

Beleving van ruimtelijke kwaliteit

Dit rapport is in opdracht van InnovatieNetwerk opgesteld door:
RIO nuevo!



Projectleider InnovatieNetwerk:
Ir. N.J. Beun (tot 31 december 2008: Dr. J.H.A. Hillebrand)

Dit rapport is opgesteld in het kader van het thema 'Ruimte Creëren'.



Postbus 19197

3501 DD Utrecht

tel.: 070 378 56 53

www.innovatienetwerk.org

Het ministerie van LNV nam het initiatief tot en financiert InnovatieNetwerk.

ISBN: 978 - 90 - 5059 - 378 - 6

Overname van tekstdelen is toegestaan, mits met bronvermelding.

Rapportnr. 09.2.200, Utrecht, januari 2009.

Voorwoord

Verrommeling is een thema dat sinds een paar jaar hoog op de politieke agenda staat. Er lijkt een gevoel te zijn ontstaan dat in Nederland het nodige schort op het vlak van ruimtelijke kwaliteit. Maar bij nadere beschouwing is het beeld diffuser en is het minder duidelijk wat er aan de hand is. Wat de een als lelijk of verrommeld ervaart, ziet een ander als functioneel en een derde als normaal. Anders geformuleerd: verrommeling is een subjectieve beleving die door allerlei factoren wordt bepaald. Vanuit die constatering ontstond de gedachte om te kijken of met minimale fysieke ingrepen, de beleving van een ruimte in positieve zin beïnvloed kan worden.

Deze vraag is voorgelegd aan *RIO nuevo!*, een netwerk van jonge professionals werkzaam in de wereld van de ruimtelijke ontwikkeling. *RIO nuevo!* heeft op ons verzoek naar een drietal locaties gekeken: kustplaats Egmond aan Zee, waar de gebruikers centraal staan, het Thomas en Drijver-terrein te Deventer, waar het vooral gaat om bewoners in de directe omgeving, en de Van Sijpesteijntunnel te Utrecht met zijn vele passanten. Voor alle drie de locaties is gekeken of met minimale fysieke ingrepen, de beleving van de kwaliteit verbeterd kon worden.

De belangrijkste conclusie is dat minimale ingrepen om verbetering van de ruimtelijke kwaliteit te realiseren niet generiek voorhanden zijn, maar op maat gesneden moeten worden. Een tweede conclusie is dat die minimale ingrepen veel impact kunnen hebben. Voorwaarde is wel dat er goed inzicht bestaat in de problemen die de betrokkenen – bewoners, passanten of gebruikers – ervaren.

Dat lijken ons belangrijke lessen die we graag met ons netwerk willen delen. We hopen dat partijen hierdoor geïnspireerd raken om in hun eigen praktijk, de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren met minimale ingrepen die een grote impact hebben.

Dr. G. Vos,
Directeur InnovatieNetwerk

Nog niemand zijn de scheve lantaarnpalen en de beschadigde verkeersborden opgevallen, laat staan dat men zich eraan stoort. Het opgewaaide zand wordt met gelatenheid weggeschept; later op de dag zou de gemeente de rest komen opruimen. De hoge hotels en het windmolenpark in de verte in zee zijn voor de mensen net zo vanzelfsprekend aanwezig als de wolken en het zand.

Inhoudsopgave

Voorwoord

Samenvatting **1**

1. Inleiding **5**

1.1	Beleving	5
1.2	De opdracht	6
1.3	Leeswijzer	7
1.4	Dank	7

2. Opzet Onderzoek **9**

2.1	Praktische aanpak	9
2.2	Drie consumenten van ruimtelijke kwaliteit	10
2.3	Onderzoeksaanpak	11

3. Eerste case: kustplaatsen **13**

3.1	Casusbeschrijving	14
3.2	Beleving van ruimtelijke kwaliteit in Egmond	16
3.3	Beleving direct teruggeven aan de plek	17
3.4	De stap naar uitvoering	19
3.5	Conclusie	19

