een mix aan functie draagt bij aan ruimtelijke complexiteit. Een voorbeeld hiervan zien we in het centrum van Emmen (op pagina 19): een straat om te flaneren,



3

te winkelen en om doorheen te rijden. In de tijd van het modernisme zag men juist functiescheiding als oplossing. Men veronderstelde dat in een optimale stad functie al wonen, werken, recreatie en verkeer beter van elkaar gescheiden konden worden; iedere functie kreeg in een gedetailleerd stedenbouwkundig plan een eigen vorm en plaats. Dit was bedoeld om het leven in een stad zo overzichtelijk en aangenaam mogelijk te maken. Inmiddels denken we er anders over. We hebben geleerd dat de ruimte juist aantrekkelijker en interessanter wordt naarmate je er meer facetten van het maatschappelijk leven kunt zien.

Multifunctionaliteit kan bijdragen aan de kwaliteit van ruimte, maar is nog geen garantie voor ruimtelijke kwaliteit. Dat is te zien op foto 4. Ook hier is sprake van een mix aan functies: je kunt er je briefposten of weggoien, je kunt je oude kleding en lege flessen kwijt en je ondertuinen ook nog op de hoogte tellen van gemeentelijke mededelingen. Een plaats bij uitstek om anderen tegen te komen en een praatje te maken. Toch heeft deze plek geen sfeer. Hier



4

is niet ontworpen, alleen maar geplaatst, zonder enige betrokkenheid bij de plek zelf en bij de mensen die er komen. De glasbak en de kleedingcontainer zien er lelijk uit en zijn liefdeloos neergezet. Je doet wat je er moet doen en gaat zo snel mogelijk weer weg.

Dat een plek, een ruimte, een landschap, meerdere functies heeft, en dat deze ook gebruikt kunnen worden, is dus niet voldoende. Van ruimtelijke kwaliteit spreken we pas als de plek behalve bruikbaar ook aantrekkelijk is. Een voorbeeld daarvan is te zien op foto 5. Hier heeft een plaatselijke ondernemer een klein terrein op maat gemaakt. Waar voorheen een auto geparkeerd stond is nu een gezellige plaats voor menselijke ontmoeting gemaakt. Hij heeft aandacht aan het ontwerp besteed zonder hier een buitensporige toevan toe te maken. Een ander mooi voorbeeld van multifunctioneel gebruik van de ruimte zien we op foto 6. Het terrein kan groeien al er meer gaan zijn, bevorderlijk voor de omzet van het restaurant. Het geeft het plein bovendien tevens een ander gezicht. Kennelijk zijn afspraken



5

tussen de ondernemer en de gemeente gemaakt, waarmee beide partijen tevreden zijn. Een mooi resultaat van goede publiek-private samenwerking.

Samenwerking Samenwerking is onontbeerlijk om een aantrekkelijke multifunctionele ruimte te realiseren. Samenwerking tussen overheden en publieke partijen, maar ook tussen sectoren en afdelingen binnen de betrokken organisatie. Door samen op te trekken bij de inrichting van de openbare ruimte kan in het ontwerp al terloops een zeer groot deel van de sectorale opgaven worden gerealiseerd, zonder dat er speciaal vanuit die opgaven geredeneerd is (al zaten ze wel goed in het achterhoofd van de ontwerper). Een voorbeeld: het gemeentebestuur voert een beleid voor goede waterhuishouding. Een deel van de wateropgave, het opvangen en bergen van water, kan worden gerealiseerd door deze te combineren met opgaven vanuit andere sectoren, zoals wegbeheer en woningbouw, bijvoorbeeld door het gebruik van waterdoorlatende verharding in de openbare ruimte, wadi's en door de realisatie van woningen met vegetatiedaken. Al is die



6

op een goede manier ontworpen draagt dit niet alleen bij aan de invulling van deze sectorale opgave, maar maakt het tegelijk de ruimte aantrekkelijker. Een belangrijk voordeel van zo'n intersectorale aanpak is dat investeringsbudgetten die beschikbaar zijn voor de realisatie van diverse sectorale opgaven gecombineerd kunnen worden. Er ontstaat op die manier ruimte om extra dingen te doen, meer kwaliteit te realiseren voor hetzelfde geld.

■ Culturele identiteit en diversiteit

Ieder gebied heeft zijn eigen kwaliteitskenmerken. Zelfs in relatief kleine gebieden kunnen verschillende identiteiten ontstaan. Ruimtelijke kwaliteit is dus zeer gebiedspecifiek. Kopieren wat elders succes heeft gehad, is dus geen slimme oplossing al je wilt onderscheiden. Het is inmiddels gemeengoed geworden dat je dit tegene moet zien te vinden en te benadrukken waardoor een gebied of plaats zich van andere onderscheidt. In marketingtermen heet zo iets een unieke *selling point*. In de praktijk blijkt het echter vaak lastig echt onderscheidend te zijn. Hoe vaak gebeurt het immers niet dat een



gemeente bepaalde kenmerken al uniek be tempelt, terwijl een naburige gemeente dezelfde unieke eigen chappen claimt?

