



Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

Placemaking en Mobiliteit

Een handleiding met voorbeelden uit de praktijk

Oktober 2013

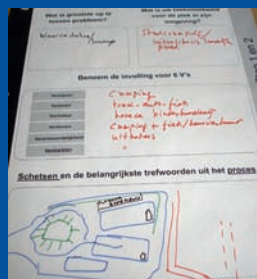




Placemaking en Mobiliteit

Een handleiding met voorbeelden uit de praktijk

Oktober 2013



Colofon

Uitgave

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV)
Jaarbeursplein 22, 3521 AP Utrecht
Postbus 37, 6710 BA Ede

T 030 2918200

E info@kpvv.nl

I www.kpvv.nl

KpVV

Het KpVV ondersteunt de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoerbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

Productie

Tekst : SOAB Adviseurs / Lectoraat Verkeer & Stedenbouw – NHTV
in opdracht van KpVV/CROW

Eindredactie : CROW Media, Ede

Fotografie : SOAB Adviseurs, Breda
Herman Stöver, Ede

Vormgeving : Inpladi bv, Cuijk

Druk : ColourPrint, Veenendaal

Contactpersoon KpVV/CROW

Frans Bekhuis

T 06-20662831

E frans.bekhuis@crow.nl

Bestellen

U kunt deze publicatie gratis downloaden op www.kpvv.nl of bestellen via 'Mijn KpVV' op www.kpvv.nl.

© KpVV, 2013

Gebruik van informatie uit dit rapport is toegestaan met bronvermelding. Gebruik van het fotomateriaal is alleen toegestaan met toestemming van het KpVV en met bronvermelding. Rechthebbenden kunnen zich wenden tot het KpVV.

KpVV is onderdeel van CROW

Inhoudsopgave

	Voorwoord	5
1	Inleiding	7
1.1	Achtergrond	7
1.2	Doelstelling	8
1.3	Achtergrond handleiding	9
1.4	Leeswijzer	9
2	Placemaking	11
2.1	Placemaking algemeen	11
2.2	Placemaking en mobiliteit: ontmoeten en verbinden	14
2.3	Placemaking en mobiliteit: bereikbaarheid én leefbaarheid	14
2.4	Placemaking en mobiliteit op verschillende schaalniveaus	15
2.4.1	Placemaking en mobiliteit op landelijk niveau	15
2.4.2	Placemaking en mobiliteit op stedelijk-, wijk-, buurt- en plekniveau	16
2.5	Placemaking en mobiliteit als stedelijke visie	17
2.6	Stappen rond Placemaking en mobiliteit: van visie en kader tot schaalniveaus	19
3	Handleiding Placemaking & Mobiliteit	25
1-A	Start met een visie, formuleer potenties	27
2-B	Structuurplan Ruimte en Mobiliteit	28
3-C	Plekpotentie: knoop-/plaatswaarde	29
1-D	Wijkvisie	30
2-E	Wijkvizier	31
3-F	Wijkplacemaking	32
1-G	Placegame	33
2-H	Plekpotentieplan	34
3-I	Plekinrichtingsplan	35

.....

.....

.....

Voorwoord

Placemaking is al langer onder de aandacht, maar nog nooit in relatie tot mobiliteit. Dat is opvallend, gelet op de maatschappelijke uitdagingen van bereikbare en leefbare steden.

Placemaking en mobiliteit hebben een belangrijke wisselwerking. Succesvolle plekken genereren activiteiten en levendigheid en vormen daarmee de voorwaarden om mensen naar een plek te trekken. Hoe meer succesvolle bestemmingen en dus ook plekken een stad omvat, hoe meer mensen naar de stad toe komen en op lokaal niveau de plekken proberen te bereiken en te gebruiken. Het duurzaam verbinden van bestemmingen en plekken gaat daarmee gepaard met een grote uitdaging op het gebied van mobiliteit op verschillende schaalniveaus: van plek/wijk/stad tot zelfs het regionale niveau. Dat laatste is van belang, gelet op het feit dat meer mensen in de stad gaan wonen en steden zich steeds meer gaan ontwikkelen tot metropoolregio's.

Deze handleiding biedt een stappenplan voor gemeenten en andere partijen die aan de slag willen met Placemaking en Mobiliteit. Het succes wordt mede bepaald door een actieve inbreng van bewoners en andere belanghebbenden. Aan de hand van praktijkvoorbeelden worden de verschillende stappen toegelicht.

Met deze brochure willen we de dialoog over Placemaking en Mobiliteit een impuls geven in het streven naar economisch vitale, bereikbare en leefbare steden.

Ik nodig u dan ook van harte uit om aan de slag te gaan met deze handleiding.

Wim van Tilburg,
directeur KpVV



1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Een stad wordt gekenmerkt door een veelvoud aan openbare ruimtes. Straten, pleinen en parken zijn plekken in de openbare ruimte waar mensen elkaar ontmoeten en waar ze activiteiten ontplooiën. Met name in binnensteden ligt steeds meer de nadruk op het belang van kwalitatieve ‘places to be’: pleinen en straten die dienst doen als ontmoetingsplek. Dat heeft vaak een grote impact op de mobiliteit. Vaak is een autoluwe of autovrije oplossing kaderscheppend en moet goed nagedacht worden over de inbedding van fiets en ov. Het van oorsprong Amerikaanse concept ‘Placemaking’ past hier goed bij: het biedt gebruikers de mogelijkheid deze plekken (mee) te ontwerpen. Gedachte achter dit concept is dat meedenken en meeontwerpen leidt tot succesvollere en beter gebruikte ‘places’ die goed functioneren en waar mensen zich prettig voelen. Met behulp van Placemaking wordt een locatie een ‘place to be’, een plek waar je graag wil zijn, net zoals je van een woning je thuis wilt maken.

Maar een prettige plek staat niet op zichzelf: je moet er wel kunnen komen. Het element mobiliteit in Placemaking (één van de vier pijlers uit het concept, zie paragraaf 2.1) lijkt vaak een sluitpost in het proces van Placemaking, en het creëren en bereikbaar doen zijn van topplekken maakt nauwelijks deel uit van het gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid. Dat is opmerkelijk, want een goede place kan niet functioneren zonder goede verbindingen en zonder goede places ontstaan er geen verbindingen. Dit vergt een nauwe samenwerking en afstemming tussen de beleidsvelden stedenbouw, ruimtelijke ordening en verkeer & vervoer op verschillende schaalniveaus.

Het is hierbij belangrijk om te beseffen dat over places op verschillende niveaus gesproken kan worden: een straat of plein, een heel park, een campus, een binnenstad, een bedrijventerrein, een winkelgebied, een leisuregebied, een dorp of een hele stad. Het kunnen allemaal plekken met een bepaalde karakteristiek zijn of worden.

Bovendien staat een place nooit op zichzelf. De plek maakt altijd deel uit van een groter geheel (bijvoorbeeld de stad of wijk) waarin die een bepaalde functie vervult. De functies van de verschillende plekken in dat geheel, en verbindingen tussen die plekken, maken Placemaking interessant; die diversiteit aan plekken en verbindingen van verschillende signatuur kunnen een bijdrage leveren aan een prettige stad, wijk of buurt. Juist de diversiteit bepaalt de kracht: niet alle pleinen hoeven een Vrijthof te zijn. Een mix van rustige-drukke, stenige-groene of nieuwe-historische plekken biedt de gebruiker de mogelijkheid te kiezen. In het nadenken over het (her)inrichten van een place en de mogelijkheden om deze succesvol te laten zijn, dient men zich altijd rekenschap te geven van dit grotere geheel. Van belang voor het facet mobiliteit binnen Placemaking is dat gekeken wordt naar bereikbaarheid van plekken, niet alleen op verschillende schaalniveaus, maar ook voor verschillende modaliteiten: van lopen, fietsen, openbaar vervoer tot en met het bereikbaar maken van bepaalde plekken voor autoverkeer. De verschillende plekken in het stedelijk weefsel verlangen immers elk een eigen palet van modaliteiten en daarmee een eigen bereikbaarheidsprofiel.

Kader 1: urban thinkers rond het thema Mobiliteit en Placemaking

Concepten als Placemaking en andere vergelijkbare concepten zijn van de hand van een aantal bekende 'urban thinkers'. Zo staat Jane Jacobs als auteur van het bekende 'Death and Life of Great American Cities' (1961) bekend om haar strijd om het behoud van kleinschalige buurten met gemixte functies. Jan Gehl, Deens architect, en Fred Kent (Project for Public Spaces (PPS), New York) reizen over de hele wereld om steden hun diensten aan te bieden. Onder hun invloed zijn steden als New York (Times Square), Melbourne, Sydney en Seoul veranderd in steden met aangename plekken om te verblijven. PPS baseert zijn gedachtegoed op de filosofie van een van zijn grondleggers: William H. Whyte. Hij geloofde in de kracht van mensen en in de kleinschaligheid en overzichtelijkheid van openbare ruimte. De Australiër David Engwicht staat voor Placemaking met een hoog actiegelhalte: hij reclaimt straten door ze letterlijk samen met gebruikers (al dan niet tijdelijk) om te zetten in gebruikruimte. Door een troon of een tent neer te zetten op een kruispunt, kan hij in discussie treden met toevallige passanten over hun wensen.

Al deze urban thinkers hebben gemeen dat ze (ieder op hun eigen manier) geloven in de rol van de gebruiker als expert en ervaringsdeskundige enerzijds en het belang van levendigheid, kleinschaligheid, ontmoeten en menging van functies als stedenbouwkundig-ruimtelijke tools anderzijds.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van deze handleiding is tweeledig:

- 1 we willen gemeenten aan de hand van goede voorbeelden en ervaringen bewust maken van de meerwaarde van Placemaking (op verschillende niveaus) en het belang van passende mobiliteit daarin in hun streven naar economisch vitale, bereikbare én leefbare steden;
- 2 we bieden gemeenten met de handleiding ondersteuning om met uitgewerkte processtappen en praktijkvoorbeelden in een 'routeschema' te werken aan een verdergaande integratie van Placemaking en mobiliteit. Het routeschema zet de stappen in een in onderling verband en maakt duidelijk welke stappen van tevoren en na afloop van belang zijn. Met deze handleiding kunnen gemeenten aan de slag met Placemaking én mobiliteit.

*Routeschema op
verschillende schaal-
niveaus (lagen)*

Routeschema Placemaking en Mobiliteit

	Potenties:		
	1 formuleren	2 scheppen	3 benutten
Lagen:	Visie	Kader	Pijlers
Stad/regio	A	B	C
Wijk	D	E	F
Plek	G	H	I

Deze handleiding, 'Placemaking en Mobiliteit', kan worden gezien als een 'road map', marsroute of stappenplan om op verschillende schaalniveaus (stad-wijk-plek) in hun onderlinge wisselwerking potenties te formuleren (visie), te scheppen (kader) en tot slot te benutten.

1.3 Achtergrond handleiding

Deze handleiding is tot stand gekomen door samen met vertegenwoordigers van verschillende gemeenten (Maastricht, Zaanstad, Eindhoven, Nijmegen, Rotterdam en Zwolle) door de bril van Placemaking te kijken naar een tweetal plekken: Randwijk in Maastricht en een plek nabij Inverdan in Zaanstad. Hiervoor zijn samen met Maastricht en Zaanstad ter plaatse workshops georganiseerd door KpVV/CROW en NHTV/SOAB Adviseurs. De resultaten van deze workshops hebben als input gediend voor de ontwikkeling van deze handleiding.

1.4 Leeswijzer

Na de inleiding en achtergrond in hoofdstuk 1 geeft de voor u liggende handleiding in hoofdstuk 2 enige achtergrond ten aanzien van Placemaking en de integratie met mobiliteit en macro- en micro-Placemaking. In hoofdstuk 3 wordt het gebruik van de handleiding voor verschillende schaalniveaus uitgelegd en vervolgens uitgewerkt voor negen samenhangende processtappen.

Vertra

Busport	7 min
Wijk via Zuid	14 min
Wijk via Zuid	21 min
Busport	29 min
Wijk via Zuid	37 min
Wijk via Zuid	45 min

Bus Parking

F	1000 Wijk via Zuid	4 min
	02 De Kringloop	14 min
	07 Busport	21 min
	04 De Kringloop	29 min
	1000 Wijk via Zuid	37 min
	02 De Kringloop	45 min



2 Placemaking

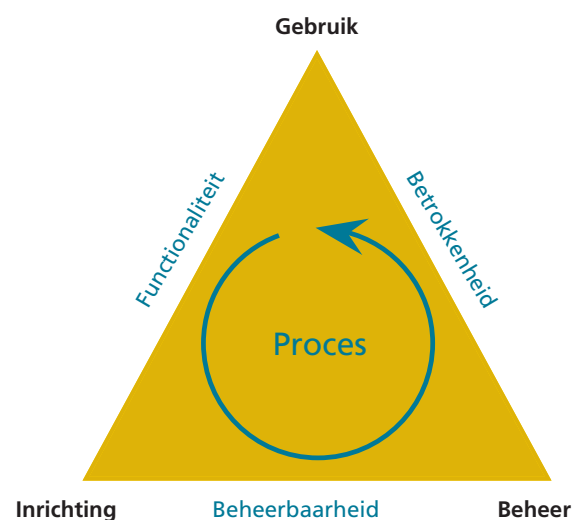
2.1 Placemaking algemeen

Gouden Driehoek

Voor het vormgeven van een succesvolle openbare ruimte zijn vier elementen van belang. Deze staan samengevat in de onderstaande figuur: de gouden driehoek. De methode Placemaking is in staat om de vier elementen te verenigen in een overzichtelijke aanpak.

Figuur 1

Gouden driehoek van succesvolle openbare ruimte (bron: CROW-publicatie 292 'Management van de openbare ruimte'). Een kwalitatief goede duurzame openbare ruimte is afgestemd op de vele verschillende gebruikers en geborgd door een goed beheer en is een openbare ruimte die functioneel, goed ontworpen en ingericht is.



Achtergrond van Placemaking

Het concept 'Placemaking' komt uit de Verenigde Staten en heeft als doel om een leefbare woonomgeving te creëren, samen met de gebruikers van die openbare ruimte. De visie op de openbare ruimte van Placemaking is gebaseerd op de ideeën van Jane Jacobs en William H. Whyte uit de jaren zestig van de vorige eeuw. In die tijd werd de planning van steden gedomineerd door de scheiding van de functies werken, wonen en recreëren. Hierdoor werd de openbare ruimte een verkeersdomein in plaats van een leefbare plaats. De auto nam de openbare ruimte over. In de opvatting van urban thinkers als Jacobs en Whyte dient een leefbare omgeving een menging te hebben van verschillende functies. Daarnaast heeft de ruimte succesvolle fysieke plekken in de openbare ruimte nodig op stedelijk-, buurt- of straatniveau. Maar een plek is pas een plek wanneer deze als zodanig door mensen wordt beleefd/ervaren. De gebruiker en de gemeenschap zijn de experts: zij moeten betrokken worden bij het (her)inrichten van hun eigen omgeving.