4. Tweede case: Thomas & Drijver-terrein, Deventer **23**

4.1	Vooraf	23
4.2	Casusbeschrijving	24
4.3	Aanpak	26
4.4	Vervolg	30
4.5	Conclusie	30

5. Derde case: Tunnelvisie **33**

5.1	Casusbeschrijving	33
5.2	Over het model	34
5.3	Toepassing van het model	37
5.4	Vervolg	40
5.5	Conclusie	40

6. Het belang van ruimtelijke kwaliteit	43
6.1 Een elitaire discussie?	43
6.2 Stappen in bewustwording van ruimtelijke kwaliteit	47
6.3 Acties om deze stappen te begeleiden	49
7. Conclusies en aanbevelingen	51
7.1 Het antwoord op de centrale vraag	51
7.2 Voorwaarden bij een minimale ruimtelijke ingreep	51
7.3 Transdisciplinaire aanpak	52
7.4 De ruimtelijke ingreep	53
7.5 Minimale ingreep	54
7.6 Een elitaire discussie?	54
7.7 Gebruikers, bewoners of passanten	55
7.8 Vervolgtraject	55
Bijlage 1: Overzicht locatievoorstellen cases	57
Bijlage 2: Tunnelvisie: kenmerken van de huidige tunnel	61
Bijlage 3: Tunnelvisie: uitwerking van de concepten	67
Summary	75

Samenvatting

Het afgelopen jaar heeft *RIO nuevo!* zich met veel plezier verdiept in een ongreepbaar aspect van ons vakgebied. Ruimtelijke kwaliteit is een thema dat niet meer is weg te slaan uit de ruimtelijke debatten, maar dat ook op zichzelf leidt tot volop discussie. Eén specifiek aspect boeide ons daarbij in het bijzonder: het thema ‘beleving’.

Ruimtelijke kwaliteit heeft drie aspecten: gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Van deze aspecten is beleving het minst greepbaar en daarmee, vanuit het oogpunt van *RIO nuevo!* en InnovatieNetwerk, het meest uitdagend om nader te onderzoeken. Gebruikswaarde en toekomstwaarde zijn zeker zo belangrijk, maar zijn in dit geval ondergeschikt aan, of onderdeel van, de focus op beleving.

De beleving van ruimtelijke kwaliteit wordt veelal bepaald door de band die iemand heeft met een bepaalde locatie. Deze band is sterker naarmate mensen meer met de locatie te maken hebben. Er zijn drie groepen van ‘belevers’ van ruimtelijke kwaliteit te onderscheiden: gebruikers, bewoners en passanten.

InnovatieNetwerk gaf aan het begin van dit onderzoek aan het idee te hebben dat discussies rondom ruimtelijke kwaliteit vaak gepaard gaan met grote ingrijpende maatregelen om ruimtelijke kwaliteit aan een locatie toe te voegen. Een interessante omkering in het denken zou zijn om met een minimale ingreep, hetzelfde effect te bereiken wat betreft de beleving van ruimtelijke kwaliteit. De centrale vraag van het onderzoek luidt zodoende: **Hoe kun je met een minimale ruimtelijke ingreep, de beleving van de ruimtelijke kwaliteit op een locatie verbeteren?**

Uitgaand van de drie doelgroepen gebruikers, bewoners en passanten zijn drie cases gezocht om de centrale vraag te onderzoeken:

- **Gebruikers** stonden centraal in de casus van de wat troosteloos ogende kustplaats Egmond aan Zee. Zij bleven terugkomen naar deze badplaats, wat aangeeft dat zij de ruimtelijke kwaliteit niet als probleem, maar soms zelfs als positief beleefden. Men voelt zich als toerist blijkbaar verbonden met de plaats. De aanwezigheid van gebruikers is daarmee een goede graadmeter voor de beleving van de ruimtelijke kwaliteit: als de gebruikers niet meer komen, is er wellicht iets aan de hand.
- **Bewoners** stonden centraal bij het vervuilde, binnenstedelijke Thomas & Drijver-terrein in Deventer. Zij hebben van de drie groepen de sterkste band met een gebied en zullen zich als eerste opwerpen als hoeder van de kwaliteit. Maar zij zijn vaak ook het meest conservatief (Egmond) en willen niet te veel verandering. Daarnaast vormen ze een enorme informatiebron en weten ze meer dan de 'tijdelijke' specialist die wordt ingevlogen om een probleem op te lossen.
- **Passanten** stonden centraal bij de casus rond de Van Sijpesteijntunnel onder het Centraal Station in Utrecht. Zij vormen de moeilijkste doelgroep, omdat ze vaak minder binding hebben en de beleving slechts tijdelijk is. Ze hebben daarmee vergelijkbare eigenschappen als de gebruikers, alleen vluchtiger. Dat betekent ook dat je op een andere manier en met een andere investering de beleving van de ruimtelijke kwaliteit moet beïnvloeden.