Cultuurhistorische en culturele identiteit wordt omgerekend als plekken, objecten en patronen, of structuren die, zichtbaar of niet zichtbaar, deel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. Cultuurhistorie omvat dus het archeologische, het historische-ethnologische en -architectonische in het historische-landstreekelijke erfgoed. Maar dat is nog niet alles. Culturele identiteit heeft ook te maken met de waardering die men toegekent aan de persoonlijke beleving van ruimte. Eigen herinnering, leesbaarheid van de historie van een gebied en het (streek)landschap spelen hierbij een belangrijke rol. Dit alles wordt ook wel samengevat als *cultural footprint*. Door hun ontstaan wijzen deze aspecten op elke plaats anderszins en daarmee per definitie eenmalig, uniek en onvervangbaar.

Een mooi voorbeeld is te zien op de foto's 7 en 8. Je hebt weinig verbeeldingskracht nodig



om je een voorstelling te maken van hoe het hier enkele eeuwen geleden toezag, toen de pakhuizen nog door scheepen werden bevoorrad. De twee kades liggen tegenover elkaar. Links is de minder chique kant buiten de oude stad. Hier staan naast enkele grote pakhuizen kleine burgerhuizen, terwijl zich tegenover de deftige herenhuizen bevinden.

Ook foto 9 laat een plaats zien die leeft op basis van zijn culturele identiteit. Het intieme pleintje is omgeven door gebouwen die in stijl en vorm refereren aan lokale traditie en menselijke maat. Het plein zelf lijkt niet ontworpen, maar gegroeid, en ondanks de veranderingen aan architectuur blijven er een harmonisch geheel ontstaan. De ruiterse sfeer werkt uitnodigend en het is dan ook niet voor niets dat de cafehouder hier een terrasje van heeft gemaakt.

Traditie i vernieuwing Kenmerkend voor deze plaats is dat het verleden hier op een authentieke manier aanwezig is. Toch ligt er ook een gevaar op de loer, namelijk het verleden te romantiseren en bij nieuwe ontwikkelingen



beproefde concepten klakkeloos te kopiëren. Wat we nu 'verleden' noemen was in het verleden een innovatie. Een groot deel van het ruimtelijk erfgoed laat zich dan ook lezen als getuigenis van het enthousiasme waarmee in het verleden mensen de nieuwe, zelf bedachte of van elders geleerde technieken en tijden introduceerden. Oud erfgoed representeert een eeuwenoude vernieuwingstraditie. Juist met het oog op de economische ontwikkeling is het verstandig daarop de aandacht te vestigen en die traditie voort te zetten. We zullen altijd nieuwe huizen, kantoren, bedrijfsgebouwen, technische installaties en infrastructuur nodig hebben. Die moeten zo goed zijn dat ze met trots getoond kunnen worden, als de cultuurhistorie van de toekomst.

Tegelijkertijd moeten we beseffen dat nogalgie bij het dagelijks leven behoort. De behoefte om bij het verleden aan te knopen is een menselijke eigenchap, en we mogen van politici, planners, ontwerpers en andere vakpecialisten verwachten dat zij daarmee rekening houden bij de vormgeving van de leefomgeving.



Per oonlijke ervaring Zoal hiervoor al gezegd i : al we preken over cultuurhi torie gaat het niet alleen om datgene wat officieel ge nventari eerd gecategori eerd en gecatalogi eerd i . Even belangrijk al deze canon i het geheel aan objecten, elementen en tructuren die terloop en onvoor pelbaar ont taan, be taan en vergaan, zonder dat enige in tantie zich ermee bemoeit. Jui t die elementen, die vaak alleen voor enkele individuen of groepen betekeni en waarde hebben, maken een ruimte veelzijdig en verra end. Een plek kan voor de een niet zeggend zijn, terwijl een ander er terk aan i gehecht omdat het bijzondere herinneringen oproept.

De appelboom op foto 10 bijvoorbeeld heeft een hele bijzondere betekeni voor een groep men en uit het dorp. Dit wa de plaat waar ze al jongeren elkaar opwachtten om amen naar school te fiet en. Onderhand aten ze wel een appel en het klokhui gooiden ze in de berm. Een pitje groeide uit tot een heu e boom die voor allen die er de tijd bij hoorden herinneringen aan die tijd oproept. Niemand van hen



heeft het er ooit over gehad, maar toen de berm vernieuwd zou worden, wa het dorp in rep en roer. Vanwege de appelboom die zou neuvelen.