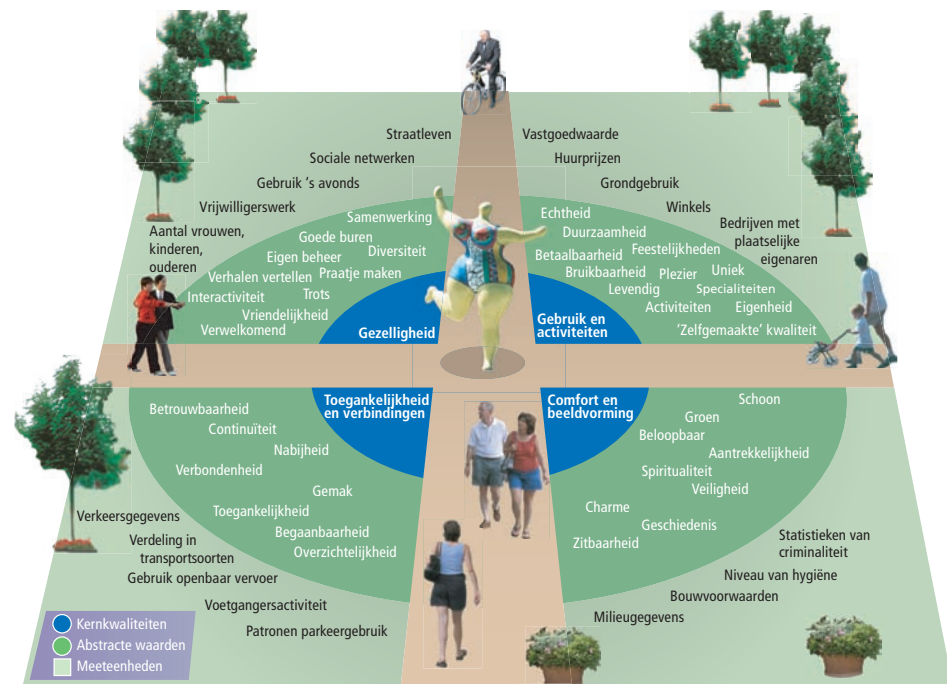
Kernkwaliteiten van de openbare ruimte

Gebaseerd op onderzoek naar openbare ruimtes over de hele wereld heeft de Amerikaanse organisatie 'Project for Public Spaces' (PPS) vier kernkwaliteiten benoemd.

Vertaald in de Nederlandse context zijn dat de kernkwaliteiten:

- 1 Gebruik en activiteiten
- 2 Comfort en beeldvorming
- 3 Toegankelijkheid en verbindingen
- 4 Gezelligheid

Figuur 2
 Vier kernkwaliteiten van Placemaking (bron: CROW-publicatie 273 'Succesvolle openbare ruimtes')



Deze kernkwaliteiten zijn in de afbeelding terug te vinden in de blauwe vlakken. De kernkwaliteiten worden vertaald in waarden of adjectieven zoals 'uniek', 'schoon', 'gezellig' of 'genoeg voorzieningen': begrippen die gebruikers hanteren om de omgeving onder woorden te brengen. Deze staan weergegeven in de donkergroene vlakken. In de lichtgroene vlakken staan tot slot de meest concrete indicatoren, opnieuw per kernkwaliteit: de meeteenheden.

Placemaking en de Power of Ten

Bij Placemaking gaat het niet om het ontwerp. Het concept is uiteraard gericht op de inrichting van de openbare ruimte maar benadrukt de betrokkenheid en meningsvorming van (toekomstige) gebruikers. Zonder participatie van gebruikers in de totstandkoming van de inrichting kan de ruimte niet succesvol zijn. Succesvol staat bij Placemaking voor levendigheid van activiteiten, een 'Place To Be'. Dat betekent dat het concept Placemaking op alle schaalniveaus toegepast kan worden: zowel op stedelijk niveau (zoals Maastricht en Eindhoven doen), als op plekniveau (zoals in Zaandam wordt gedaan). Daarbij is de Power of Ten (zie figuur 3) een handig hulpmiddel. Idee hierachter is dat een stad, gebied of plek pas interessant wordt als er meer dingen te doen zijn. Maar uiteraard gaat het dan op stadsniveau om een andere invulling dan op wijk-, buurt- of plekniveau: een aanbod aan uiteenlopende bestemmingen en plekken

op verschillende schaalniveaus. Deze plekken hebben ieder voor zich potentie zich te ontwikkelen tot succesvolle plekken, maar dragen ieder voor zich ook bij aan het totaal én het verhaal van de stad.

Figuur 3
The Power of Ten
(bron: www.pps.org)



Op stadsniveau gaat het dan om 10 interessante bestemmingen. Het idee achter Placemaking is dat op elk niveau interessante plekken en verbindingen ontstaan: dan is er sprake van succesvolle openbare ruimte. De verbindingen tussen de plekken en de plekken zelf maken het mogelijk om de gewenste levendigheid en activiteit te laten ontstaan. Op een iets lagere schaal (wijk of buurt) is deze gedachte ook toe te passen. Want als een wijk of buurt 10 interessante bestemmingen heeft, is er sprake van een succesvolle openbare ruimte in een buurt of stad. En wanneer een plek 10 activiteiten heeft die je er kan doen of bezoeken, is dat een reden om erheen te gaan. Maar dan moet de plek wel bereikbaar en toegankelijk zijn of worden. Placemaking en mobiliteit hebben een belangrijke wisselwerking: succesvolle plekken genereren activiteiten en levendigheid en vormen daarmee de voorwaarden om mensen naar een plek te trekken. En zo produceren ze mobiliteit: mensen gaan er op verschillende manieren heen. En hoe meer succesvolle bestemmingen en dus ook plekken een stad omvat, hoe meer mensen naar de stad toe komen en op lokaal niveau de plekken proberen te bereiken en te gebruiken. Het duurzaam verbinden van bestemmingen en plekken gaat daarmee gepaard met een grote uitdaging op het gebied van mobiliteit op verschillende schaalniveaus. Een uitdaging die vooraf goed doordacht dient te worden en plek dient te krijgen in de visie op een stad. Daar komt bij dat een plek nooit optimaal bereikbaar is als er niet of te laat wordt nagedacht over hoe deze het best bereikbaar gemaakt kan worden, voor uiteenlopende modaliteiten.

In de volgende paragrafen meer over Placemaking en mobiliteit.

2.2 Placemaking en mobiliteit: ontmoeten en verbinden

Een plek staat nooit op zichzelf. Een plek is wat gebruik en activiteiten betreft – of bijvoorbeeld via identiteit – verbonden met het verhaal van de stad, de functie van de bestemming en de gebruikers van de plek. Ook vanuit mobiliteit gedacht staat een plek nooit op zichzelf: deze is altijd verbonden met andere plekken, maakt deel uit van een palet aan plekken en is bereikbaar voor mensen en goederen, met verschillende modaliteiten. Meestal is een goede plek een bereikbare plek! Afhankelijk van de kenmerken van de plek is de gewenste bereikbaarheid ook gedifferentieerd; het gaat daarbij om meer dan alleen autobereikbaarheid. Als mensen niet comfortabel en efficiënt een plek kunnen bereiken, zal deze plek nooit de gewenste activiteiten en levendigheid genereren die een succesvolle plek kenmerken. Om het concept en de methode Placemaking te laten aansluiten op meerdere schaalniveaus, is het inzichtelijk maken van het belang van het fysiek verbinden van 'places' relevant. De verzameling van plekken die samen het verhaal van de stad vertegenwoordigen, moeten fysiek verbonden zijn om het verhaal van de stad en daarmee de concrete plek zelf ervaarbaar te maken voor zowel de bewoners, bezoekers als ondernemingen van de stad. Een goede integratie van en afstemming tussen ruimte en mobiliteit helpt hierbij.

2.3 Placemaking en mobiliteit: bereikbaarheid én leefbaarheid

De kwaliteit van een bestemming hangt niet alleen samen met de bereikbaarheid, maar ook met de leefbaarheid, levendigheid en duurzaamheid. Waar in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw een betere bereikbaarheid haast automatisch meer asfalt en parkeerplaatsen voor autoverkeer betekende, is de uitdaging nu om meer vervoerwijzen dan alleen de auto te faciliteren en tegelijkertijd de leefbaarheid van een bestemming te verbeteren, het liefst met minder asfalt. Om Jan Gehl maar

*Figuur 4
Kopenhagen, openbare
ruimte in plaats van auto-
verkeer (foto: SOAB)*



te citeren: “Ontwerp je voor auto’s, dan krijg je auto’s. Ontwerp je voor mensen, dan komen de mensen.” In Kopenhagen heeft dit principe geleid tot een fundamenteel ander gebruik van de openbare ruimte. Afbeelding 4 laat hiervan een voorbeeld zien: van een druk-bereiden 2x2-strooksweg maakte de stad Kopenhagen een profiel met in het midden een lint aan openbare ruimte en aan de zijkanten ruimte voor de auto (een strook in elke richting) en vrijliggende fietspaden. De openbare ruimte in de middenstrook kent verschillende invullingen: van voetpad, park en speelplek tot terras of basketbalveld. Een aanwinst voor bewoners en gebruikers van de stad: er wordt druk geflaneerd en gebruikgemaakt van de verschillende functies.

Voor de duidelijkheid: Placemaking is geen anti-autoconcept. De auto hoeft niet per definitie ‘weggepest’ te worden. Het bereikbaar houden van de bestemming voor de auto is vaak van sociaaleconomisch belang. De uitdaging zit ’m dan in het vinden van de balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid.

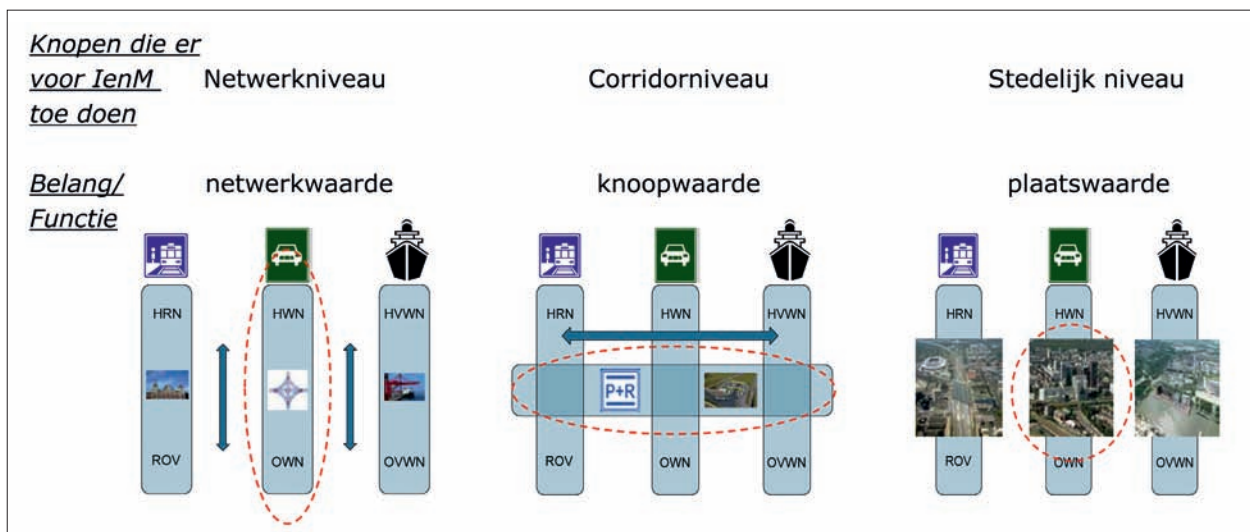
2.4 Placemaking en mobiliteit op verschillende schaalniveaus

Placemaking en mobiliteit kan worden toegepast op verschillende schaalniveaus. Maar het effectiefst wordt de combinatie Placemaking en mobiliteit als ze (geïntegreerd) op een zo hoog mogelijk schaalniveau de basis kunnen leggen voor verdere vertaling ervan op lagere schaalniveaus.

2.4.1 Placemaking en mobiliteit op landelijk niveau

Zo hanteert het ministerie van Infrastructuur en Milieu als het gaat om de integratie tussen plekken en mobiliteit het drieluik netwerkniveau – corridorniveau – stedelijk niveau. Figuur 5 geeft de positie van verschillende vervoermiddelen weer ten opzichte van knooppunten op verschillende schaalniveaus: netwerkniveau, corridorniveau en stedelijk niveau.

*Figuur 5
Het belang van verschillende modaliteiten op knooppunten op verschillende schaalniveaus
(bron: ministerie van Infrastructuur en Milieu)*



Op netwerkniveau gaat het vooral om het bepalen van de netwerkwaarde (mobiliteitskant), op corridorniveau is de knoopwaarde meer van belang (hoe goed zijn de knooppunten, de overstappunten) en op stedelijk niveau staat de waarde van de plaats centraal (de kwaliteit van de stad en haar modaliteitsnetwerken).

2.4.2 Placemaking en mobiliteit op stedelijk-, wijk-, buurt- en plekniveau

Op lagere schaalniveaus ligt de uitdaging in het reduceren van de impact van de auto op de verblijfskwaliteit van een stad, wijk of buurt en in het implementeren van voorzieningen voor alle modaliteiten in de bestaande structuur: voor het openbaar vervoer, voor de fietser, voor de voetganger én voor de auto. Dat betekent dat de auto geconcentreerd geleid wordt naar de rand van een stad of de rand van een place en niet meer tot aan iedere voordeur binnen de place. Dat betekent ook dat de auto op een aantal schaalniveaus niet meer de dominante ontwerppartij is: hoe lager het schaalniveau, hoe meer het langzame verkeer zou moeten domineren om te kunnen bijdragen aan de leefbaarheid van een gebied en de quality of life van een stad. Figuur 6 illustreert dit. Met dit ontwerpprincipe ‘omgekeerd ontwerpen’ waarbij de voetganger en de fietser domineren, kan op elk schaalniveau (stad-wijk-plek) een eigen hiërarchie in modaliteit worden aangegeven: zowel op stedelijk niveau (bijvoorbeeld in een stedelijke visie, sustainable urban mobility plan, structuurplan of masterplan) als op wijk-, buurt- en plekniveau. Op buurtniveau staan de voetganger en de fietser vaak voor bewoners op plaats één in feitelijk gebruik, maar deze prioriteit is lang niet altijd terug te vinden in de inrichting van een buurt.

*Figuur 6
Elk schaalniveau kent een eigen hiërarchie in modaliteit. Op buurtniveau staat de voetganger en de fietser op plaats één. Maar ook op stedelijk niveau kan de ambitie worden vastgelegd voor een goede integratie van Placemaking en mobiliteit, net zoals de gemeenten Maastricht en Eindhoven deden (afbeelding: SOAB).*



In het kader van de zogeheten VPL-methode (Vervoerprestatie op Locatie) is in de jaren negentig van de vorige eeuw bij de ontwikkeling van een aantal VINEX-locaties geëxperimenteerd met deze benadering. Bij VPL stonden duurzame mobiliteit en de effecten daarvan op de inrichting van de openbare ruimte centraal; Placemaking was hiervan geen onderdeel. België hanteert het zogeheten STOP-principe: eerst de Stappers, dan de Trappers, vervolgens het Openbaar vervoer en tot slot de Privé-auto.