Minimale ingreep

Minimale ingrepen om verbetering van ruimtelijke kwaliteit te realiseren, blijken niet generiek voor handen. Het is duidelijk situatieafhankelijk en een algemeen medicijn is niet voor te schrijven. Bij Egmond was er niet eens een ingreep nodig. In Deventer lijkt de ingreep inderdaad redelijk beperkt, maar is wel een wat intensiever participatieproces nodig dat daaraan voorafgaat. In Utrecht vraagt de tunnel naar het zich laat aanzien om een niet al te minimale fysieke ingreep. Conclusie is wel dat je de fysieke ingreep stukken beperkter kunt houden of zelfs achterwege kunt laten als er maar voldoende tijd en energie wordt gestoken in gesprekken met de betrokkenen. Of dat gebruikers, bewoners of passanten zijn, maakt daarbij niet uit. Een andere conclusie is dat er pas 'ruimte' is om na te denken en te spreken over een minimale ingreep, als er voldoende duidelijkheid is over de uiteindelijke bestemming.

I.

Inleiding

Het afgelopen jaar heeft *RIO nuevo!* zich met veel plezier verdiept in een ongrijpbaar aspect van het vakgebied van *RIO nuevo!* Ruimtelijke kwaliteit is een thema dat niet meer is weg te slaan uit de ruimtelijke debatten, maar dat ook op zichzelf leidt tot volop discussie. Want wat is het eigenlijk precies? En wie bepaalt die definitie? Eén specifiek aspect boeide ons daarbij in het bijzonder: het thema ‘beleving’.

I.1

Beleving

Ruimtelijke kwaliteit heeft drie aspecten: gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Van deze aspecten is beleving het minst grijpbaar en daarmee, vanuit het oogpunt van *RIO nuevo!* en InnovatieNetwerk, het meest uitdagend om nader te onderzoeken. Gebruikswaarde en toekomstwaarde zijn zeker zo belangrijk, maar zijn in dit geval ondergeschikt aan, of onderdeel van, de focus op beleving. We willen door deze keuze aansluiten bij de huidige aandacht die er in het debat is voor beleving, wat zich uit in termen als ‘verrommeling’ en ‘mooi Nederland’. Veelal gaat de discussie over het beeld dat mensen hebben: Nederland is vol, het mooie landschap verdwijnt en we verkwanselen onze kwaliteiten aan de marktpartijen. Zoals gezegd maken gebruikswaarde en toekomstwaarde vaak onderdeel uit van deze beeldvorming, maar zijn daaraan ondergeschikt. Het centraal stellen van ‘beleving’ is ook terug te zien in de bredere maatschappelijke ontwikkeling die ook wel ‘de opkomst van de beleviseconomie’ wordt genoemd.

1.2

De opdracht

In opdracht van InnovatieNetwerk heeft *RIO nuevo!* van december 2007 tot en met juli 2008 gewerkt aan het project 'Beleving van Ruimtelijke Kwaliteit'. Het doel van deze studie was om voorbeelden te ontwikkelen waarbij een minimale ingreep leidt tot een forse verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van een gebied. Aan de hand van drie casestudies is gezocht naar manieren om op een eenvoudige wijze de ruimtelijke kwaliteit van een locatie te verbeteren. Daarnaast heeft een tweetal debatten plaatsgevonden waarin 'ruimtelijke kwaliteit' centraal stond.

De centrale vraag van het onderzoek luidde:

Hoe kun je met een minimale ruimtelijke ingreep, de beleving van de ruimtelijke kwaliteit op een locatie verbeteren?

RIO nuevo!

RIO nuevo! is een netwerk van jonge professionals die werkzaam zijn in de wereld van de ruimtelijke ontwikkeling. Wij menen dat ons vak aan verjonging toe is. Nieuwe ideeën, attitudes en mensen. Leden van *RIO nuevo!* (circa 30) zijn betrokken vakgenoten met vijf tot tien jaar werkervaring die werkzaam zijn bij marktpartijen, overheden, adviesbureaus en in de wetenschap. Ons profiel is: inhoudelijk gedreven, dynamisch, gericht op communicatie, een tikje eigenwijs en 'in' voor iets nieuws. Wij hebben duidelijke opvattingen over het vak. Wij kijken met een kritische blik naar de ruimtelijke ontwikkeling en de nieuwe rol van de ruimtelijke ontwikkelaar, en dragen ons steentje bij aan het debat.