■ Levendigheid

Een plek met kwaliteit kenmerkt zich ook door levendigheid. Met levendigheid bedoelen we dat men en zich hun leefomgeving eigen kunnen maken, door er invloed op uit te uitoefenen en de beleving per oonlijk te maken. De publieke ruimte fungeert daarbij al een ven ter op wat men en vanuit hun private ruimte aan hun medeburger willen tonen. Op foto 11 bijvoorbeeld i een woon traat in het tadge Wee p te zien. De bewoner hebben een tuk van het eentonige openbaar groen geannexeerd en er een tuintje van gemaakt. Plezierig voor hen, maar ook voor de buren en toevallige pa anten. Het geeft de traat een heel eigen gezicht.

Een ander voorbeeld op foto 12: het boerengezin heeft een baby gekregen. Ze zijn zo gelukkig dat ze het aan iedereen willen laten weten. Bekenden en onbekenden kunnen hun vreugde delen.



Levendigheid kan niet worden ontworpen of gereguleerd. Het i een kwaliteit die pontaan ont taat, maar paradoxaal genoeg alleen kan gedijen in een zorgvuldig ruimtelijk ontwerp, een ontwerp namelijk dat niet elk overgebleven hoekje 'wegontwerpt'. Het ontwerp moet ruimte laten voor uitingen van kenni , kun t, leven vreugde en burger chap. Hoe goed ze ook bedoeld zijn, 'bedachte' ontmoeting ruimten bijvoorbeeld blijken lang niet altijd goed te werken. Dit kwam naar voren uit een Belgi ch onderzoek naar de relatie tu en kenmerken van de gebouwde ruimte en de mogelijkheden tot ociaal-economi che integratie van bewoner 1). Het bleek dat vooral de 're truitmen' worden gebruikt al ontmoeting plek. In de ociale woonbuurt Nieuw-Sledderlo in Genk, een wijk met veel Turk e inwoner , hebben zich vaak in de buurt van de private woning ontmoeting ruimten gevormd: in garage , galerijen, groene tu enzzone , kelder , parkeer troken onder de bomen, aan de toegang onder de luifel. Zo kregen zelf garage de functie van keuken of ontvang truitme. Dat dergelijke 're truitmen' zo verra end blijken te werken, ligt in het feit

1) Ke teloot, C., Loeckx, A. en Meert, H., *Lage inkomen buurten: onderzoek naar ruimtelijke kwaliteiten en mogelijkheden tot ociaal-economi che integratie van bewoner* , Leuven, 1999



dat bewoner de mogelijkheid hebben om zelf te bepalen wat ze met de ruimte doen, en met wie ze dat doen. Men heeft keuzevrijheid.

Daarmee komen we nog even terug op het moderne, want juist die keuzevrijheid was ook de gedachte achter de later zo verguisde naoorlogse tempelhoogbouw. Er zijn immers ook mensen die de voorkeur geven aan een onpersoonlijke stedenbouwkundige en architecturale drager, om daar steeds nieuwe expressie aan op te hangen (om letterlijk) van wat hen in een bepaalde periode bezig houdt. Daarvoor dienen dan bijvoorbeeld de galerijen, de balkons, de garageboxen en zelfs de collectieve of publieke ruimten bij de huizen. De stedenbouw en de architectuur zijn representanten geen culturele bijzonderheid of verscheidenheid, maar plaatsen juist door hun neutraliteit de levende en interactieve uitingen van culturele verscheidenheid voor het voetlicht.

In de praktijk gaat het doorgaans anders, omdat bestuurders en beheerders eigen initiatief en inventiviteit vaak niet op prijs stellen. Dit leidt



ertoe dat in veel woonwijken geen enkele vorm van openbaar leven te beleven is. Dichte garageboxen op de begane grond, zoals op foto 13, maken een ruimte onherbergzaam en eng. Kijk naar vergelijkbare flats in India, waar zich juist hier een veelheid aan individuele initiatieven heeft ontwikkeld: groentetuinen, winkeltje, café – allemaal een teken van beleving. Een bijkomend effect is een bloeiende, gevarieerde en kleinschalige lokale economie.

Een situatie zonder leven wordt verbeeld op foto 14. Het plein biedt een treurige aanblik en is vrijwel leeg, hoewel er met de leilinden aan de achterkant wel geprobeerd is leefte te creëren. Eenzaam op de trap zit een in zichzelf gekeerd mens. We kennen veel trappen die bevolkt zijn met mensen en die van daaruit kijken naar wat er beneden te zien is, maar waar zou je hier naar kijken? Een hoopvol aspect zijn de spelende kinderen recht op het plein. Al is er op het plein een betere relatie met de omringende bebouwing en de straat kan worden gecreëerd, zal het plein vast intentiever worden gebruikt.