2.5 Placemaking en mobiliteit als stedelijke visie

Ook op stedelijk niveau kan de ambitie voor een goede integratie van Placemaking en mobiliteit worden vastgelegd, net zoals de gemeenten Maastricht en Eindhoven deden (zie kader 2). Zij blijken het vanuit de quality of life van de stad belangrijk te vinden om na te denken over de rol van verschillende modaliteiten op verschillende schaalniveaus. Deze manier van denken is in Nederland nog geen gemeengoed. Meer goede voorbeelden zijn te vinden op de website www.imurp.nl¹: hier zijn meer voorbeelden en iconen te vinden van integratie tussen mobiliteits- en ruimtelijke planning. Mobiliteit kan daarbij zelfs fungeren als leidend thema in een visie van de stad. De gemeente Maastricht geeft op macroniveau invulling aan Placemaking en mobiliteit door in haar stedelijke visie (dus op het hoogste schaalniveau) letterlijk ruimte te maken voor ontmoeting door de rol van het autoverkeer in de binnenstad te ‘verluwen’. Deze nieuwe ruimtelijke structuur heeft als titel: ‘Ruimte voor ontmoeting’. Een transformatie van het karakter van de stad dus, met een integratie van Placemaking en mobiliteit op stadsniveau als instrument. Maastricht levert zo een interessant voorbeeld over hoe de verschillende modaliteiten ten opzichte van elkaar worden ingepast, maar ook hoe ze zich verhouden in de verschillende stedelijke planlagen. En de gemeente Eindhoven heeft met “Eindhoven op Weg” (gemeente Eindhoven, 2013) het concept Placemaking meegenomen in de toekomstvisie op de mobiliteit. Beide voorbeelden worden in onderstaand kader toegelicht.

Kader 2: Mobiliteit en Placemaking in Maastricht en Eindhoven

Maastricht

Maastricht is volop in beweging als het gaat om het vormgeven van de mobiliteit in de stad. Tot 1980 lag de focus in Maastricht en veel andere steden op de groei van automobiliteit en het faciliteren van autobereikbaarheid. Na 1990 verschoof deze focus naar het terugvorderen van ‘places’ ten opzichte van de auto die voorheen gefaciliteerd werd, zoals de Maasboulevard en de A2-traverse. Dit is een proces van de stad ‘opnieuw ontdekken’ en betreft vooral veel herstelwerkzaamheden.

De huidige ruimtelijke strategie richt zich op het veranderen van de structuur van de stad en wordt betiteld als ‘Ruimte voor ontmoeting’. De ringstructuur wordt vervangen door twee tangenten van oost naar west die de doorstroming voor het autoverkeer faciliteren. Het unieke hieraan is dat er een nieuw ‘luw’ gebied ontstaat tussen deze twee tangenten in. Binnen dit gebied streeft de gemeente Maastricht er naar om de fiets en voetganger zo veel mogelijk te prioriteren: Een transformatie van het karakter van de stad, oftewel Placemaking op stadsniveau. Het thema voor dit gebied: ‘Van Ring naar Ribben’.

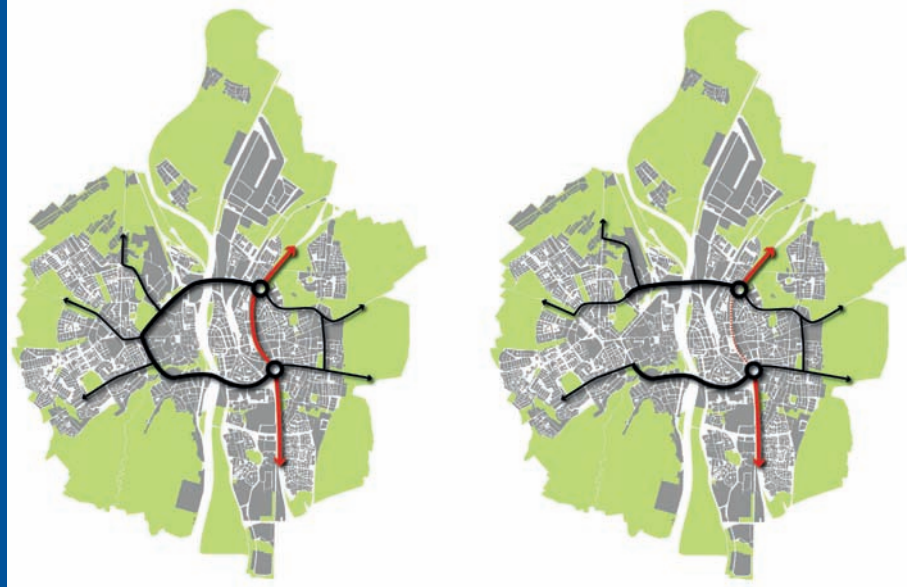
De nieuwe structuur is niet gericht op ‘autopesten’ maar verhoogt door een nieuwe manier van denken de voorzieningen voor de auto: de stad wordt namelijk beter bereikbaar voor de auto. Lopen wordt het hoofdtransport in het nieuwe luwe gebied en is de belangrijkste vorm van natransport wanneer

>

¹ www.imurp.nl is een website van het NHTV-lectoraat Verkeer en Stedenbouw. De site is mede tot stand gekomen in samenwerking met CROW.

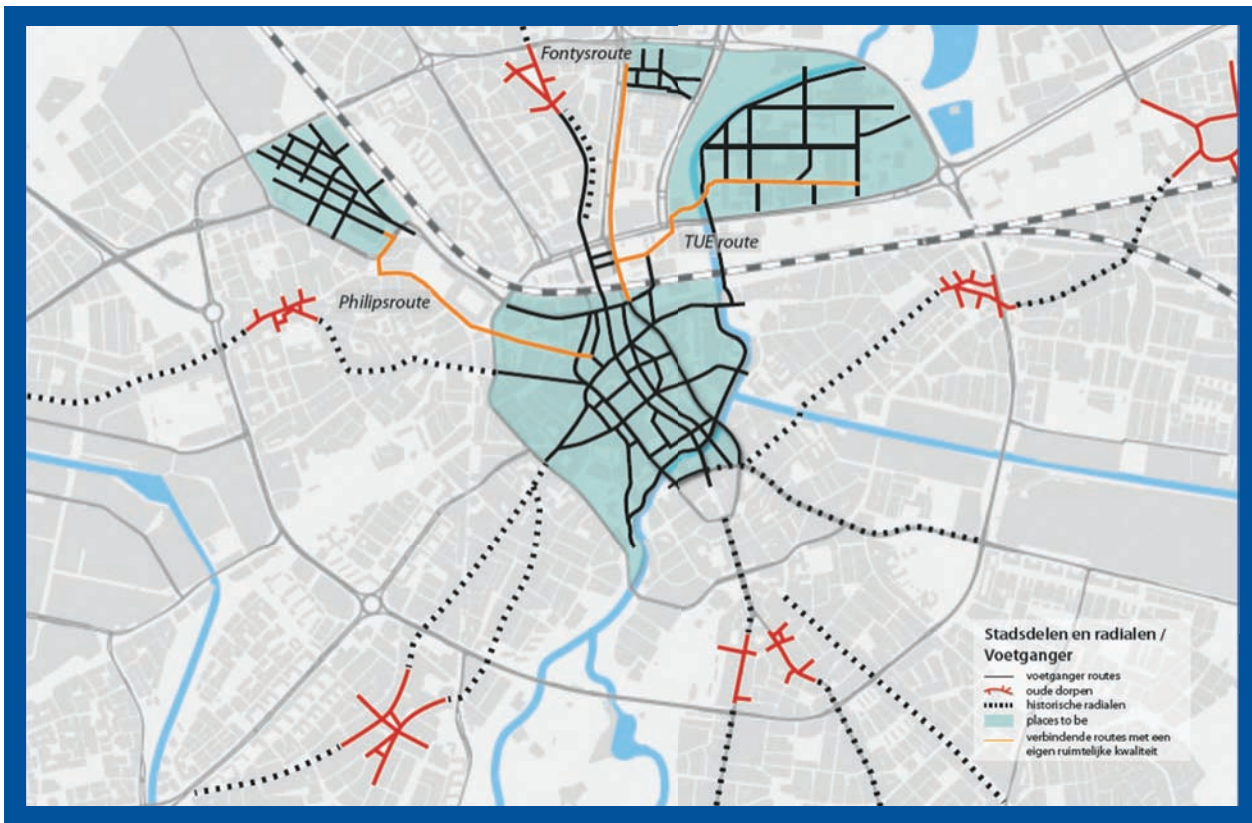
men met de auto de stad bereikt (Park en Walk). Het is bij 'places' altijd de vraag hoe deze interessanter gemaakt kunnen worden. Bereikbaarheid is daarbij van groot belang, denk aan routes en het beperken van het aantal barrières op deze routes.

*Figuur 7
Maastrichtse visie op
Placemaking en mobiliteit: Van Ring naar Ribben
(bron: gemeente Maastricht)*



Eindhoven

In 'Eindhoven op Weg' heeft de gemeente Placemaking in samenhang met mobiliteit opgenomen. Zij wil haar stad bereikbaar én leefbaar houden voor bewoners, stadsbezoekers en ondernemers. Alle modaliteiten komen op verschillende schaalniveaus aan bod, ook de voetganger. 'Places to be' maken expliciet deel uit van de visie; groene en waterverbindingen, pleinen, parken en de historische linten vormen het hart van het plan. Zij zorgen door hun kwaliteit en aantrekkingskracht voor levendigheid en de aanwezigheid van lopende en fietsende mensen en dragen zo bij aan de stedelijke 'quality of life'. Elke modaliteit krijgt een eigen beleidsplek op alle relevante schaalniveaus: van regionaal tot en met wijk- en buurtniveau. Eindhoven werkt met het principe 'slow motion – fast forward'. Slow motion betekent voorrang aan het langzaam verkeer waar nodig en waar het kan. Fast forward staat voor snel waar het moet. Waar mogelijk worden de historische radialen primair geschikt gemaakt voor de fietser en de voetganger, en secundair voor de auto. De nieuwe radialen worden nog meer gebruikt door de auto en het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). In het centrum wordt meer plaats gemaakt voor het langzame verkeer, waarbij op de binnenring meer ruimte komt voor voetgangers, doorgaande fietsroutes en HOV, gecombineerd met groen. Het fijnmazige netwerk voor de voetganger wordt uitgebreid over de binnenring heen, waardoor de binnenstad wordt vergroot. Transformeren naar een veelzijdige stad waarin voetganger en fietser voorop staan, betekent 'plaats maken'. Verkeersruimte maakt plaats voor verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte ten koste van de ruimte voor de auto. Zo ontstaat nieuwe ruimtelijke kwaliteit. Met een Quick Win-programma worden projecten uitgevoerd om de ring sneller te maken voor autoverkeer (groene golf) en komen er maatregelen om binnen de ring meer voorrang te geven aan voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.



*Figuur 8
Places to be, historische
linten en dorpen, groen en
water verbonden voor de
voetganger in Eindhoven
(bron: Eindhoven op Weg)*

2.6 Stappen rond Placemaking en mobiliteit: van visie en kader tot schaalniveaus

Uit paragraaf 2.1 werd duidelijk dat Placemaking zich traditioneel vooral richt op het functioneren van één bepaalde plek. Uit het traject om te komen tot deze handleiding en uit de lijn die Maastricht en Eindhoven hebben gekozen, is duidelijk geworden dat er meer kan en dat behoefte bestaat aan een verdere verbreding: het belang van Placemaking op meerdere schaalniveaus en de wisselwerking tussen plekken en schaalniveaus (macro- en micro-Placemaking) enerzijds en die met mobiliteit anderzijds. Met onderstaande stappen kunnen gemeenten zelf met Placemaking en mobiliteit aan de slag om een stevige visie neer te zetten en uiteindelijk plekken in die stad te verbeteren of vorm te geven.


Stap 1. Een plek staat nooit op zichzelf, maar is deel van het verhaal van de stad! De Visie


De vele relaties die de stad rijk is, zijn beleidsmatig gebundeld in bijvoorbeeld een structuurvisie. Hierin wordt integraal het toekomstbeeld geschetst van de stad op basis van een aantal thema's die aansluiten bij de identiteit die de stad nastreeft, gebaseerd op de geschiedenis, de bestemmingen, de sfeer en de activiteiten die de stad kenmerken en die te ervaren zijn op bepaalde plekken in de stad. In deze eerste stap formuleren beleidsbepalers dus vooral de potenties. Het gaat dan om vragen als: wat kan er bij de integratie van Placemaking en mobiliteit? Welke modaliteiten hebben op welke plek het primaat? Welke ruimtelijk-functionele netwerken en structuren willen we? Welke modaliteitsnetwerken willen we waar?

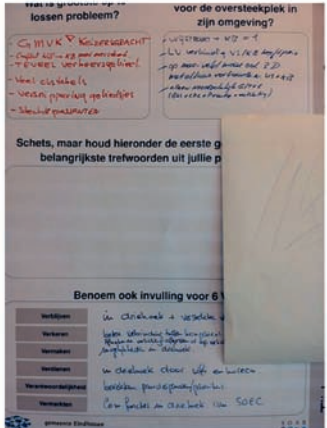
Voor beleidsbepalers als politici, planologen, stedenbouwkundigen en verkeerskundigen is het tijdens een Placemakingsproces van belang hun eigen ideeën en inzichten vooral in te zetten t.a.v. de kennis van de stad en een beeld van hoe de stad als geheel functioneert en samenhangt. Deze overkoepelende context kan worden gekenschetst als de visie op en voor de stad. De visie vertaalt integraal hoe deze identiteit via sociaal-economisch-, ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid globaal vorm gaat krijgen richting de toekomst. Er worden relaties gelegd tussen de regio en de stad, tussen stadsdelen en


Tussenresultaat workshop
Eindhoven op Weg


3.2.1 Resultaten Keizersgracht – Kleine Berg (3)











tussen bestemmingen binnen de stad om te zorgen dat de activiteiten en de stromen die de leefbaarheid en economische vitaliteit van de stad beïnvloeden, gewaarborgd worden. De visie vormt het uitgangspunt voor de vormgeving van places in de stad. Zo heeft de gemeente Eindhoven voor een aantal belangrijke oversteeksituaties in de binnenstad, waar eigenlijk zowel voetgangers als autoverkeer en openbaar vervoer

Superzebra in Eindhoven



prioriteit zouden moeten krijgen, een Placemakingstraject doorlopen. In dit traject is door beleidsambtenaren vanuit verschillende ambtelijke diensten (economie, groen, mobiliteit, ruimtelijke ordening, binnenstad) gediscussieerd over die prioritering. Een visie op de binnenstad bleek nodig: op basis daarvan is op de twee belangrijkste oversteken voor voetgangers (bijvoorbeeld vlakbij het station) de ruimte voor voetgangers vergroot en is de verblijfsfunctie verbeterd door groen, een duidelijke visie op andere inrichtingseisen bij de oversteek en op herkenbare looplijnen².