RIO nuevo! stelt dat de ruimtelijke ontwikkelaar niet alleen een goed plan moet kunnen maken, maar ook de capaciteiten van 'de econoom', 'de bestuurskundige', 'de makelaar' en de 'vertegenwoordiger' in zich moet dragen. Hij moet een koffer van procesvaardigheden met zich meebrengen om in de planologische lappendeken van Nederland met een almaar toenemende drukte van bestuurders een plan de eindstreep te laten halen. Onze leden combineren al deze vaardigheden en zetten deze ook in ten behoeve van de organisatie.

Bij *RIO nuevo!* staan ontmoeten (markt, overheid, wetenschap, praktijk), ondernemen, ontwikkelen en ontspannen centraal. We willen elkaar inspireren en energie genereren, vraaggericht en creatief werken en waar nodig tot actie overgaan. Door ervaringen uit te wisselen met elkaar, inhoudelijke discussies te voeren en samen inhoudelijke activiteiten te ondernemen of te organiseren willen we onszelf verder ontwikkelen als professional in het werkveld van de ruimtelijke ontwikkeling. Daarnaast willen we vanuit het netwerk invloed uitoefenen op de externe omgeving.

Het thema 'ruimtelijke kwaliteit' staat de laatste jaren in het middelpunt van de belangstelling. Ons land 'verrommelt', wordt volgebouwd en wordt overgeleverd aan de marktefficiëntie. Nederland wordt er niet mooier op, is de algemene opvatting. De nieuwe minister van VROM (Jacqueline Cramer) heeft het thema opgepakt en wil Nederland, onder het credo 'Mooi Nederland', minder lelijk maken. Maar wat is

lelijk en wat is mooi? Kortom: wat is ruimtelijke kwaliteit? De vraag die daarbij evenzeer van belang is, is hoe we de ruimtelijke kwaliteit in ons land kunnen verbeteren.

Uitvoering van de maatregelen behoorde niet tot de opdracht. Na afronding van de studie wordt in overleg met de opdrachtgever bezien of een of meer van de oplossingen uit de cases ook daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd.

RIO nuevo! is geen adviesbureau, maar een netwerk van enthousiaste vakgenoten. De bovenstaande activiteiten en het project dat wij voor ogen hebben, ondernemen we vanuit de doelstellingen van *RIO nuevo!* om te inspireren en de discussie aan te gaan met de vakwereld, maar ook om onszelf te ontwikkelen. Het project hebben wij opgevat als leertraject en experiment om als *RIO nuevo!* daadwerkelijk verschil te maken. De visie, aanpak en begroting van het project passen we daarop aan. We zijn blij dat InnovatieNetwerk ons de ruimte geeft om dit experiment met ons aan te gaan.

1.3

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk lichten we de opzet van het onderzoek toe. Hoofdstuk 3 gaat over het belang van ruimtelijke kwaliteit. Hoofdstukken 4 tot en met 6 beschrijven de drie cases. De synthese van het onderzoek, waarin algemene conclusies worden getrokken, is terug te vinden in hoofdstuk 7.

1.4

Dank

We willen Gaston Remmers bedanken voor zijn inspirerende bijdrage tijdens de afsluitende discussiebijeenkomst. Erik Suik en zijn collega's van de Projectorganisatie Stationsgebied in Utrecht worden bedankt voor hun hulp bij de voorbereiding van en enthousiaste deelname aan de workshop. Ook de kok uit het bedrijfsrestaurant van Berenschot die ons elke maand weer iets nieuws wist voor te zetten en daarmee een vruchtbare basis legde voor opnieuw een avondlange discussie, kan niet onvermeld blijven. Tot slot veel dank aan onze uiteenlopende werkgevers voor het ter beschikking stellen van laptop, telefoon en tijd – ook al wisten ze op voorhand niet wat het zou opleveren.

2.