Verknopen Station zijn locatie waar per definitie een drukte van aankomende en vertrekkende mensen overheerst. Merkwwaardigerwijs maken veel stations juist een levenloze indruk. Een tekenend voorbeeld is foto 15. Het spreekt voor zich dat een busstation moet zorgen voor een functionele, duurzame en veilige afwikkeling van de aankomende en vertrekkende mensen. Maar dat betekent nog niet dat de mensen en daaraan ondergeschikt zijn. Een station is meer dan alleen een knooppunt. Het is een stukje van een stad waar allerlei mensen elkaar kruisen en voor korte tijd samenkomen. Al is men erin slaagt een station te ontwerpen als een openbare ruimte die een verbinding legt met de stad, wordt een transfer-ruimte getransformeerd tot een ontmoeting ruimte. Een ruimte die uitnodigt tot allerlei andere activiteiten dan alleen wachten op de bus en haastig in-, uit- of overstappen.

■ Toegankelijkheid voor alle gebruikers

Levendigheid hangt direct samen met toegankelijkheid. Een ruimte, of dit nu een woonbuurt is of een plein in de binnenstad, moet lang meerder kanten via openbare straten en paden



16

bereikbaar zijn. Lange tijd ging men ervan uit dat goede openbare ruimte ervoor zorgt dat 'bottingen' worden uitgeloten. Daarmee worden frictie bedoeld tussen mensen en langzaam verkeer, maar ook tussen individuen met verschillende levenswijzen. Goede openbare ruimte biedt in de benadering van *Shared Space* juist de mogelijkheid om mensen en met andere opvattingen en levenswijzen waar te nemen. Dat brengt altijd een zekere mate aan 'rommeligheid' met zich mee. Veel bestuurders en ontwerpers vinden dat een doorn in het oog. Zij houden van een keurig opgeruimd en emblematisch bijvoorbeeld op foto 16. Hier is alles netjes en overzichtelijk. Hoewel er duidelijk aandacht besteedt aan het ontwerp, zie bijvoorbeeld de mooie bestrating, is hier toch sprake van een onpersoonlijke en lege ruimte.

Heel anders is dat op de foto 17. Hier lijkt helemaal niet ontworpen. Inderdaad: *lijkt*, want in werkelijkheid is er op zeer subtiele wijze voor gezorgd dat voetgangers en automobilen met elkaar de ruimte kunnen gebruiken. In de bestrating wordt geen strook expliciet aange-



17

wezen voor auto's en er is ook niet van tevoren bedacht en gepland dat mensen eromheen zouden gaan zitten. Ze doen het gewoon, en omdat ze het doen, functioneert de plek. Dit heeft alles te maken met de situatie daaromheen: aan alle kanten zijn drukke winkels die voor veel publiek zorgen zonder voor auto's verboden te zijn. Daardoor werkt deze plek als publiek domein. Hier ervaar je de ruimte. Je kunt jezelf letterlijk naast anderen plaatsen. Het zijn de mensen zelf die op die manier betekenis geven aan een ruimte. Dat kan soms niet worden ontworpen, maar het moet wel mogelijk worden gemaakt. Van tevoren alle maar denkbare risico's, gevaren en ergernissen uit het openbare leven proberen uit te bannen, betekent dat ook alle wat onverwacht en spontaan zou kunnen gebeuren wordt onderdrukt.

Toegankelijkheid betekent ook dat er rekening wordt gehouden met mensen die zich op een geheel andere manier in een ruimte oriënteren, zoals blinden en lechtzienden. Al op de situatie zoals op de bovengenoemde foto de witte strepen zouden worden vervangen door geleid-

streken, zou navigatie voor hen waarschijnlijk geen problemen opleveren. Maar het zou interessant zijn te weten of zij ook in de bestaande situatie hun weg weten te vinden.

Afgegrensd woongebieden Ontoegankelijk bij uitstek zijn *gated communities*. In kringen van sociologen en architecten is dit een beladen debat. De kritiek luidt onder meer dat hierin zichzelf gekeerde, homogene enclaves ontstaan die de openbaarheid aantasten. Niet alleen de toegankelijkheid van bepaalde openbare plekken is in het geding, maar ook de kwaliteit van de openbare ruimte. Aangezien zulke wooneenheden toch al warmte broedje over de toonbank gaan, mogen we aannemen dat er toch wel behoefte is aan deze afgegrensd kleine wereldjes.