Dus:

Stap 1. *Start met een visie: formuleer potenties*

Stap 2. De aansluiting op het verhaal van de stad

Welk verhaal de stad momenteel vertelt en welk verhaal het in de toekomst zal vertellen, is afhankelijk van de onderlinge samenhang van de bestemmingen binnen een stad. Een stad bestaat uit een breed scala aan bestemmingen en activiteiten met eigen functies, gebruikers en kenmerken. Denk aan campussen, winkelgebieden, woongebieden, groengebieden, sportgebieden en uiteraard woon- en werkgebieden, zoals kantorenparken. Om bestemmingen in de stad te laten aansluiten op het verhaal van de stad, ofwel de visie, wordt beleid ontwikkeld met richtlijnen en randvoorwaarden die in lijn zijn met het gewenste toekomstbeeld. De randvoorwaarden en richtlijnen vormen gezamenlijk een kader dat gehanteerd wordt om samenhang te creëren tussen de bestemmingen van een stad. Het gestelde kader dient enerzijds aan te sluiten op het overkoepelende verhaal van de stad. Anderzijds is het van belang dat het gestelde kader de bestemmingen niet mag belemmeren om te opereren op hun eigen schaalniveau, immers iedere bestemming heeft ook een eigen dynamiek en een eigen identiteit. In deze stap gaat het om het scheppen van potenties die passen binnen de geformuleerde visie van stap 1. Hierbij horen vragen als: waar moeten we ingrijpen om de binnenstad beter bereikbaar te maken? Welke winkelcentra zijn bepalend voor de stad en welke profielen hebben ze binnen de stad en ten opzichte van elkaar? Wie moeten betrokken worden bij een revitaliseringsgebied langs de oude wateroevers? Als er kantoren nodig zijn: waar mogen ze wel (en waar niet) toegevoegd worden?

Dus:

Stap 2. *Van visie naar bruikbaar kader: schep potenties*

Stap 3. Iedere space een place, of keuzes maken?

Vanuit de visie (die de potenties creëert) en het op basis daarvan opgestelde beleidskader (dat potenties scheidt) wordt gewerkt aan en nagedacht over de positie van en

² Workshop Placemaking Binnenring Eindhoven (SOAB, in opdracht van de gemeente Eindhoven, 2012)

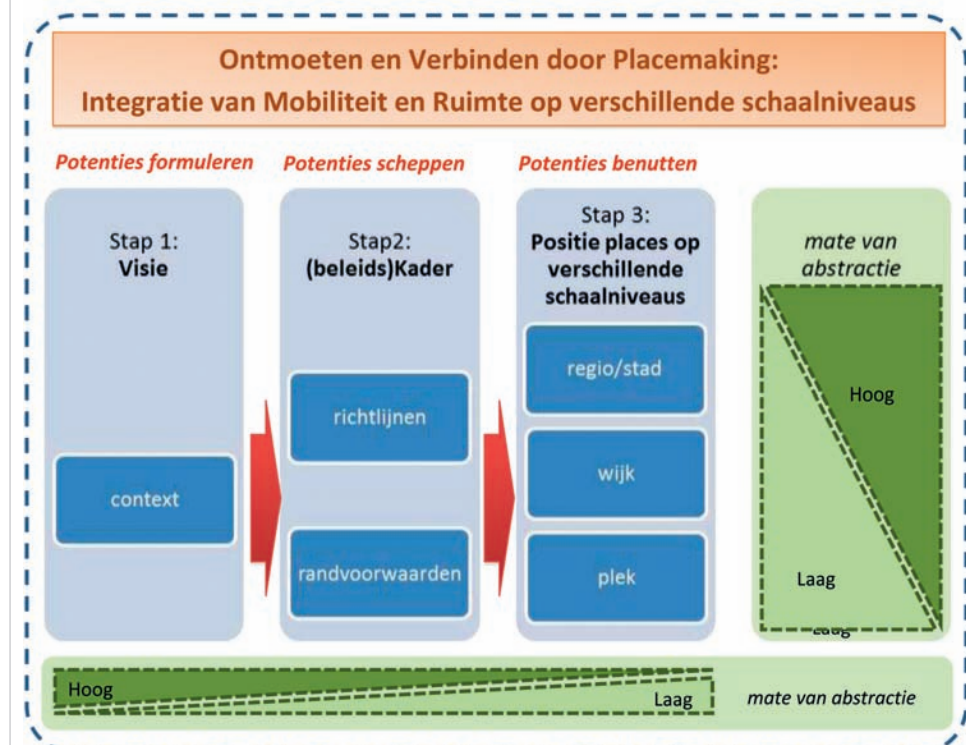
verbindingen tussen places in hun onderlinge samenhang op verschillende schaalniveaus: places in stad en regio, places op wijkniveau en places als concrete plekken. In deze stap worden de eerder bepaalde potenties benut: naast de wat-vraag (stap 1 en 2) draait het nu om de hoe-vraag. Het gaat in deze stap dus om vragen als: hoe worden verschillende plekken en verbindingen ingevuld? Welke partijen moeten daarbij betrokken worden? Welke modaliteiten genieten waar prioriteit? Moeten op een bestemming alle plekken verbeterd worden, of ligt de focus op het versterken van de plekken die al betekenis hebben voor de gebruikers of de bestemming als geheel? Of om het in termen van Placemaking te zeggen: “Moet iedere space een place worden, of moet een huidige place een place to be worden en welke keuzes maken we hierin?”. Niet iedere plek heeft een voor de hand liggende potentie. Dat hoeft ook niet: niet elke plek hoeft een toplek te worden. Door de samenhang en verbindingen tussen plekken op een bestemming te doorgronden en de plekken te positioneren op basis van de behoeftes en ideeën van de (toekomstige) gebruikers, wordt het eenvoudiger om de ontwikkeling van een specifieke plek te laten aansluiten bij de belangen van de gebruikers, de bestemming als geheel en het verhaal van de stad.

Dat betekent dus:

Stap 3. Place; positioneren en rolverdeling: *benut potenties*

Schematisch kan de integratie tussen de verschillende niveaus als volgt worden geschetst:

Figuur 9
Integratie tussen
de schaalniveaus



Kort samengevat bestaat een proces van Placemaking en mobiliteit uit:


- het *formuleren* van potenties, samen goed voor een visie op Placemaking en mobiliteit.
- het *scheppen* van potenties, die als kader dienen: richtlijnen en randvoorwaarden.
- en ten slotte het *benutten* van potenties, waarbij de potenties voor meerdere schaalniveaus concreet worden vertaald.

Deze 'drietrapsraket' is ook leidend voor het gebruiken van de de handleiding.

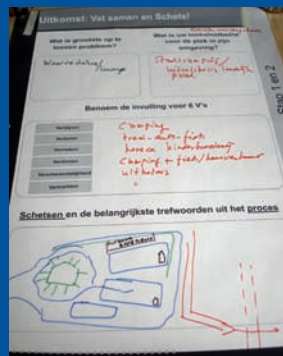
Figuur 10
Onderzoekslocatie
Zaanstad
ten behoeve van
placegame

Kader 3: Voorbeeld Zaanstad; Placemaking voor tijdelijk gebruik



Het terrein  is gelegen op een zichtlocatie van het ontwikkelgebied Inverdan in Zaanadam. Nu vindt hier gedoogd parkeren plaats op een tijdelijke verharding. Binnen Inverdan wordt eraan gewerkt om deze kant van de stad te verbinden met het centrum.

De aanwezige combinatie van plekken met in het westen de Belt (B) en de verbinding over A en het focusterrein maakt dat hier een plaats ontstaat waar het groen vanaf de polder ver de wijk in komt. Met een goede inrichting en door een goede keuze voor een tijdelijke functie, maar misschien ook wel door het creëren van de juiste mindset, kan hier een plek ontstaan die meerwaarde geeft en verbindt. In de toekomst zal het terrein invulling krijgen met een school en een multifunctionele voorziening. Dan ontstaat een echt scharnierpunt tussen centrum, polder en woonwijken. Deze wordt echter pas in 2016 verwacht. Tot die tijd wordt hier gezocht naar een invulling met uitstraling, die de bestaande buurten verbindt met Inverdan.



In een placemakingsworkshop is met behulp van een placegame (zie hoofdstuk 3) tot de conclusie gekomen dat een stadscamping een aardige tijdelijke invulling kan betekenen om van deze locatie een place te maken.



3 Handleiding Placemaking en Mobiliteit

In het vorige hoofdstuk werd behandeld:

- placemaking algemeen, de vier pijlers;
- de integratie van placemaking en mobiliteit;
- de integratie van placemaking op verschillende schaalniveaus.

Deze drie elementen zijn van belang als achtergrondkennis voor het formuleren, scheppen en benutten van potenties met behulp van placemaking. Hoe dit in z'n werk gaat, wordt hieronder toegelicht.



Placemaking en Mobiliteit verkennen

Stel, er doet zich een probleem voor in de openbare ruimte op het snijvlak van of gerelateerd aan mobiliteit. Denk hierbij aan een plek die verloedert, onaantrekkelijk is, steeds minder bezoekers trekt, onaangenaam is om te verblijven en verschillende vervoermiddelen die elkaar meer in de weg zitten dan dat ze complementair zijn aan elkaar. Kortom, de openbare ruimte draagt niet bij aan de functies die het herbergt, en werkt dus niet naar behoren. Dit kan over alle stedelijke niveaus gaan (stad-wijk-plek). Of, er wordt nagedacht over de (her)inrichting van een locatie, die zo goed mogelijk moet functioneren voor en door haar gebruikers. Ook dit kan over alle stedelijke niveaus gaan.

Hoe kun je er in beide gevallen voor zorgen dat die locatie (weer) gaat functioneren? Hoe maak je nu van die locatie een place (net zoals je van een woning je thuis maakt)? In deze handleiding daarom meer over wat Placemaking behelst, hoe de integratie met mobiliteit plaatsvindt, hoe Placemaking van toepassing is op verschillende schaalniveaus en hoe de verschillende schaalniveaus met elkaar interacteren.



Positie aan te pakken locatie in stedelijke constellatie bepalen en vervolgens het gebruik van de handleiding

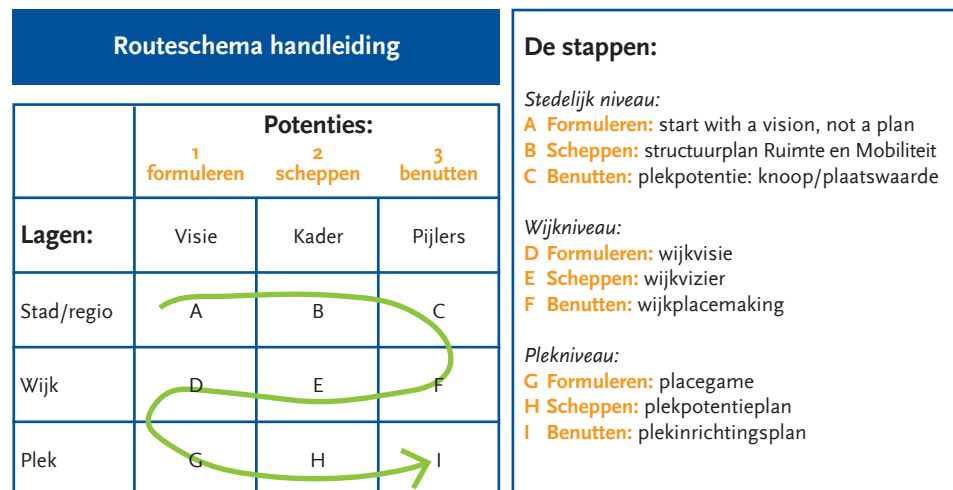
Over wat voor soort locatie hebben we het? Een plein, een winkelcentrum, een campus, een bedrijventerrein, een samenstel van sportaccommodaties, een gedeelte van een straat, een hele stad? Voordat we aan de slag gaan, is het belangrijk om positie van de locatie te bepalen in de gehele stedelijke constellatie. Een plek staat namelijk nooit op zichzelf; het heeft altijd relaties met hogere en lagere schaalniveaus.

Belangrijk is welke visie je hebt voor een plek. Een voorbeeld illustreert dit. Wanneer het om het creëren van een veilige oversteek voor voetgangers gaat, is het belangrijk na te gaan of de gemeente over een visie op voetgangers beschikt (zowel als modaliteit als als onderdeel van openbare ruimte) en op welke manier in dit geval oversteken hierin is verwoord. Bovendien moet duidelijk zijn of de wijk waarin de oversteek gerealiseerd wordt, over een voetgangersnetwerk beschikt langs leuke plekken. Indien dit het geval is, is het logisch om hierop aan te sluiten. Daarbij gaat het om zowel de verkeerskant (veilige oversteek) als om de ruimtelijke kant, de oversteek binnen stad of wijk c.q. de verblijfspotentie. Wanneer bovenstaande zaken in beeld zijn, kunnen we aan de slag

gaan met het realiseren van de oversteek zelf. Hierbij is het ook van belang op alle niveaus de stakeholders op een juiste manier te benaderen. Dit alles bepaalt de visie op een specifieke plek en maakt het mogelijk de potenties voor een plek te formuleren. Vanuit de visie kan vervolgens gewerkt worden aan het scheppen van potenties en tot slot het benutten ervan.

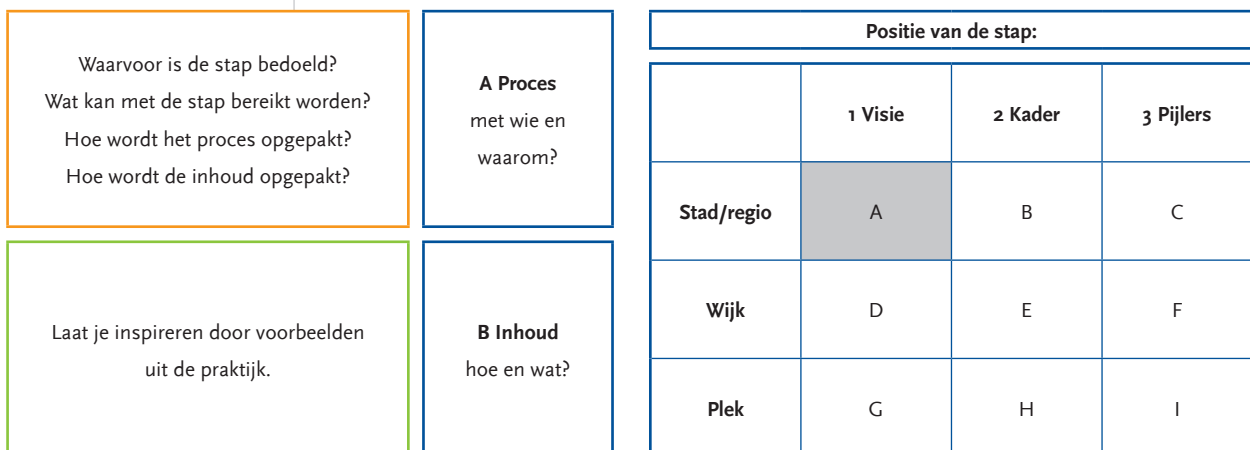
De Handleiding Placemaking en Mobiliteit dient te worden gezien als een routeschema om op verschillende schaalniveaus (stad-wijk-plek) en in hun onderlinge wisselwerking potenties te formuleren, te scheppen en te benutten. Dat betekent dat het van belang is in figuur 11 altijd bij stap A te beginnen en de groene lijn te volgen die uiteindelijk bij de stap rechtsonderin (stap I) uitkomt. Steeds dient daarbij de vraag te worden gesteld: kan ik gebruikmaken van eerdere stappen? Immers: hoe ‘hogër’ in de stappen beleid is vastgelegd, hoe eenvoudiger het is om daarbinnen zaken uit te werken. Indien dit niet geval is, kan de handleiding ze leveren of er behulpzaam bij zijn.