Opzet

Onderzoek

2.1

Praktische aanpak

Om op prikkelende wijze de beleving van ruimtelijke kwaliteit te beïnvloeden, richten we ons op de **minimale** ruimtelijke ingreep die nodig is om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Daarmee bedoelen we een ingreep die fysiek gezien minimaal is, maar in kwaliteitsbeleving maximaal. Het slopen van een gebouw of het herinrichten van een park zien we daarmee als voorbeelden van ingrepen die niet minimaal zijn. Het aanbrengen van een muurschildering is dat bijvoorbeeld wel. Bij de start van het project merkten we al op dat het niet (alleen) om ingrepen gaat waarbij de ‘lelijkheid’ zo goed mogelijk wordt verborgen, maar dat het zeker ook gaat om ingrepen waarbij het object of gebied in al zijn lelijkheid als startpunt wordt genomen voor ruimtelijke kwaliteit.

De veronderstelling is dat met een minimale ruimtelijke ingreep, de beleving van ruimtelijke kwaliteit te verbeteren is. Bijvoorbeeld door het plaatsen van een bankje op een plein, waardoor mensen het plein beleven als plek om te vertoeven, naar mensen te kijken of mensen aan te spreken. Of het aanpassen van de verlichting in een steegje, waardoor een groter gevoel van veiligheid ontstaat. Door een minimale verandering van de plek zal de beleving veranderen, en daarmee het gebruik en de toekomstwaarde van die plek. Het soort minimale ingreep hangt af van de situatie: hoe ziet de locatie eruit, wat is het kwaliteitsprobleem en voor wie is het een probleem? In een woonwijk zullen andere ingrepen gewenst zijn dan op een bedrijventerrein. Niet alleen omdat de plek anders is, maar vooral omdat de ruimte anders wordt beleefd en gebruikt. Aan de hand van drie cases zijn we op zoek

gegaan naar praktische oplossingen voor een kwaliteitsprobleem op een locatie. We zijn daarbij steeds uitgegaan van typen ‘belevers’ van ruimtelijke kwaliteit (zie volgende paragraaf). Het idee daarachter is dat een bepaalde soort belevener wel eens een bepaald type ruimtelijke ingreep verlangt.

2.2

Drie consumenten van ruimtelijke kwaliteit

Als we het hebben over beleving van ruimte, dan is de vraag *wie* beleeft hier onlosmakelijk aan verbonden. We richten ons op drie groepen ‘belevers’, die elk een andere kijk hebben op de ruimte:

- Gebruikers
- Bewoners
- Passanten

De scheidslijn tussen deze drie is niet altijd heel strak te trekken, en soms overlappen ze. Toch is in grote lijnen een onderscheid aan te geven in de positie van deze drie groepen en hoe zij als gevolg daarvan ruimtelijke kwaliteit beleven in een bepaald gebied. Een uitspraak als “Prachtig, maar ik zou er voor geen goud willen wonen” kenschetst deze verschillen. In dit project willen we vooral ingaan op de wijze waarop de beleving van kwaliteit beïnvloed (verbeterd) kan worden. Dit wil zeggen dat ‘objectief’ niet altijd iets in de kwaliteit veranderd is, zoals toegankelijkheid, ruimtelijke structuur of aansluiting bij de ecologische hoofdstructuur. Maar in de beleving van bewoners, gebruikers of passanten kan de ruimtelijke kwaliteit soms toch veranderd zijn.

Bij de uitvoering van het onderzoek hebben we drie cases gebruikt, die elk representatief zijn voor een van de bovengenoemde groepen ‘belevers’. Daarnaast hebben alle drie de cases een verschillende inhoudelijke opgave. Toch zijn ze niet zo specifiek dat er geen algemene conclusies uit af te leiden zijn.

We hebben gekozen voor:

- Kustplaats Egmond aan Zee. Een typisch voorbeeld van een badplaats waar niet alle kansen worden benut. De plaats kan een wat troosteloze aanblik hebben, vooral in het Nederlandse klimaat. Deze casus richt zich met name op ‘gebruikers’.
- Het Thomas en Drijver-terrein in Deventer. Deze casus is een voorbeeld van een braakliggend terrein in een stedelijk gebied, en richt zich met name op de doelgroep ‘bewoners’.
- De Van Sijpesteijntunnel in Utrecht. Dit is een goed voorbeeld van een voetganger- en fietstunnel, en richt zich vooral op de groep ‘passanten’.

De cases zijn parallel uitgevoerd en gaan ieder uit van een eigen hypothese. De uitkomsten en aanpak per case worden in hoofdstuk drie tot en met vijf beschreven. De onderzoeks aanpak is hieronder weergegeven.