Kenmerkend voor veel gated communities is dat je van buiten niet kunt zien van de wereld erbinnen. Dat komt de openbare ruimte eromheen niet ten goede. Huid eigenaren bekommen zich in veel gevallen kennelijk alleen nog maar om de ruimte binnen en niet om het gebied buiten de muren. Het beheer van de



18

ruimte erom heen ligt helemaal bij de overheid. Waar die niet doet, ziet ook niemand anders het al zijn verantwoordelijkheid. Op foto 18 zien we een complex dat rondom door een muur wordt begrensd, met uitzondering van de zijde waar de garage zijn (of dit de voor- of achterkant is, is niet te zien). De huizen zijn al twee jaar bewoond, maar niemand kijkt om naar de openbare 'groen trook' (foto 19). Een compleet ander beeld geeft het complex op foto 20. De huizen staan midden in een weiland, zonder eigen tuin (of met een hele grote tuin - het is maar hoe je het bekijkt). De huizen kijken uit op een oud kanaal en vanaf het jaagpad, nu een wandel- en fietpad, kan je dwars door het weiland door teken naar de woonbuurt.

■ Duurzaamheid

Duurzaamheid staat voor kwaliteit van leven, nu en in de toekomst. In het debat rond duurzaamheid gaat het dan al gauw om de drie P's: *people*, *planet* en *profit*, te omarmen al de sociaal-culturele, ecologische en economische component.



19

Trendbe tendigheid Het spreekt voor zich dat door een samenhangende aanpak van de drie P's betere oplossingen kunnen worden gevonden. Maar voor een duurzame samenleving zijn meer zaken van belang, zeker tegen de achtergrond van de wereldwijde elende trend en mode. Wat we onder 'kwaliteit' verstaan, is nogal trendgevoelig. Tekenend is in dit verband dat er tegenwoordig niet meer wordt gesproken van 'bewoner', maar van 'wooncomponenten' en dat de woning vooral wordt benaderd als consumptieproduct. Dat zet zich voort in de openbare ruimten, waar een tendentie te zien is van thematisering en programmering voor specifieke doelgroepen, zoals terra-bezoeker of winkelend publiek. Alles wordt dan afgestemd op de (verschillende) behoeften van deze respectievelijke doelgroepen, geheten 'leefstijltypen'. Met die benadering is op zich niet mis, met mensen en zich realiseren dat je zo maar van het ene type in het andere kan veranderen. Flexibele ontwerpen die voor meerdere levensfasen geschikt zijn, zijn daarom duurzamer dan die voor exact om te schrijven 'leefstijltypen'.



20

Demografische veranderingen en sociale cohesie Duurzaamheid aspecten hebben ook te maken met demografische veranderingen. Alleen een wijk zo ingericht dat mensen er de gewenste lang kunnen blijven wonen, heeft dat een effect op de duurzaamheid van onze samenleving. Er wordt beantwoord aan de wensen, behoeften en voorkeuren van een veelheid van potentiële bewoners. Dit leidt tot een leefomgeving waarin niet alleen zorgvuldig wordt omgegaan met de *people*-, *planet*- en *profit*-aspecten, maar waarin mensen ook met plezier, trots en liefde met elkaar omgaan. Vanuit sociaal-maatschappelijk oogpunt is het van groot belang dat mensen kunnen blijven wonen waar ze zich thuis voelen. En dat een buurt mensen verenigt van zeer uiteenlopende leeftijden, achtergronden en graden van hulpbehoevendheid. Wanneer ruimtelijke planvorming opgepannen wordt staat met deze uitgangspunten, is er ongetwijfeld geen sprake van kwaliteit.

Dit sociaal-maatschappelijke aspect van duurzaamheid komt direct tot uitdrukking in de



inrichting van de ruimte. Er worden hele campagne gevoerd voor een kindvriendelijke omgeving in onze vergrijzende wereld en leefomgevingen. Maar de lokale overheid helpt niet zolang we dat niet ook ruimtelijk faciliteren. Het is tekenend dat kinderen vandaag bijna alleen nog op straat kunnen spelen al die wegen bouwwerkzaamheden is afgezet (foto 21). In de meeste gevallen wordt het spelen onmogelijk gemaakt door weinig subtiele middelen. Op foto 22 is te zien hoe paaltjes op de toepennen, voetballen en fietsen onmogelijk maken. En al dat niet helpt, zetten we er nog een verbodsbord bij.