Figuur 11
Gebruik handleiding



De opzet van de stappen nader toegelicht

Gebruik de toelichting, tips en voorbeelden om het hele proces stapsgewijs te doorlopen. Elke stap heeft eenzelfde opbouw:



Start met een visie, formuleer potenties

Waarvoor is deze stap bedoeld?

Een goede toekomstvisie voor de stad is geen vastgesteld plan, maar een door de tijd heen flexibele en integraal verbindende leidraad die – vertaald naar lagere schaalniveaus – kan motiveren om toekomstige ontwikkelingen te laten bijdragen aan een betere stad. Een stad gebaseerd op de vier pijlers van Placemaking: Toegankelijkheid & Verbindingen (1), Gebruik & Activiteiten (2), Comfort & Beeldvorming (3) en Gezelligheid (4). Deze kenmerken bepalen het functioneren van de stad en versterken de identiteit van de stad. Ze vertellen het verhaal van de stad. Deze stap begeleidt de zoektocht naar het verhaal van de stad, een verhaal dat mensen en plekken op alle schaalniveaus verbindt en dat tot ieders verbeelding spreekt.

Wat kan met deze stap bereikt worden?

Valt de identiteit van de stad te versterken? Kan haar profilering uitgenut worden? Let wel op dat het 'verhaal' van de stad anders kan zijn door de ogen van de ambtenaar en de professional, dan door de ogen van de burger of de ondernemer. Daarnaast is het verhaal van de stad vaak méér gebaseerd op ruimte dan op mobiliteit. Deze stap begeleidt de herontdekking van de eigen stad en combineert de professionele blik van de ambtenaar met die van de burgers en ondernemers en laat nadrukkelijk het belang van mobiliteit naar voren komen als verbindend element in het (toekomst)verhaal van de stad.

Hoe kan het proces worden opgepakt?

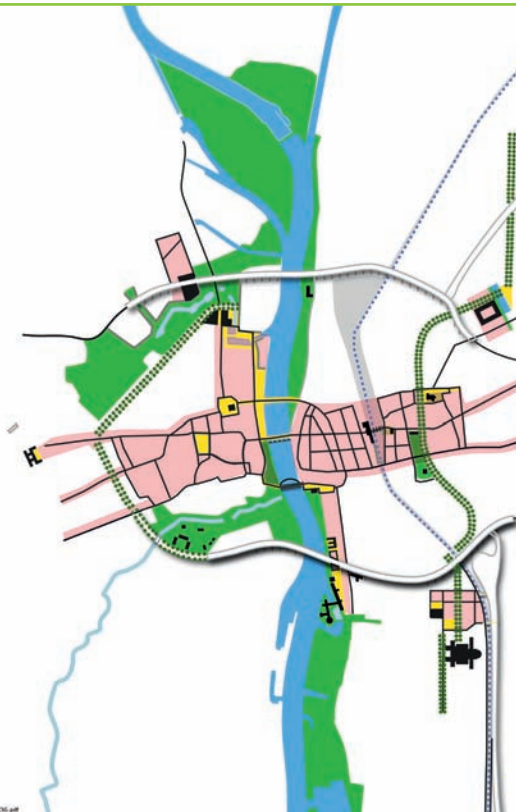
- Ambtenaren/professionals → Integrale visie → Positioneer huidige stad & integraal dromen (workshop)
 - Extern laten bekritisieren
 - Samenbrengen eigen visie, externe visie en visie van burgers
- Burgers/ondernemers → Input/draagvlak → Wat kenmerkt de stad?
 - Welke plekken zijn kenmerkend voor de stad?
 - Wat moet altijd behouden blijven voor de stad?
 - Wat is de kracht van Mobiliteit?

Hoe kan de inhoud worden opgepakt?

- Ruimte en mobiliteit → Integraal denken vanaf het begin, leg verbindingen tussen stad/regio, stad/bestemmingen & bestemmingen/plekken, hanteer hiervoor de vier pijlers van Placemaking
- Thema's → Stem af op lokaal beleid & context en vorm thema's

Voorbeeld 1: Structuurvisie Maastricht 2030 – Ruimte voor ontmoeting (2011)

De illustratie is een weergave van het concept, waarbij de twee ribben en het verkeersluwe gebied te zien zijn, met fijnmazige stelsels van routes met parkzones en pleinen daartussenin, maar ook onder de ribben door naar nieuwe centra buiten het centrale gebied (concept CSG).



Stap 1-A

	1 Visie	2 Kader	3 Pijlers
Stad/ regio	A	B	C
Wijk	D	E	F
Plek	G	H	I

A: Proces – met wie en waarom?

De volgende vragen worden integraal door ambtenaren opgepakt: Wat is de stad voor een stad? Profiel? Wat is uniek? Wat heeft de stad nodig? Hoe kijken buitenstaanders naar de stad? Waar wil de stad zijn in de toekomst? Voor het beantwoorden van deze vragen is input van burgers en ondernemingen gewenst. De uitkomst moet tot de verbeelding spreken van zowel de ambtenaren, de burgers, de ondernemers als externe partijen, zoals bezoekers of randgemeenten. Het verhaal van de stad moet het verhaal worden van iedereen, met kennisgeving van lokale context en heersend beleid!

B: Inhoud – hoe en wat?

Deze stap kent een hoog abstractieniveau. Het in kaart brengen van activiteiten en het leggen van relaties en verbindingen op hoog schaalniveau heeft prioriteit, details zijn op dit schaalniveau irrelevant (regio/stad). De vier pijlers van placemaking staan centraal: Toegankelijkheid & Verbindingen / Gebruik & Activiteiten / Comfort & Beeldvorming / Gezelligheid. Integraal denken is denken in ruimte en mobiliteit, visie ontwikkelen is het verbinden op basis van thema's die op meerdere schaalniveaus hanteerbaar zijn.

Gebruik ook stap 2-B & 3-C

Voorbeeld 2: Gemeente Eindhoven – Eindhoven op Weg! (2013)

Hoe komt een toekomstvisie van een stad tot stand waarin duurzame mobiliteit, leefbaarheid en aantrekkelijkheid als thema's centraal staan? Dit voorbeeld is geschikt om te raadplegen hoe een gemeentelijke visie tot stand kan komen in samenwerking met bewoners, ondernemers en (belangen)organisaties van de stad.



Structuurplan Ruimte en Mobiliteit

Waarvoor is deze stap bedoeld?

Van het formuleren van potenties naar het beleidsmatig scheppen van potenties. Dromen over de toekomst is aantrekkelijk, maar hoe kan die toekomst realistisch gezien dichterbij komen? Welke verbindingen en plekken zijn cruciaal en hoe kunnen deze verbindingen en plekken ontwikkeld en gestructureerd worden in de geest van het verhaal van de stad? De geformuleerde potenties uit stap 1-A binden de gebruikers en ambtenaren aan de gewenste stad. Deze stap is bedoeld om een kader te schetsen voor ambtenaren waar de potenties beleidsmatig vertaald en in kaart gebracht worden in een structuurplan Ruimte en Mobiliteit. In het structuurplan stemmen de ambtenaren de uitkomsten uit stap 1-A af met het huidige beleid en mogelijkheden van de gemeente. Met behulp van stap 3-C en het opgestelde kader van richtlijnen en randvoorwaarden uit deze stap kunnen globale ontwikkelrichtlijnen opgesteld worden voor de gehele stad. Het gaat in deze stap om afstemmen met het huidige beleid, consequenties afwegen op het gebied van ruimte en mobiliteit en de juiste keuzes maken in de geest van de visie en de realiteit.

Wat kan met deze stap bereikt worden?

Een structuurplan Ruimte en Mobiliteit is een op uitvoering gericht plan: het concretiseert de visie op stadsniveau en schetst een bruikbaar kader voor ambtenaren hoe de potenties uit stap 1-A kunnen worden toegepast op de structuur van de stad en hoe dit afgestemd kan worden met het huidige beleid, de vier pijlers van Placemaking en een integrale benadering van ruimte en mobiliteit (gebruik hiervoor stap 3-C). De eerste stap betreft het reflecteren van de geformuleerde potenties aan het huidige beleid. Wat is de huidige rol van plekken, verbindingen en modaliteiten op stadsniveau? Is deze samenhang beleidsmatig verankerd en hoe zou dit afgestemd kunnen worden op de potenties geformuleerd in stap 1-A? Deze stappen dragen bij om richtlijnen en randvoorwaarden op te stellen om plekken, verbindingen en modaliteiten op stadsniveau met elkaar af te stemmen in de geest van de visie en de heersende realiteit. Hoe plekken, verbindingen en modaliteiten in een stad samenhangen en hoe deze op basis van de vier pijlers van Placemaking en een integrale benadering van ruimte en mobiliteit elkaar versterken, daarvan kan gebruikgemaakt worden in stap 3-C. Na het toepassen van deze stap kan de ambtenaar op basis van deze input afwegingen en keuzes maken over voor welke potenties beleidsmatig mogelijkheden geschapen moeten worden om dichterbij het toekomstige wensbeeld te komen.

Hoe kan het proces worden opgepakt?

- Ambtelijk apparaat → Beleidsanalyse → Hoe sluit huidig beleid aan op de visie?
 - Stem integraal af; wat is realistisch en wat niet?
- Kader schetsen → Pas stap 3-C toe. Maak afwegingen en keuzes en stel richtlijnen en randvoorwaarden op en bundel in een kader.

Hoe kan de inhoud worden opgepakt?

Hanteer deze centrale thema's: De vier pijlers van Placemaking – Duurzame mobiliteit – Plaats- en knooppaarde (stap 3-C). Stel vragen als:

Welke plekken en verbindingen zijn cruciaal voor de gestelde potenties? Hoe zouden deze duurzaam verbonden kunnen worden? Wat voor rol krijgen verschillende modaliteiten? Hoe gaat de structuur functioneren wanneer verschillende ideeën toegepast worden? Wat voor consequenties zou dit hebben voor de mobiliteitsstromen en het ruimtelijk functioneren van plekken? Hoe hebben andere steden dit gedaan? In welke mate streeft het huidige ruimtelijk en vervoerbeleid dit al na? Hoe kan dit onderling beter afgestemd worden? Wat is dan de meest realistische en duurzame mogelijkheid? Welke ontwikkelingen kunnen hier nu al aan bijdragen?

Stap 2-B

	1 Visie	2 Kader	3 Pijlers
Stad/ regio	A	B	C
Wijk	D	E	F
Plek	G	H	I

A: Proces – met wie en waarom?

De volgende uitdaging staat in deze stap centraal: hoe kunnen de geformuleerde potenties uit stap 1-A worden vertaald naar globale ontwikkelingsrichtlijnen, ook wel een structuur- of uitvoeringsplan? Wat voor consequenties hebben de potenties uit stap 1-A op het gebied van ruimte en mobiliteit op stadsniveau? Welke potenties kunnen daadwerkelijk worden benut in geest met de visie, heersend beleid en stads-specifieke kenmerken? Het verhaal van de stad is een verhaal van iedereen! Het vertellen van dit verhaal naar potentiële ontwikkelmogelijkheden is een integrale taak van het ambtelijke apparaat en hun professionele kennis/ideeën over de stad en een realistische kijk op de mogelijkheden.

B: Inhoud – hoe en wat?

Deze stap heeft betrekking op het stadsniveau en probeert te verhelderen welke potenties realistisch gezien benut kunnen worden en wat voor ontwikkelingen daar voor gedaan moeten worden. Het reflecteren van het heersende beleid aan de potenties uit stap 1-A is daarbij van belang. Wat doen we al, wat kan beter afgestemd worden en hoe kan dit toegepast worden op de stad? De consequenties op het gebied van ruimte en mobiliteit dienen doordacht te worden; stap 3-C over knoop- en plaatswaarde is hierbij een handige stap. Dit maakt het maken van afwegingen eenvoudiger en zal leiden tot keuzes die duurzaam en functioneel zijn voor de stad en haar gebruikers.

Voorbeeld 1: Netwerk van places en routes in Maastricht



Voorbeeldscenario (2): wat te doen met een geformuleerde potentie uit stap 1-A?

Uit de geformuleerde potenties van stap 1 komt bijvoorbeeld naar voren dat de auto te veel impact heeft op de verblijfskwaliteit van plekken. Dit moet veranderen door lopen meer te faciliteren op en rondom 'places-to-be' m.b.v. netwerken en goede oversteekvoorzieningen. De auto kan echter niet in zijn geheel verdwijnen. Om een verspreiding van veilige oversteken te voorkomen die het autoverkeer ophouden is het van belang de voetganger daar te faciliteren waar het echt nodig is in netwerken. Is er al een voetgangersbeleid bij de gemeente dat hier sturing aan geeft? Zo ja, in welke mate is dit beleid in lijn met de geformuleerde potenties en op wat voor manier schept dit beleid potenties om daadwerkelijk in de praktijk lopen te stimuleren? Biedt het beleid mogelijkheden om de gewenste samenhangende netwerken te ontwikkelen naar andere 'places-to-be' en hoe ga je om met conflictsituaties met de auto?

Plekpotentie: knoop-/plaatswaarde

Waarvoor is deze stap bedoeld?

Het verhaal van de stad (visie) hangt samen met kenmerkende plekken in de stad. Meestal betreft dit de plekken waar mensen elkaar ontmoeten, gebruikmaken van voorzieningen en waar activiteiten zich ontplooiën. Dit zijn de plekken die kenmerkend zijn voor de stad (placebranding). Niet iedere plek draagt in eenzelfde mate bij aan de directe omgeving en de stad als geheel. Plekken hebben hun eigen plekpotentie om te ontwikkelen tot iets meer, bijvoorbeeld een 'place-to-be'. Een goede manier om plekpotenties te benaderen, is door hun functionaliteit te meten aan de hand van de knoop- en plaatswaardetheorie (Bertolini, 1999, zie kader 'Theorie in de praktijk'). Een plek is functioneel wanneer de knoop- en plaatswaarde in balans zijn, niet te hoog, niet te laag en geen disbalans. Een gebalanceerde plek heeft voldoende draagvlak om de functies en activiteiten in stand te houden en de aanwezige vervoersfuncties zijn toereikend. Een (te) hoge knoop- en plaatswaarde kan leiden tot onderlinge spanning op een plek, denk aan de grote stations waar ruimte en mobiliteit conflicteren. Een te lage knoop- en plaatswaarde betekent dat het functioneren van de plek afhankelijk is van andere plekken in de buurt; de ontwikkelpotentie op deze plekken is minimaal, denk aan kleine stations. Een disbalans op een plek tussen de knoop- en plaatswaarde betekent dat er potentiële ontwikkelmogelijkheden zijn, maar ook bedreigingen. Het verbeteren van de plaatswaarde dient te gebeuren in overeenstemming met het aanwezige draagvlak en de vervoersfunctie. Voorkom dat een plek overmatig ontwikkeld wordt terwijl er nauwelijks draagvlak voor is of de plek slecht bereikbaar is. En andersom, een goed bereikbare plek dient niet te worden ontwikkeld indien het draagvlak nooit toereikend zal worden. Deze tool helpt de ambtenaar om plekpotenties, gebaseerd op ruimte en mobiliteit, in kaart te brengen voor plekken over de gehele stad.