2.3

Onderzoeksaanpak

Het gehele traject bestaat uit twee fases. In de eerste fase worden locaties gezocht, onderzocht en worden voorstellen gedaan om deze te verbeteren. Dit zoveel mogelijk in samenwerking met de betreffende probleemeigenaren. Het eindresultaat is gedocumenteerd in dit rapport.

De tweede fase is het daadwerkelijk realiseren van de ontwikkelde voorstellen op de gekozen locaties. Deze fase behoort niet meer tot de opdracht.

RIO nuevo! is dit traject begonnen met het zoeken van drie geschikte locaties (zie de bijlage voor een indicatie van typen locaties). Bij elk van de genoemde typen probleemeigenaren is een locatie gezocht. Op basis van de gekozen locaties zijn de opgaven geformuleerd en vervolgens verder toegespitst. Uitgangspunt hierbij is steeds het onderzoeken van de urgentie van het vraagstuk en de vraag bij wie die urgentie wordt gevoeld. Dit zijn twee belangrijke ingrediënten voor het oppakken van een ruimtelijk vraagstuk.

Vervolgens hebben we de drie locaties bezocht en geanalyseerd vanuit (en wanneer mogelijk samen met) de probleemeigenaren. In de analyse lag de nadruk op het vanuit de ogen van de probleemeigenaar in beeld brengen van de 'lelijkheid' van de plek in haar omgeving.

Bij het zoeken naar mogelijke oplossingen voor de drie locaties hebben we ook inspiratie gehaald uit voorbeelden van andere projecten. De mogelijke oplossingsrichtingen hebben we vervolgens besproken met de betrokken partijen. Bij een van de cases hebben we een workshop gehouden met betrokkenen uit het gebied, in de andere cases is dat meer in individuele gesprekken gebeurd. Daarnaast hebben we twee discussiebijeenkomsten over het onderwerp gehouden binnen *RIO nuevo!*, waarbij ook externe gastsprekers waren uitgenodigd. Dit heeft geleid tot uitspraken over de cases, maar ook over beleving van ruimtelijke kwaliteit in het algemeen. Tegelijkertijd hebben de drie cases leerervaringen voor onszelf, als onderzoekers, opgeleverd. Ook deze hebben we een plek gegeven.

3.

Eerste case: kustplaatsen

“Knarsende fietsen over het pad in de duinen. 'Dat koekblik dat we hebben, Vati, met dat plaatje van die duinen en die...' 'Salomon Ruisdael,' doceerde hij. 'Ruisdael met een i, maar je mag ook een Griekse ij schrijven. I-grec noemen we die letter. Gezicht op Egmond aan Zee heet dat schilderij. Het stamt uit het jaar 1648, denken de geleerden. Het is ongeveer een halve meter hoog en iets breder. Wunderschoon! Wunderschoon! [...]' 'Hoe weet u dat allemaal? Heeft u dat schilderij in het echt gezien?' Het geknars werd trager. 'Waarom vraag je dat?' 'Mama vindt het een mooi schilderij.'

Het geknars werd nog trager: 'Eigenlijk, jongen,' zei mijn vader, 'is het een tamelijk slecht schilderij. Ik ben nooit zo verkikkerd geweest op die Ruisdaels. Al die luchten en al dat zand; het is mij iets te sentimenteel.' 'En u zei net wonderschoon, wonderschoon!' 'Het woord is wonderschoon,' corrigeerde hij mij, maar vooral zichzelf. 'Een mens kan op een eerdere gedachte terugkomen. Wat ik vroeger mooi vond, vind ik nu lelijk. Zo gaat dat; ook in het leven, jonge vriend.' We gingen weer harder knarsen. Ik begreep er niets meer van.”

Uit: Het geheim van Eberwein, Boudewijn Büch.

Egmond aan Zee is een badplaats als vele andere, waarvan professionals vaak zeggen dat de ruimtelijke kwaliteit tekortschiet: hoge betonnen appartementencomplexen en een toeristisch gebied dat tien maanden per jaar verlaten is. Maar in gesprek met de mensen ‘voor wie we het doen’ blijkt die ruimtelijke kwaliteit niet als beroerd te worden ervaren. Eigenlijk wordt ruimtelijke kwaliteit er helemaal niet ervaren positief noch negatief. Wie ben je in dat geval als professional om ruimtelijke ingrepen te doen? Voor we de conclusie kunnen trekken of er wel iets mis is, is het nodig ingrepen te doen die de bewoners bewuster laten zijn over hun ruimte. Maar dan moet je niet bang zijn om hen ook veel meer verantwoordelijkheid én bevoegdheid te geven.