De fantazie van politici, belangenorganisaties en burgerreik in de meeste gevallen niet verder dan meer speelplaatsen en telen. Jantje Beton, een Nederlandse organisatie die zich inzet voor de speelkanalen van kinderen, heeft hiervoor een norm vastgesteld: 3% van alle bebouwde omgeving zou moeten worden ingericht als speelruimte. Het ministerie van VROM heeft gemeenten geadviseerd deze norm te hanteren in hun speelruimtebeleid. Het resultaat zijn meer van het voortreurende chommeltje zoals te



zien is op de foto op pagina 28, een belediging aan het adres van alle kinderen.

Gezondheid en welzijn En dat terwijl we weten dat spelen en bewegen van directe invloed is op de lichamelijke en geestelijke gezondheid. Een goede motoriek, een gezond gewicht, maar ook sociale integratie, de ontwikkeling van sociale vaardigheden en het tegengaan van (kleine) criminaliteit worden bevorderd door buiten spelen en ravotten, aldu een uitgebreid recent onderzoek²⁾. Een aspect dat in dit onderzoek niet aan de orde wordt geteld, is dat de alledaagse ontmoeting tussen kinderen bijna altijd ook die van hun ouders met zich meebrengt. Het mooi te zou zijn wanneer we erin lagen de straat zelf zo in te richten dat ze voldoende aanleiding en gelegenheid biedt tot spelen, zoals te zien op de oude foto uit de jaren '50 (foto 23). Duurzaamheid betekent dus ook dat de openbare ruimte aanleiding geeft om de culturele diversiteit te beleven, menen die andere zijn dan jij te ontmoeten, en een goede onderlinge verhouding op te bouwen.



■ Economische functionaliteit

Een criterium voor ruimtelijke kwaliteit dat niet in het rijtje mag ontbreken is economische functionaliteit. Een aantal factoren is bepalend voor de vestiging van bedrijven. De belangrijkste zijn: marktafstanden, bereikbaarheid van peroneel, bereikbaarheid en de kwaliteit van de infrastructuur (weg, rail, water, lucht, ICT). Daarnaast speelt het politiek-economische klimaat een rol, de aanwezigheid van kennisinstellingen, de aantekening van de regionale productiestructuur, maar ook het sociale klimaat en het woon- en leefklimaat.

De ruimtelijke inrichting heeft meer invloed op de vestiging van bedrijven dan dikwijls wordt gedacht. Bepalend voor de aanwezigheid van gechikt peroneel is namelijk de aanwezigheid van aantrekkelijk woonmilieu. En het belang van ruimtelijke factoren neemt alleen maar toe. Dat komt ondermeer doordat de verschillen tussen EU-landen op macro-economisch gebied steeds kleiner worden, bijvoorbeeld door de invoering van de euro, het groei- en stabiliteitspact en andere EU-regelgeving.

²⁾ Zie voor meer informatie: www.tno.nl/playground

3) Vgl. bijvoorbeeld Buck (2005); Referentiekader Randstad Holland. Buck Con ultant International, Nijmegen: 'Ruimtelijke factoren hebben voor veel internationaal opererende bedrijven vaak een beperkt gewicht in de locatiekeuze, maar kunnen gezien de geringe verschillen in core functies regio' in Noordwest-Europa op de belangrijkste locatiefactoren om toch van doorlaggevende betekenis zijn'.



24

Zelf bij internationale vestiging neemt het belang van de ruimtelijke factoren toe. Een goed investeringsklimaat is gebaat bij aantrekkelijke stedelijke en landelijke gebieden en een goed ruimtelijk, sociaal en cultureel beleid³⁾.

Kennis is in de postindustrialenamenleving naast de traditionele productiefactoren natuur, kapitaal en arbeid de belangrijkste productiefactor geworden. En juist mensen die werken in kennisintensieve en op innovatie gerichte bedrijvigheid tellen in het algemeen extra hoge eisen aan de aantrekkelijkheid van de woon- en werkomgeving. Tegelijkertijd zien we dat meer routinematige economische activiteiten (en die zullen er altijd zijn) het beste floreren in de nabijheid van kenniswerkers. Voor de economische welvaart van een regio is aantrekkelijkheid van de woon- en werkomgeving voor kenniswerkers dan ook een kernisue.

Impliceert primair inzetten op kennis en innovatie dat andere sociale, culturele, economische en ecologische belangen moeten inleveren? Het tegendeel is het geval: een ruimtelijke inrichting



25

die de kennis- en innovatie-economie faciliteert, is automatisch ook aantrekkelijk voor mensen die in meer traditionele sectoren werken, voor die sectoren zelf, en voor toeristen en andere recreanten.

Er zijn in het voorgaande al een paar voorbeelden de revue gepasseerd die het samengaan van ruimtelijke kwaliteit en welvaart laten zien. Ook de situatie op foto 24 is een goede illustratie hoe dit verband op zeer kleine schaal kan worden benut. Bezoekers en bewoners kunnen vanaf deze mooie plek diverse wandelingen maken. Omdat hier veel gebruik van wordt gemaakt, genereert dit op zijn beurt activiteiten van lokale ondernemers.