Wat kan met deze stap bereikt worden?

Het maken van gerichte afwegingen en keuzes over welke potenties uit stap 1-A daadwerkelijk beleidsmatig gestimuleerd kunnen en gaan worden op stadsniveau, is het doel van stap 2-B. Deze tool moet het maken van afwegingen en keuzes bij stap 2-B ondersteunen, het inzichtelijk maken welke potenties zeker benut moeten worden vanuit een integrale mobiliteits- en ruimtebenadering. Niet iedere plek heeft dezelfde potentiële ontwikkelkansen bekeken vanuit Bertolini (1999). Deze tool ondersteunt het inzichtelijk maken van de samenhang en hiërarchie tussen de plekken in relatie tot hun huidige vervoersfunctie. Op potentiële plekken kunnen op basis van de vier pijlers van Placemaking de geformuleerde potenties daadwerkelijk benut worden. Voorkom overmatige ontwikkeling, waarborg draagvlak voor functies en activiteiten en stem de knoopwaarde van de plek af op de plaatswaarde.

Hoe kan het proces worden opgepakt?

- Ambtenaren/professionals → Knoop- & plaatswaarde → Koppel plekken aan het verhaal van de stad en stem af met plekken benoemd door gebruikers in tool 1-A → Schets globaal de knoop- en plaatswaarde per plek → Ontwikkel scenario's → Toepassen duurzaam mobiliteitsmodel op de gehele stad in relatie tot de belangrijkste plekken → Breng consequenties scenario's in kaart → Effecten scenario op plekken analyseren op basis van de vier pijlers van Placemaking

Hoe kan de inhoud worden opgepakt?

Vragen als: Wat betekent deze modaliteit (voetganger/fiets/ov/auto) voor de stad? Wat voor positie moet deze modaliteit krijgen op een plek en op de verbinding naar de plek? Wat voor effect heeft dat op de pijlers van Placemaking op deze plek en op de stad als geheel? Wat voor gevolgen heeft het implementeren van de modaliteit op de verbinding naar de plek voor gevolgen op de stedelijke verkeersbewegingen?

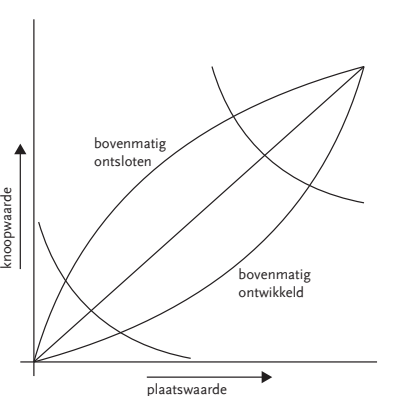
Voorbeelden? www.imurp.nl (integrated mobility & urban planning)

Individuele plekken integreren in een stedelijke omgeving en multimodaal toegankelijk maken, hoe ga je daar mee om? Er zijn veel verschillende type plekken met unieke uitdagingen; hoe gaan andere steden daar mee om? De website iMURp verzamelt praktijkvoorbeelden uit Nederland waar in verschillende stedelijke omgevingen en plekken gezocht is naar de ideale balans tussen ruimte en mobiliteit. Laat je af en toe inspireren.

Theorie in de praktijk:

Kantoren bij ov-knooppunten staan net zo vaak leeg (bron: verkeersnet.nl, september 2013)

"Het knooppuntenbeleid moet dus niet gericht zijn op het toevoegen van nieuwe kantoren bij stations, maar op het terugdringen van de leegstand op goede OV-locaties, aldus de onderzoekers Karst Geurs, Hans Koster en Gert de Visser. Stationslocaties in de Zuidelijke Randstad doen het qua leegstand niet beter dan andere locaties: leegstand van kantoorlocaties is er niet lager en leegstaande kantoren hebben statistisch gezien ook geen grotere kans om vol te raken."



Stap 3-C

	1 Visie	2 Kader	3 Pijlers
Stad/ regio	A	B	C
Wijk	D	E	F
Plek	G	H	I

A: Proces – met wie en waarom?

Het in kaart brengen van alle plekken en verbindingen die bepalend zijn op stadsniveau wordt gedaan door de ambtenaren. Waar ontmoeten mensen elkaar in grote aantallen? Hoe kunnen de mensen daar komen van buiten de stad en vanuit de omliggende gebieden? Belangrijk in dit proces is de afstemming van de keuze van belangrijke plekken en verbindingen met de input van de gebruikers uit stap 1-A. Een mismatch tussen plekken die zij op stadsniveau belangrijk vinden en die de ambtenaar belangrijk vindt, biedt geen goede basis tot verdere uitwerking. Afstemming is belangrijk, maar behoeft verder geen actieve terugkoppeling.

B: Inhoud – hoe en wat?

Duurzaam ontmoeten & verbinden op stadsniveau. Welke plekken zijn bepalend voor de stad en hoe zijn de plekken verbonden met elkaar en toegankelijk? Hoe kunnen deze plekken multimodaal verbonden worden? De wisselwerking tussen ruimte en mobiliteit op stadsniveau hangt sterk samen met de belangrijke plekken. Het in kaart brengen van de gevolgen van bepaalde scenario's op deze plekken en op de binnenstedelijke bereikbaarheid staat centraal. De vier pijlers van Placemaking, duurzame mobiliteit en de plaats- en knoopwaarde zijn de stappen om verschillende scenario's te ontwikkelen. Deze dragen bij aan het maken van afwegingen en keuzes in stap 2-B.

Wijkvisie

Waarvoor is deze stap bedoeld?

Een wijk kan in deze context ook een campus, kantorenpark, recreatiegebied of andere bestemming met eenzelfde omvang betreffen. Net als op stadsniveau is een visie op wijkniveau niet vaststaand, maar wel een gezamenlijk streefbeeld van de gebruikers van de wijk en de gemeente. Een wijk is onderdeel van de stad, van het verhaal van de stad. Een wijk heeft een eigen identiteit, met historie, karaktereigenschappen en verschillende demografische kenmerken. Soms conflicteren stadsbelangen en wijkbelangen met elkaar. Neem als voorbeeld een gebiedsontsluitingsweg die een wijk doorkruist. Deze is op gemeentelijk niveau cruciaal voor de stedelijke bereikbaarheid; voor de wijk is het een gevaarlijke barrière op de dagelijkse route naar voorzieningen en andere activiteiten. Wat zegt de stadsvisie over dit soort situaties en wat betekent dit op wijkniveau? Deze stap is bedoeld om in een wijkvisie potenties te formuleren richting de toekomst van de wijk, waarin een integrale benadering van ruimte en mobiliteit en de vier pijlers van Placemaking handvatten vormen om te komen tot een breed gesteunde visie op de toekomst van de wijk.

Wat kan met deze stap bereikt worden?

Wat is het verhaal van de wijk en hoe verhoudt dit verhaal zich tot het verhaal van de stad? Met behulp van deze stap kan een wijkvisie worden ontwikkeld die de globale potenties op stadsniveau weet te combineren met de lokale kennis, ideeën en behoeftes op wijkniveau. Hierdoor ontstaan globale potenties op wijkniveau die gezamenlijk de wijkvisie vormen. Een stadsvisie geeft meer een gevoel van herkenning bij mensen. Bij een wijkvisie is – naast herkenning – ook erkenning en het bieden van perspectief richting de toekomst van belang voor mensen. Gezamenlijk met de gebruikers schetst de gemeente een duurzame toekomst voor de wijk als onderdeel van de stad. Sommige potenties uit de stadsvisie kunnen worden geïntegreerd in de wijkvisie, vooral over hoe plekken onderling verbonden moeten worden en hoe dit op een verantwoorde manier gedaan kan worden. Waar is de wijk over tien tot twintig jaar wat fysieke inrichting betreft en hoe kan dit bijdragen aan de sociale en economische ontwikkelingen in de wijk? Welke plekken en verbindingen zijn daarvoor cruciaal? De wijkvisie uit deze stap komt voort uit het proces met gebruikers en schetst de potenties van een wijk.

Hoe kan het proces worden opgepakt?

1. Ambtenaren/wijkorganisaties → Voorbereiden → Bepaal de potenties uit de stadsvisie die op wijkniveau kunnen worden toegepast. Doorgrond het verhaal van de wijk met de wijkplatformen, corporaties en verenigingen.
2. Ambtenaren/gebruikers → Bijeenkomst → Wordt dit verhaal herkend? Welke plekken en verbindingen zijn bepalend voor het verhaal? Pas stap 2-E toe met de gebruikers.
3. Ambtenaren → Kader → Analyseer input, formuleer potenties: de wijkvisie.

Hoe kan de inhoud worden opgepakt?

Filter potenties uit de stadsvisie die toepasbaar zijn op de wijkvisie. Stem potenties af op deze thema's: De vier pijlers van Placemaking – Duurzame mobiliteit – Plaats- en knoopwaarde. Stel vergelijkbare vragen als in stap B (inhoud). Stel richtlijnen en randvoorwaarden op die sturing geven aan hoe verbindingen naar de omgeving vorm krijgen, hoe plekken op wijkniveau verbonden worden en aan welke kwaliteiten de belangrijkste plekken in de wijk moeten voldoen.

Voorbeeld 1: Buurtcontracten Eindhoven

In Eindhoven worden buurtcontracten opgesteld in alle buurten die extra aandacht nodig hebben. Hierin maken bewoners, gemeente, woningcorporaties, politie en scholen samen afspraken over activiteiten die de leefbaarheid in de buurt kunnen verbeteren. Hierin is nadrukkelijk een rol weggelegd voor bewoners als experts in hun eigen gebied. Voor bewoners bestaat de mogelijkheid om ter verbetering van de wijk een waardebon bij de gemeente aan te vragen. Hiermee kunnen verbeteringen worden bekostigd. Met het waardebonnenbeleid geeft de gemeente uiting aan het subsidiebeleid voor dit onderdeel. En ook met gesloten beurs bestaan er mogelijkheden: bewoners beslissen bijvoorbeeld over de inzet van stadstoezicht (plekken en tijdstippen) binnen het vastgestelde aantal uren. Dit resulteert in een effectievere inzet van middelen.

Voorbeeld 2: Wijkbeheerplan Nijmegen, bijvoorbeeld in het centrum

Placemaking wordt niet alleen benut om te komen tot een visie op een toekomstige ontwikkeling. Ook voor vormgeving van het beheer is het een interessant concept. Elke drie tot vier jaar maakt de gemeente Nijmegen voor de verschillende wijken een nieuw wijkbeheerplan. Dit wordt samen met bewoners, ondernemers, woningcorporaties, politie en gemeentelijk-interne vakmensen opgesteld. Uitgangspunt hiervoor vormen de wijkbeheerplannen door bewoners en ondernemers. Vervolgens wordt kort na de schouwen een bewonersavond georganiseerd die uiteindelijk uitmondt in plekken om aan de koning(in) te laten zien (de goede plekken) en om aan de wethouder te laten zien (de plekken die verbeterd dienen te worden). En hiervoor dient een visie te worden opgesteld.

Stap 1-D

	1 Visie	2 Kader	3 Pijlers
Stad/ regio	A	B	C
Wijk	D	E	F
Plek	G	H	I

A: Proces – met wie en waarom?

Een schakel tussen stadsvisie en de belangen van de wijk zelf. Hanteer een bestaande wijkvisie indien deze er is. Een wijkvisie is concreter dan een stadsvisie en vergt afstemming met zowel de potenties uit de stadsvisie evenals lokale betrokkenen op wijkniveau. Denk aan wijkplatformen, woningcorporaties, jeugdzorg, verenigingen, hulpdiensten, bewoners en ondernemers. Deze partijen tegelijkertijd aan tafel zetten is niet ideaal. Het aanbrengen van een fasering in het proces is wenselijk om alle partijen met ideeën en behoeftes te laten komen, het samen te voegen en terug te koppelen om stapsgewijs meer draagvlak te genereren voor een breed gesteunde wijkvisie. Belangrijk is een positieve insteek: het gaat om plekken verbinden en mensen die elkaar kunnen ontmoeten.

B: Inhoud – hoe en wat?

Het stellen van de juiste vragen om de wijk in relatie tot de stad te doorgronden. Wat kenmerkt onze wijk? Wat zijn de plekken die het karakter van de wijk bepalen? Hoe verhoudt de wijk zich tot de stad als geheel? Wat zegt de stadsvisie over hoe plekken verbonden moeten zijn? Hoe is de wijk verbonden met de directe omgeving? Hoe zijn de verbindingen naar de toplocaties in de stad? Hoe zijn de belangrijkste plekken onderling verbonden? Wat kan beter voor de wijk als geheel en wat niet? Wat betekent dat concreet voor onze wijk? Gebruik het wijkvizier (stap 2-E). Waar willen we met de wijk globaal zijn over tien tot vijftien jaar op fysiek, sociaal en economisch vlak?

Wijkvizier

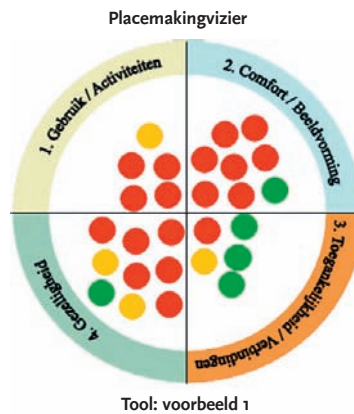
Waarvoor is deze stap bedoeld?

Een wijk bestaat uit meerdere plekken en verbindingen die bepalend zijn voor het dagelijks functioneren en voor de sfeer van de wijk. Met behulp van het wijkvizier wordt een beeld geschetst van de samenhang tussen plekken op de bestemming zelf en de samenhang van deze plekken met de rest van de stad. Wat is over het algemeen zeer goed, goed, voldoende of zelfs slecht waar het de vier pijlers van Placemaking betreft? Het wijkvizier maakt inzichtelijk waar de focus in de wijk op zou moeten komen te liggen waar het de gebruikers betreft. Deze stap is bedoeld om de participatie van de betrokken actoren (zie kader 'A: Proces – met wie en waarom?') in de totstandkoming van de wijkvisie (stap 1-D) vorm te geven en waardevolle input te verzamelen over aandachtspunten in de wijk, met de focus op de kwaliteiten van de verbindingen en de plekken. Deze stap is ook van belang voor wijkplacemaking (stap 3-F).

Wat kan met deze stap bereikt worden?