3.1

Casusbeschrijving

Badplaatsen zijn plekken met oneindig veel potentie, plaatsen waar veel verschillende mensen samenkomen en waar mensen zich meestal prettig voelen: omdat ze er wonen, omdat ze er vakantie vieren of omdat ze er een dagje in alle rust uitwaaien. Slechts weinig mensen zullen in een badplaats te vinden zijn, enkel omdat ze er 'moeten' zijn. En toch zijn ook veel mensen het erover eens dat die potentie niet ten volle wordt benut. Mensen die al generaties op die plaatsen wonen, worden 'verdrongen' door de alom aanwezige toeristen. Dagjesmensen op de boulevard kijken naar hotels en andere voorzieningen als betonnen kolossen. Op regenachtige dagen is er weinig kleur en vrolijkheid te bespeuren in Nederlandse badplaatsen.

Neem Egmond aan Zee. Het oude dorp kent een veelbewogen geschiedenis waarin de relatie met de zee centraal staat: de visserij, de bekende reddingsbrigade, de verschillende stormvloedendie ooit het halve dorp hebben weggeslagen, de vele vissers die omkwamen door tijdens de Eerste Wereldoorlog op mijnen te varen.



Inmiddels zijn de laatste echte vissers op een hand te tellen. Aan de reddingsbrigade herinnert alleen de herbouwde reddingsloep die te zien is in een schuur op een parkeerplaats en een standbeeld van Jaepie Jaepie. In de centrale straat van het dorp zijn de winkels en horecavoorzieningen vooral gericht op toeristen. De hotels en appartementencomplexen scheiden het dorp van het strand.

Begin januari komen we er voor het eerst en zien we de tegenstrijdigheden. Het dorp identificeert zich op vele manieren met de 19de-eeuwse vuurtoren. Die torent uit boven de lage woonhuizen, maar niet boven de appartementencomplexen waar vakantiegangers ook in de winter hun plek gevonden hebben. De parkeerplaats bij het strand is leeg en is niets meer dan een asfaltvlakte. Aan het einde daarvan staat het verwaarloosde en met graffiti bespoten gebouwtje van een allang gesloten discotheek. Verkeersborden, paaltjes en lantaarnpalen staan scheef en zijn vaak beschadigd. Muurtjes brokkelen af. 's Nachts heeft het gestormd en bergen zand zijn door het gat in de lage duinen tot 300 meter diep het dorp in gewaaid.



Het Pompplein lijkt het punt waarop alles samenkomt. Het is het centrum van het dorp, maar de scheve lantaarnpalen zijn enkel ontworpen om licht te geven. Bankjes en vuilnisbakken zijn van zeer uiteenlopende vormen staan op schijnbare willekeurige plekken op het plein. Op het plein zijn verschillende verhoginkjes aangebracht met bakstenen die inmiddels hier en daar afbrokkelen. Bovendien vindt het opgewaaid zand zijn weg naar de luwtes tegen de verhoging, waardoor het hele plein is bedekt met een laag strandzand. De waterpomp die op het plein staat, werkt niet meer. En om het plein heen staan enkele oudere huisjes, maar is ook bebouwing van recentere datum te vinden. Verder daarachter torenen de flats van de appartementencomplexen.



Kort spreken we met een aantal mensen. De jongen die ons bedient in het lunchrestaurant vindt niet zoveel van hoe het dorp eruitziet. Hij woont een paar kilometer verderop en komt alleen in Egmond aan Zee om er te werken. De dame die haar hond uitlaat, weet ons te vertellen dat niet alles mogelijk is in Egmond. De voormalig liefhebber van tuinieren denkt met weemoed aan de bomen in de tuin van haar vorige woning. Bomen groeien er niet door de wind en het zout, en verf bladdert heel snel van kozijnen af.