Net zoiets op een grotere schaal zien we in het centrum van het Haren. Haren is een van de eerste gemeenten die een aaneengesloten stuk in het centrum al *Shared Space* heeft vormgegeven, nota bene al uitwerking van een initiatief van de winkeliersvereniging. De verblijfskwaliteit is daardoor enorm verbeterd. De nieuwe inrichting heeft nieuwe economische impulsen

ge genereerd. Zo zijn er op verschillende plekken straatcafés geopend, zoals op foto 25 te zien is.

■ Rechtvaardigheid en men elijke maat

Waar gaat het eigenlijk om in een mens te leven? Vroeger wilden de mensen het allemaal: een dak boven je hoofd, de kachel die brandt, genoeg te eten, en wat tijd om op krachten te komen van het harde werk - om in de dagelijkse behoeften te voorzien - en tijd om van gezelschap te genieten. Wat zou een eenvoudig mens meer kunnen verlangen?

Opvallend genoeg wilde de inzet van de eerste grote sociaal-politieke strijd rond 1900 niet in de eerste plaats gericht op werk, inkomen en huisvesting, maar over de achturige werkdag. Men zag dat werk, inkomen en huisvesting niet allemaal doel, maar al middel om een waardige en volledige levensvervulling mogelijk te maken. Men zette zich ervoor in dat mensen en tijd zouden overhouden voor individuele en sociale ontplooiing. Een rechtvaardige levensomgeving zorgde ervoor dat een ieder daarvoor de ruimte, gelegenheid en middelen kreeg.

We zijn hiermee beland bij de laatste twee criteria van ruimtelijke kwaliteit, criteria die in het voorgaande nog niet ter sprake zijn gekomen: rechtvaardigheid en menselijke maat. Het mag duidelijk zijn dat alle in dit boek besproken criteria in nauwe samenwerking met elkaar moeten staan. Je kan het ene niet realiseren zonder invulling te geven aan het andere. Maar deze laatste twee criteria zijn de punten waar het in wezen om gaat.

We zijn de laatste decennia gewend geraakt kwaliteit te beoordelen aan de hand van afrekenbare doelstellingen, vertaald in eenduidige, objectieve en kwantificeerbare indicatoren. Toch kunnen we hiermee niet volstaan al het om ruimtelijke kwaliteit gaat. De beoordeling van ruimtelijke kwaliteit is per definitie een (inter) subjectieve aangelegenheid. We kunnen kwaliteiten van de ruimte niet op een eenduidige en objectieve manier vastleggen. Dat is geen beperking, maar juist van grote waarde; het betekent dat een plek leeft en wordt beleefd. Ruimtelijke kwaliteit is geen statisch objectief gegeven, maar een dynamisch subjectieve

ervaring. De pretentie ruimtelijke kwaliteit objectief te kunnen beoordelen, is in feite niet anders dan 'objectiviteit zonder zelfinzicht'.

Dat neemt niet weg dat technisch-wetenschappelijke, kwantitatieve informatie onmisbaar is voor de onderbouwing van de (inter) subjectieve beoordeling van een situatie. Dan gaat het bijvoorbeeld om de lengte en breedte van het openbare netwerk, of om informatie over de minimale afmetingen van een bepaalde biotoop. Voor zulke informatie zijn de verschillende beleidssectoren uitstekend toegerust.

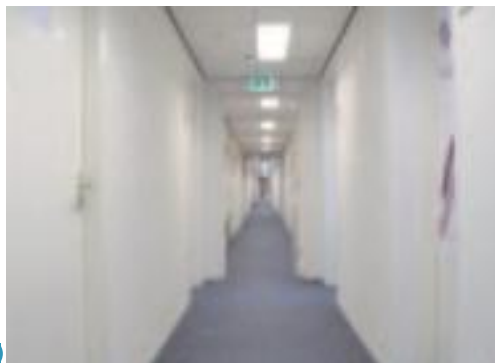
Waar het werkelijk om gaat bij de vraag naar ruimtelijke kwaliteit is de vraag die hierboven is geteld: waar gaat het om in een mens te leven? De werkelijke meetlat voor ruimtelijke kwaliteit is daarom of de ruimte een rechtvaardige menselijke leefomgeving faciliteert en de menselijke maat respecteert. De andere ruimtelijke kwaliteit criteria komen voort uit ambities ten behoeve van de menselijke ontplooiing, en zijn dus eigenlijk deelambitie of subcriteria van rechtvaardigheid. Juist omdat de sociaal-ruimtelijke ambitie

richtinggevend moet zijn voor de wijze waarop de politiek werkt, is het belangrijk te erkennen dat het ruimtelijke en het sociaal-maatschappelijke beleid direct zijn gelieerd.