Prioritering van de 'places' op de bestemming en het bepalen van de kwaliteiten van een plek op basis van het placemakingvizier:

- 1: Gebruikers zelf laten bedenken wat de wijk en plekken betekenen en nodig hebben. Wat voor vragen stel je aan een niet-professional (zie kaders 'B: Inhoud – hoe en wat?' en 'Voorbeeld 1: Wijkvizier + Scoringskaart')?
- 2: Begrijpen van de plekken en samenhang tussen plekken. Functies, gebruikers, uitstraling/sfeer, inrichting, toegankelijkheid, relaties met de omgeving.
- 3: Zicht op de mogelijke fysieke vertaling van de visie op de wijk. Dit zou er zeker moeten gebeuren en deze rol is weggelegd voor de plekken.



Hoe kan het proces worden opgepakt?

1. Ambtenaren / betrokken → Wijkvizier → Deel afgevaardigden van betrokken organisaties en actoren overige gebruikers in gemixte groepen in. Geef iedere groep een plek in de wijk om te analyseren aan de hand van de scoringskaart en laat ze gesprekken voeren op straat.
 - Terugkoppeling → Gezamenlijke workshop na wijkvizier. Laat iedere groep een toelichting geven over de sterke en zwakte punten van de plek en wat de uitkomsten samen.
2. Ambtenaren → Afwegen / keuzes → Welke plekken en verbindingen zijn bepalend voor de samenhang van de wijk, welke potenties moeten benut worden en hoe zou dat kunnen? (stap 3-F)

Hoe kan de inhoud worden opgepakt?

Zie kaders 'Voorbeeld 1: Wijkvizier + Scoringskaart' en 'Voorbeeld 2: Brainstormsessie aan de hand van het wijkvizier'.

Voorbeeld 1: Wijkvizier + Scoringskaart

De scoringskaart leidt tot de totstandkoming van het wijkvizier. Beoordeel de plekken, maak foto's van opvallende elementen en vraag passanten om hun ervaringen met de plek.

Scoringskaart Placemakingtools:	Zwak	Gemiddeld	Sterk
1. Gebruik en activiteiten, bevordering van			
- 1.1: mix van winkels en voorzieningen?	○	○	○
- 1.2: van gemeenschappelijke activiteiten/evenementen?	○	○	○
- 1.3: algemene bedrijvigheid?	○	○	○
- 1.4: economische vitaliteit?	○	○	○
- ...			
2. Comfort en beeldvorming, bevordering van			
- 2.1: algemene aantrekkelijkheid?	○	○	○
- 2.2: gevoel van beschutting en veiligheid?	○	○	○
- 2.3: aanpak zwerfafval/verbetering onderhoudsniveau?	○	○	○
- 2.4: realisering of verbetering comfortabele zitplekken?	○	○	○
- ...			
3. Toegankelijkheid en verbindingen, bevordering van			
- 3.1: zichtbaarheid vanaf een afstand?	○	○	○
- 3.2: gemak om wandelend de plek te bereiken?	○	○	○
- 3.3: aansluiting OV en parkeermogelijkheden auto/fiets?	○	○	○
- 3.4: duidelijkheid informatie en bewegwijzering?	○	○	○
- ...			
4. Gezelligheid, bevordering van			
- 4.1: het zich 'ophouden' van mensen in groepen?	○	○	○
- 4.2: blijk van betrokkenheid?	○	○	○
- 4.3: een sfeer van trots en eigendomschap?	○	○	○
- 4.4: aanwezigheid van kinderen en ouderen?	○	○	○
- ...			

Voorbeeld 2: Brainstormsessie aan de hand van het wijkvizier

Verschillende gemengde groepen zijn ieder naar de verschillende plekken op de bestemming geweest om deze te analyseren op basis van het wijkvizier, gesprekken met passanten en het maken van foto's van de zaken die zij van belang achten voor de plek. Vervolgens komt er een brainstormsessie:

- 1: Laat iedere groep per plek in de wijk/bestemming hun bevindingen presenteren aan alle aanwezigen. Wat voor kenmerken heeft de plek? Wat betekent de plek voor de bestemming? Wat zijn sterke punten? Wat kan beter? Etc.
- 2: Bediscussieer gezamenlijk elkaars bevindingen. Zorg dat er algemene consensus is over wat de plekken zijn, hoe ze samenhangen en wat voor potentie ze hebben voor de bestemming.
- 3: Schets de toekomst van de bestemming waarin de rol van de plekken en verbindingen tussen de plekken en de omgeving centraal staan als thema.
- 4: Presenteer en bediscussieer uitkomsten en kom tot consensus; wat zijn de kernpunten uit het proces?
- 5: Presenteer en bediscussieer uitkomsten en kom tot consensus; wat zijn de kernpunten uit het proces?
- 6: Evalueer en communiceer uitkomsten, maak ze onderdeel van de wijkvisie.

Stap 2-E

	1 Visie	2 Kader	3 Pijlers
Stad/ regio	A	B	C
Wijk	D	E	F
Plek	G	H	I

A: Proces – met wie en waarom?

Voor de wijkvisie is wijkbreed input gevraagd bij betrokken actoren om de algemene potenties voor de wijk als geheel te formuleren. Voor het toepassen van het wijkvizier is het van belang dat de groep kleiner is, bijvoorbeeld 1 à 2 afgevaardigden van iedere betrokken partij. Deze stap betreft een interactieve activiteit die lastig is uit te voeren met een te grote groep. Met deze groep gaat men op wandeling in de wijk langs de belangrijkste plekken van de wijk en volgt de stappen voor de totstandkoming van een wijkvizier. Als we de wijk zouden gaan aanpakken, wat zou er dan moeten gebeuren?

B: Inhoud – hoe en wat?

Wat betekenen plekken voor de wijk en gebruikers, hoe hangen ze onderling samen, wat zijn de sterke en zwakte punten van de belangrijkste plekken? Potentie scheppen is belangrijk met deze stap. Wat hebben de plekken zelf nodig en hoe kunnen de plekken een bijdrage leveren aan de wijk als geheel? Waar liggen kansen! Het wijkvizier is interactief, men gaat de straat op om te observeren, met mensen te praten en eenvoudige vragen te stellen om bruikbare informatie in te winnen. Een workshop is een bruikbare manier om alle verzamelde input te vertalen naar inhoudelijke ideeën.

Wijkplacemaking

Stap 3-F

Waarvoor is deze stap bedoeld?

Een wijkvisie koppelt de potenties uit de stadsvisie aan de potenties van de wijk. Het wijkvizier (stap 2-E) is van belang om de samenhang in de wijk tussen plekken, verbindingen en gebruikers te doorgronden. Maar hoe kan de wijk of bestemming dan nog profiteren van de eigen identiteit en daarnaast grotendeels functioneren op eigen kracht? Placemaking streeft naar een resultaat waarin de gebruikers meedoen aan de totstandkoming van een betere wijk of bestemming, maar ook in het behoud ervan. Met stap 2-E zijn de sterke en zwakke punten van verbindingen en plekken in kaart gebracht. Deze stap helpt bij het toepassen van de vier pijlers op de plekken zodat ze optimaal aansluiten bij de behoeftes van de bestemming en bijbehorende gebruikers. Hierdoor ontstaat betrokkenheid vanuit de gebruikers bij het mogelijke eindresultaat en de vele voordelen daarvan en ontstaan mogelijkheden om participatievormen en verdienmodellen op wijkniveau toe te passen waardoor wijkplacemaking mogelijk wordt: een wijk voor en door de gebruikers, onderdeel van het groter stedelijk geheel maar op een eigen manier.

Wat kan met deze stap bereikt worden?

Het benutten van de potenties op wijkniveau in samenwerking met de gebruikers.

- 1: Concretiseren: het op basis van de vier pijlers van Placemaking inzichtelijk maken welke impulsen iedere plek concreet nodig heeft en te komen tot overeenstemming hierover.
- 2: Vertalen: hoe zou de wijk als geheel kunnen worden met alle verbeteringen? Wat voor participatiemodel past hierbij? Is een verdienmodel een optie?
- 3: Uitvoeren: gefaseerd en dynamisch uitvoeren van projecten die ieder voor zich bijdragen aan een betere wijk.

Hoe kan het proces worden opgepakt?

- | | | |
|----------------------------|--------------------|---|
| 1. Ambtenaren | → Voorbereiding | → Verdiep je in theorie achter participatie- en verdienmodellen. |
| 2. Ambtenaren + gebruikers | → Wijkvizier | → Pas het wijkvizier toe + brainstormsessie (stap 2-E) om de uitdagingen op wijkniveau in kaart te brengen. |
| 3. Ambtenaren | → Draagvlak peilen | → Was er tijdens het wijkvizier voldoende enthousiasme, samenwerkend vermogen en consensus over de plekken en onderwerpen? Zo ja: |
| 4. Ambtenaren + gebruikers | → Initiatief | → Organiseer een bijeenkomst en initieer verschillende participatievormen en verdienmodellen waarin de gebruikers meer inspraak en zeggenschap krijgen in de totstandkoming van de plek in ruil voor meer verantwoordelijkheid voor het behoud van de plek. |

Hoe kan de inhoud worden opgepakt?

Zie kaders 'Voorbeeld 1' (Almere) en 'Voorbeeld 2' (Amsterdam Noord).

	1 Visie	2 Kader	3 Pijlers
Stad/ regio	A	B	C
Wijk	D	E	F
Plek	G	H	I

A: Proces – met wie en waarom?

Een faciliterende rol voor de gemeente en een uitvoerende rol voor de betrokken actoren bij een wijk of bestemming. Afhankelijk van de bestemming heb je vooral te maken met bewoners, ondernemers, organisaties en bedrijven die een bestemming delen. Zijn er factoren op de bestemming die hen binden? Dit proces gaat om het doorgronden van de betrokken actoren en de mogelijkheid om een geschikt participatie- en verdienmodel te vinden om wijkplacemaking mogelijk te maken en potenties op wijkniveau te benutten.

B: Inhoud – hoe en wat?

Placemaking op wijkniveau: welke potenties moet de wijk als geheel gaan benutten om een duurzame toekomst op eigen kracht na te streven? Zijn er gedeelde belangen of problemen? Kunnen de betrokken actoren georganiseerd worden? Zo ja, wat zijn de motivaties en ideeën van de gebruikers hierover? Na het koppelen van de wijkvisie aan de stadsvisie en het doorgronden van de plekken die van belang zijn voor de wijk op basis van het perspectief van de gebruikers, is het nu van belang om de potenties op plekken te concretiseren en te benutten. Hoe kan de eindgebruiker bijdragen aan deze duurzame toekomst? Wat voor participatievormen zijn mogelijk? Kunnen er verdienmodellen aan gekoppeld worden om het duurzaam te maken?

Voorbeeld 1: Bewoners realiseren en beheren eigen park:

Almere, Cascadepark (www.onscascadepark.nl)

Dit voorbeeld betreft het opzetten van een stichting met betrokken actoren, waarin de gemeente een ondersteunende rol heeft.

De insteek: "samen kunnen we meer" en eindgebruiker centraal. Dit houdt in: meer inspraak, zeggenschap en eigen verantwoordelijkheid voor de burger.

Werkmethode: beeldende participatie als middel. Met behulp van beeldmateriaal (foto/film) wordt een gefaseerde ontwikkeling van het te ontwikkelen gebied getoond waarin de rol van de eindgebruiker en vooral hun gezamenlijke inspanning in het ontwikkelproces centraal staat. Dit stimuleert ideeën, netwerken en het starten van een gezamenlijk proces met procesondersteuning vanuit de gemeente om verandering te realiseren, resulterend in een groot aantal "dromen" voor het gebied die dienen als inspiratie en startpunt.

Doel beeldmateriaal: waarden, activeren en resultaatgericht handelen. Het succes ligt vooral in het creëren van een nieuwe invalshoek om tegen een uitdaging aan te kijken.

Uitdaging: Het schakelen tussen schaalniveaus en fases inzichtelijk maken en het project plaatsen in een groter geheel.

Voorbeeld 2: Amsterdam Noord, sociale innovatie

Dit voorbeeld is gebaseerd op de Community-Trusts ideologie (UK). Het op de kaart zetten van Amsterdam Noord begon te leven; bewoners hadden het gevoel achtergesteld te raken op het grote Amsterdam. Naar aanleiding van dit toenemende gevoel trokken bewoners uit Noord gezamenlijk op om Amsterdam Noord te stimuleren en ontwikkelen de Trust-Guide. Dit is een gids die bezoekers langs de interessante plekken van Amsterdam Noord leiden en langs de initiatieven mogelijk gemaakt door het Trust-fonds. De interesse en enthousiasme van bezoekers en de verkopen van de gids leidde tot boven de verwachting uitgaande opbrengsten, die overgemaakt werd naar het Trust-fonds Noord. Dit fonds, dat uiteindelijk de sleutel naar succes betekende, stelde de bewoners in staat om initiatieven te ondernemen zonder continu bij organisaties naar geld te hoeven hengen. Het fonds functioneert als een soort sociale bank en is bedoeld om sociale en culturele bewonersinitiatieven mogelijk te maken tegen gunstige voorwaarden. Indien deze gesteunde bewonersinitiatieven ook weer winst maakten, werd deze winst weer in het fonds gestort. Door ook nog aandelen te verkopen aan bewoners (van 10, 25 en 50 euro) nam het kapitaal van het fonds verder toe. Het bezitten van aandelen bracht weer lokale voordelen voor aandelenbezitters met zich mee bij winkels en verenigingen in de wijk en werd zelfs een populair verjaardagscadeau. De sleutel tot het succes: laat de bewoners initiëren en het vooral zelf doen!

Placegame

Waarvoor is deze stap bedoeld?

Deze stap heeft betrekking op het schaalniveau van een plek en het formuleren van potenties voor de plek door de eindgebruikers; hiervoor dient de Placegame gespeeld te worden. De Placegame is een spel dat gespeeld wordt door gemengde groepjes van eindgebruikers (3-5 personen) onder begeleidend toezicht van een (of meer) professional(s). Het spel wordt gespeeld op de buitenlocatie waar een behoefte of idee voor is. Ieder groepje krijgt een gedeelte (of gedeelten) van een plek toegewezen om het spel te spelen. Het spel laat de groepjes op een leuke maar gestructureerde manier de buitenlocatie verkennen en analyseren. Na het verkennen van de buitenlocaties door alle groepjes wordt de Placegame afgerond met een creatieve sessie waar alle deelnemende groepen onder begeleiding van een (of meer) professional(s) de resultaten over hun deel van de plek aan elkaar terugkoppelen. Het bereiken van overeenstemming over alle beoordelingen van de plek en het formuleren van potenties over wat de plek volgens de eindgebruikers nodig heeft is het belangrijkste. Het hele proces dient zorgvuldig gedocumenteerd te worden door de professional(s): de uitkomsten vormen namelijk de belangrijkste input voor het komen tot een concreet inrichtingsplan voor de plek met behulp van stap 2-H en 3-I.

Wat kan met deze stap bereikt worden?

De Placegame is gebaseerd op de vier pijlers van Placemaking: functies & activiteiten (1), toegankelijkheid en verbindingen (2), gezelligheid (3) en comfort & beeldvorming (4). De Placegame zorgt dat de groepjes op basis van deze thema's gericht observeren, hierbij de juiste vragen stellen en gezamenlijk kunnen analyseren hoe de plek functioneert op het gebied van ruimte en mobiliteit binnen de bestemming waar het ligt en wat de plek nodig heeft om te verbeteren. Het stellen van verschillende soorten vragen is van belang. Welke activiteiten en functies ondersteunt deze plek en sluiten de inrichting van de plek en de verbindingen met de plek hier op aan? Welke voorzieningen zijn aanwezig en wat is de kwaliteit hiervan? Wat voor impact heeft dit op het functioneren van de plek? Verder laat de Placegame de groepjes nadenken over de fysieke inrichting van de plek en hoe deze zich verhoudt tot de dagelijkse sfeer die hangt op de plek en de bijbehorende beeldvorming over de plek. Is de plek gezellig? Wat maakt de plek wel of niet gezellig? Wat voor invloed heeft dit op de beeldvorming over de plek en het dagelijks gebruik ervan? Wat heeft de plek nodig en welke richting moet opgegaan worden om dit te verwezenlijken?

Hoe kan het proces worden opgepakt?

- Ambtenaren + (gebruikers) → Organiseren Placegame → Formuleer idee/behoefte voor plek, overleg geschikt tijdstip, communiceer de bijeenkomst, bereid dagdeel voor.
- Gebruikers + ambtenaren → Uitvoeren Placegame → Eindgebruiker speelt, ambtenaar faciliteert.
- Ambtenaren (+ gebruikers) → Evalueren en terugkoppelen → Ambtenaar evalueert intern en koppelt de kernpunten uit de Placegame terug naar de deelnemers.

Hoe kan de inhoud worden opgepakt?

Speel het spel op de buitenlocatie, laat gebruikers aan de hand van de Placegame de plek ontdekken. Tijdens de creatieve sessie wordt gefocust op consensus, wat zijn de grootste problemen op de plek? Wat zou jullie toekomstbeeld zijn van de plek? Hoe vertalen deze ideeën zich op basis van de thema's verblijven, verkeren, vermaken, verdienen, verantwoordelijkheid en vermarkten? Schets het resultaat en voeg de belangrijkste trefwoorden uit het proces toe.

Stap 1-G

	1 Visie	2 Kader	3 Pijlers
Stad/ regio	A	B	C
Wijk	D	E	F
Plek	G	H	I

A: Proces – met wie en waarom?

Belangrijk bij de Placegame is dat de eindgebruiker het spel speelt en de gemeente dit zo goed mogelijk faciliteert. Het spel neemt minstens een dagdeel in beslag, het voorbereiden van het spel betreft het zorgen voor voldoende deelnemers op een gekozen tijdstip. Maak er een leuke dag van, faciliteer de benodigdheden voor het spel en begeleid de deelnemers met tips en het beantwoorden van vragen. Belangrijk is dat het hele proces gedocumenteerd wordt: wat waren de bevindingen en aanbevelingen en waarom? Evalueer en communiceer de uitkomsten naar de deelnemers en intern binnen de gemeentelijke organisatie. Dit gezamenlijke en interactieve proces met de eindgebruikers en collega's leidt tot waardevolle kennis over de plek, nieuwe inzichten, draagvlak voor ideeën en betrokkenheid van de eindgebruikers bij de plek.

B: Inhoud – hoe en wat?

De Placegame laat eindgebruikers op een leuke en gestructureerde manier naar hun eigen dagelijks gebruiksräume kijken en laat hun zelf relevante bevindingen doen over de plek. De juiste vragen stellen en het gezamenlijk tot overeenstemming komen over wat de plek nodig heeft, leidt tot gerichte aanbevelingen. Deze Placegame zorgt voor deze structuur. De resultaten uit de Placegame vormen gezamenlijk een bruikbaar kader met richtlijnen en randvoorwaarden over wat de plek aan potenties heeft en hoe deze benut zouden kunnen worden volgens de gebruikers van de plek.

Voorbeeld 1: Placegame uitgevoerd – Randwyck Maastricht



Theorie: David Engwicht (1993, 1999 & 2005)

Verkeersreductie bewerkstellingen om daarmee een aantrekkelijke place te maken om te verblijven. Zet in op een betere afstemming van ruimte en mobiliteit op buurtniveau in combinatie met het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag van huishoudens:

- Replace:** vervang autoritten door lopen fietsen en ov.
- Remove:** voorkom onnodige autoritten door thuiswerken, carpoolen en combinatieritten.
- Reduce:** indien mogelijk, verminder de ritafstand door door bestemmingen dichterbij huis te kiezen voor boodschappen doen en werken.
- Re-use:** hergebruiken van de vrijgekomen ruimte voor ontmoeten, economische activiteiten.
- Reciprocate:** uitwisseling met win-win effecten voor de buurt zoals lokaal boodschappen doen of autodaten.

Plekpotentieplan

Waarvoor is deze stap bedoeld?

Welke potenties uit de Placegame in de praktijk uitvoerbaar kunnen zijn, hangt af van de soort uitdaging op de plek zelf, de betrokken actoren en de beschikbare middelen. Met een plekpotentieplan kunnen concreet de mogelijkheden verkend worden om de uitkomsten van de Placegame uitvoerbaar te maken door de eindgebruikers onder begeleiding van de gemeente. Voor de totstandkoming van een plekpotentieplan is het van belang om breed draagvlak te creëren voor de ontstane ideeën: is het voor iedereen van belang dat de plek beter wordt en waarom? Ten tweede is het van belang om betrokkenheid bij dit gezamenlijke belang te generen; dit kan door de ontstane ideeën centraal te stellen in mogelijke ontwerpen voor de plek. Dit zou als mogelijke resultaat kunnen voortkomen uit de Placegame! Om dit resultaat te verwezenlijken moeten we echter een gezamenlijke inspanning leveren; een plekpotentieplan verkent de mogelijkheden om de betrokken actoren actief te laten deelnemen aan de totstandkoming en het beheer van de plek.

Wat kan met deze stap bereikt worden?

Deze stap begeleidt het proces om de uitkomsten van de Placegame af te stemmen op de belangen van alle betrokken actoren en te komen tot een fasering, rolverdeling en een globaal overzicht van alle kosten en baten. Het komen tot een prioritering van alle potenties maakt het mogelijk om de totale uitdaging voor de plek op te knippen in kleinere deelprojecten en te faseren door de tijd heen. Dit houdt dat de uitdagingen behapbaar zijn voor alle betrokkenen. Door steeds kleine stappen te nemen, komt het wensbeeld voor de plek door de tijd heen dichterbij en biedt ruimte om latere stappen aan te passen op basis van tussentijdse resultaten. Hoe kleiner de projecten, hoe toegankelijker voor een actieve eigen bijdrage van de betrokken actoren en het overhevelen van verantwoordelijkheden van de gemeente naar de eindgebruiker. Een bijkomend voordeel is dat het gezamenlijke proces overzichtelijk blijft. Het is duidelijk welke stap wordt uitgevoerd door wie en met welk doel. Het plekpotentieplan schetst een beeld van de mogelijke toekomstsituatie en stippelt een pad uit om daar gezamenlijk te komen. 1: draagvlak, 2: betrokkenheid en 3: deelname (zie stap 3-1).

Hoe kan het proces worden opgepakt?

1. Ambtenaren → Draagvlak genereren → Vertaal uitkomsten Placegame in mogelijk ontwerp. Maak de noodzaak bij zo veel mogelijk actoren bekend.
2. Ambtenaren + betrokken actoren → Betrokkenheid → Belangen analyseren en afstemmen op toekomstbeeld Fasering, rolverdeling en kosten & baten uitstippelen.

Hoe kan de inhoud worden opgepakt?

Welke actoren hebben belang bij de plek, wat zijn hun intenties om mee te doen? Welke aspecten aan het gewenste toekomstbeeld zijn hoofdzaak en welke bijzaak en op wat voor termijn moeten ze zijn uitgevoerd? Zou dit opgeknipt kunnen worden in kleinschalige projecten? Wie zou die projecten kunnen uitvoeren? Hoe zouden de verantwoordelijkheden verdeeld kunnen worden? Hoe worden resultaten teruggekoppeld?

Stap 2-H

	1 Visie	2 Kader	3 Pijlers
Stad/ regio	A	B	C
Wijk	D	E	F
Plek	G	H	I

A: Proces – met wie en waarom?

Eindgebruiker en de gemeente moeten dit samen doen. Stapsgewijs, kleinschalig, flexibel en transparant naar de gewenste situatie voor een plek. De eindgebruiker voert uit, de gemeente begeleidt. Het proces dient te leiden tot:

Fasering – welke potenties hebben prioriteit en welke worden pas later relevant? Zijn quick wins mogelijk en hoe blijft er dynamiek in het proces?

Rolverdeling – wie zou wat kunnen gaan doen in het benutten van potenties en waarom? Welk participatiemodel is geschikt voor deze plek en deelnemers? Wie gaat uitvoeren en beheren?

Overzicht kosten & baten – wat gaat het benutten van de potenties ongeveer kosten? Wie gaat dat financieren? Is een verdienmodel een optie?

B: Inhoud – hoe en wat?

Na het formuleren van de plekpotenties is het van belang dat deze potenties dichterbij uitvoering gaan komen. Het zoeken naar draagvlak en samenwerkingsmogelijkheden tussen de eindgebruikers en de gemeente is daarbij van belang. Er moet een rolverdeling ontstaan op basis van taken als uitvoering, financiering en beheer. Welke participatie- en verdienmodel is voor deze plek met deze gebruikers geschikt om de potenties mee te kunnen benutten?

Voorbeeld 1: Participatie- en verdienmodellen

Business Improvement Districts – BID's

Collectief geld sparen via een stichting die gekoppeld is aan de actoren op een bepaalde bestemming of locatie. De stichting spaart geld voor extra voorzieningen, onderhoud, uitstraling en veiligheid. Denk ook aan de potenties van collectieve energieopwekking en afvalverwerking.

Crowdfunding / Crowdsourcing (NL)

Presenteer kleinschalige ideeën/initiatieven en probeer wijkbewoners en andere partijen geïnteresseerd te krijgen voor jouw initiatief. Is het streefbedrag bereikt, dan ontstaan er mogelijkheden voor uitvoering. Met Crowdsourcing ga je op zoek naar maatschappelijke donateurs. Mensen die tijd, spullen of geld willen schenken aan lokale projecten en initiatieven onder het mom van 'investeren in elkaar en de wijk'. Donateurs verschaffen hiermee lokale privileges.

Community Trusts / Enterprises (US)

De buurt in eigendom en beheer van de gemeenschap via een buurtorganisatie. Een buurtorganisatie stelt burgers in staat initiatieven op plekniveau te nemen waar zij zich betrokken bij en verantwoordelijk voor voelen. Een trust leidt tot meer eigenaarschap van burgers over een locatie, maar is daarnaast ook bedoeld als katalysator voor werk, scholing en sociale ontmoetingen. De professional is betrokken bij het begeleiden van processen, het in contact brengen van burgers met de juiste personen en dergelijke. De winst die gemaakt wordt vanuit bewonersinitiatieven vloeit terug in het fonds zodat nieuwe initiatieven kunnen plaatsvinden.

Incentive Zoning (US)

Meer verantwoordelijkheid voor ondernemers voor de status van hun eigen stoep, in ruil voor minder regels en meer mogelijkheden voor het uitoefenen van hun werk.

Plekinrichtingsplan

Waarvoor is deze stap bedoeld?

De Placegame en het plekpotentieplan schetsen gezamenlijk een beeld van wat de uitdaging op een plek omvat, welke ideeën en behoeftes er zijn om de plek beter te maken richting de toekomst en hoe deze toekomst stapsgewijs bereikt kan worden op basis van een gezamenlijke inspanning. Er is voldoende lokaal draagvlak om de uitdaging op de plek aan te gaan, de actoren voelen zich betrokken bij deze uitdaging en zijn bereid om als lokaal collectief een actieve bijdrage te leveren. Maar hoe kom je tot een concrete invulling van de stappen die doorlopen moeten worden? Een stap heeft bijvoorbeeld betrekking op de concrete invulling van de plek, het ontwerp. Het kan ook een tijdelijk evenement zijn dat georganiseerd moet worden, zoals een buurtfeest of een tijdelijke invulling van een braakliggend terrein dat een negatieve impact heeft op de leefbaarheid en uitstraling van een plek. Deze stap zorgt dat uitvoering mogelijk wordt in lijn met de principes van Placemaking.

Wat kan met deze stap bereikt worden?

Deze stap waarborgt de principes van Placemaking, toetst de resultaten aan de geformuleerde potenties op verschillende schaalniveaus en zorgt dat de gestelde doelen op de plek zelf behaald worden door de gezamenlijke inspanningen van de betrokken actoren en de juiste begeleiding vanuit de gemeente.

Hoe kan het proces worden opgepakt?

Nu wordt daadwerkelijk iets op straat gerealiseerd. Hiervoor gelden de gebruikelijke gemeentelijke procedures.

Hoe kan de inhoud worden opgepakt?

Zie kader 'B: Inhoud – hoe en wat?'

Voorbeeld 1: Wijkpark Caberg-Malpertuis

Het wijkpark is een voormalige groenzone die is omgevormd tot de ontmoetingsruimte van twee buurten. Deze is samen met de bewoners ontwikkeld, binnen een groen kader met daarin tuinen die samen met de buurt zijn ingevuld; speeltuin, scouting, bloementuin.



Stap 3-I

	1 Visie	2 Kader	3 Pijlers
Stad/ regio	A	B	C
Wijk	D	E	F
Plek	G	H	I

A: Proces – met wie en waarom?

De gemeente faciliteert een positieve setting en begeleidt inhoudelijk en/of procesmatig indien gewenst. De betrokken actoren bepalen de inhoud van bijeenkomsten, nemen beslissingen en dragen de verantwoordelijkheid hiervoor. De gemeente zorgt voor professionele feedback, begeleiding en toetst de uitkomsten aan de geformuleerde potenties op stads-, wijk- en plekniveau. Zijn de uitkomsten in lijn met de potenties, dan krijgen de actoren het groene licht om de ideeën daadwerkelijk uit te voeren. Een gezamenlijke evaluatie van het proces en de uitkomsten is van belang voordat er wordt doorgegaan met de volgende stappen.

B: Inhoud – hoe en wat?

Het opstellen van een concreet plan en het nemen van beslissingen dient altijd in een gezamenlijke setting te gebeuren. De gemeente faciliteert deze bijeenkomsten, maar laat het inhoudelijk over aan de betrokken actoren. Stel bij alle uitkomsten altijd de vraag: wat draagt deze stap bij aan de potenties die gezamenlijk geformuleerd zijn en wat draagt het bij aan: gezelligheid (1), activiteit & gebruik (2) toegankelijkheid & verbindingen (3) en comfort & beeldvorming (4). Spreek ook met elkaar af wie wat doet: niet alleen de gemeente is aan zet. Ook burgers kunnen met wijkdeals bijdragen aan bijvoorbeeld onderhoud en beheer.

Voorbeeld 2: Placemaking en tijdelijke inrichting (voorbeeld Zaanstad)

1. Situatie bestuderen



2. In de praktijk beoordelen



3. Uitwerken



.....

.....

.....