Een mooi voorbeeld hiervan is te vinden in het gemeentelijke beleid van Haren. Hierin wordt een slimme koppeling gelegd tussen het ruimtelijke en sociaal-maatschappelijke beleid. De gemeente heeft de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) aangegrepen om al een van haar uitgangspunten vast te leggen dat de openbare ruimte moet uitnodigen om 'te ontmoeten, te ontmoeten en actief te zijn', waarbij *Shared Space* 'een van de uitgangspunten bij het inrichten van de openbare ruimte' is.

Denken, willen, voelen Openbare ruimte kent drie dimensies; de fysieke werkelijkheid, die draait om objectieveerbare en kwantificeerbare feiten; de sociale werkelijkheid, die draait om collectieve waarden en waardetoekenning; en de subjectieve beleving, waarbij individuele waarden en betekenissen een rol spelen⁴⁾. Deze drie dimensies van de ruimte hangen

⁴⁾ In aanleuning aan: Jacobus, M.H.; Landchap 3; *Het ware, juist te en waarachtige landchap; 2002*, Wageningen, Alterra/Expertisecentrum Landchap beleving.



31

amen met de drie men elijke kwaliteiten die bij het cheppen van ruimtelijke kwaliteit aan de orde zijn: denken, willen en voelen. Wij bedenken de fy ieke werkelijkheid, wij willen een ociala werkelijkheid en wij voelen een ubjectieve 'werkelijkheid'.

Al we die drie kwaliteiten bewu t inzetten bij de planning en vormgeving van onze leef-omgeving wordt het mi chien gemakkelijker om irectorale beleid velden te doorbreken, nieuwe alliantie te vormen en met maatwerk in te zoomen via gebied naar plaat , en van plaat naar plek. Dan wordt het ook gemakkelijker om ge ntegreerde be tuurlijke afwegingen te maken en te leren in proce en op de middellange en lange termijn te denken.

Al we de kwaliteit van de leefomgeving al uitgang punt voor de planning nemen, heeft dit effect op het re ultaat. We zullen zien dat kwali-teit vragen een grotere impact hebben dan functionele criteria. Dit betekent voor de vi ie , proce en, plannen en projecten die daaruit uit-taan, dat ze minder techni ch van aard zijn.



32

Ze worden jui t veelzijdig en veelduidig omdat er ver chillende per pectieven in naar voren komen. Dat kan echter alleen al het on lukt om van uit onze afge cheiden hokje naar buiten te komen en letterlijk en figuurlijk ruimte te delen, zoals de foto' 31 en 32 illu treren.

Colofon

Dit is een uitgave in het kader van het Interreg III B-project 'Shared Space'.

Deze publicatie is vertaald in twee talen: Nederland en Engels.

De Nederlandse uitgave kunt u downloaden via internet:

www.shared-space.org

Oplage Engelse versie: 1000

Originele titel

Shared Space:

Ruimtelijke kwaliteit -

Plekken die men en trekken

Shared Space

Provincie Fryslân

Poetebuorren 20120

8900 HM Leeuwarden

Concept en tekst © Sabine Lutz, Keuning Instituut, 2008; met bijzondere dank aan Rik Herengreen voor de toelating om vrijelijk te putten uit een aantal van zijn essays, lezingen en college over publieke ruimte.

Redactie Keuning Instituut, Groningen
Senza Communicatie, Groningen

Fotografie (per pagina) Projectpartner :
8, 9 Ali Zingtra en Wobbe Katoen (Emmen)
10,11 Antoinette Heijink (Senza Communicatie)
12,13, 24 Ben Hamilton-Baillie (expertteam Shared Space)
14,15 David van der Kellen (Haren)
16,17 Dirk Lont, projectleider (Provincie Fryslân)
18,19 Kathryn Oelman (Suffolk County, Ipswich)
20, 21 Karel van Ackere (Oostende)
22, 23 Lydia Terpstra (day to day-manager Shared Space)
25 Morten Weertgaard (Ejby)
26, 27 Rob Duverg (projectleider Shared Space)
28, 29 Sabine Lutz (Keuning Instituut)
43 Henk Jonker, 1950, en gepubliceerd in: Aldo van Eyck, *De speelplaats en de stad*, E. Brinkman (eindredactie), Stedelijk Museum Amsterdam / NAI Uitgeverij, Rotterdam, 2002

Vormgeving Corrie van der Wee BNO, Schipborg

Drukwerk PlantijnCategorie, Groningen

september 2008