Eind januari komen we er nogmaals. Ook nu heeft het de dag ervoor gestormd. Winkeleigenaars schuiven met sneeuwschuivers het zand voor hun winkels weg. We spreken meer mensen: de café-eigenares die eigenlijk uit Amsterdam komt, de winkeleigenaars, de postbode en de Duitse toeristen. Maar ook het groepje bejaarde Derpers dat zich verzameld heeft op het Pompplein, om de hoek van het postkantoor uit de wind. En met hun zonen, dochters en kleinkinderen, verderop in het dorp. En zo beleven wij hoe bewoners van Egmond aan Zee de ruimte om zich heen ervaren.

3.2 Beleving van ruimtelijke kwaliteit in Egmond

De gesprekken zijn leerzaam en de mensen waren welwillend om te praten over hun omgeving. Maar de dingen die wij van tevoren herkenden als een ‘gebrek aan ruimtelijke kwaliteit’ worden door die mensen helemaal niet ervaren. Nog niemand zijn de scheve lantaarnpalen en de beschadigde verkeersborden opgevallen, laat staan dat men zich eraan stoort. Het opgewaaide zand wordt met gelatenheid weggeschept; later op de dag zou de gemeente de rest komen opruimen. De hoge hotels en het windmolenpark in de verte in zee zijn voor de mensen net zo vanzelfsprekend aanwezig als de wolken en het zand.

Desondanks kan ook niet gezegd worden dat de mensen bewust tevreden zijn met hun omgeving. Ze zien eerder hun omgeving als een gegeven waarop ze geen invloed hebben. Er is ook enige onverschilligheid te merken over eventuele veranderingen daarin. Maar wat in ieder geval duidelijk is, is dat de bewustheid en intensiteit waarmee wij als ruimtelijke professionals de ruimte beschouwen, niet een klein beetje anders is dan de manier waarop de dagelijkse gebruikers van die ruimte dat doen, maar radicaal anders.

Beleving van ruimtelijke kwaliteit staat centraal in dit onderzoek en juist in Egmond merken we dat die beleving vanzelfsprekend subjectief is. Niet alleen in de dimensie van positief tot negatief, maar ook in de mate waarin mensen zich binnen dat spectrum bewust zijn van de ruimte. Als professional zijn we bijna vanzelfsprekend overgevoelig voor de kwaliteit, wat niet hoeft te betekenen dat alle professionals hetzelfde mooi vinden.

Na deze observatie realiseerden we ons dat ingrepen om de beleving van ruimtelijke kwaliteit te beïnvloeden alleen dan het gewenste resultaat kunnen hebben, als we ons beter bewust zijn van die beleving. Onverschilligheid en ‘onbewustzijn’ maken enerzijds dat het lastig is

om de beleving te peilen. Want wie vertelt ons dat er daadwerkelijk een probleem is met de ruimtelijke kwaliteit in badplaatsen als Egmond? Is het wel de rol van de professional om deze mensen een probleem aan te praten, een oplossing te bedenken en die uit te voeren?

Anderzijds wordt het daardoor bijzonder moeilijk om een ingreep te doen die werkelijk bijdraagt aan die beleving. Want wanneer onverschilligheid en ‘het niet bewust zijn van de omgeving’ overheerst bij de gebruikers, kunnen we de beleving dan wel positief beïnvloeden?

3.3

Beleving direct teruggeven aan de plek

Een plek is meer dan een rationele ruimte gevuld met grond, stenen, gras of iets anders. Voor mensen die dagelijks op die plek zijn, is het veel meer. Het is ook een verhaal daarachter, een beleving die daarbij hoort. De realiteit van de ruimtelijke professional is veelal ontdaan van dat verhaal. Een planner neigt ernaar de werkelijkheid als rationeel en toetsbaar te beschouwen. Vanuit zijn professionaliteit observeert hij de ruimte, benoemt elementen en hun onderliggende relaties, en doet indien nodig voorstellen voor verbetering. Maar de planners-realistie is niet per definitie de werkelijkheid voor anderen. Een rationele ruimtelijke ingreep ontdaan van zijn context – in brede zin – kan een plek ontdoen van haar verhaal. Hoe geven we de beleving terug aan de plek en, uiteindelijk, de plek terug aan de beleving?

Het antwoord daarop is in eerste instantie een bewustwordingsproces van de gebruikers van een plek. Wanneer zij veel bewuster hun verhalen en belevingen koppelen aan plekken, wordt het helderder voor hen om een plek betekenis te geven. Voel je je op deze plek fijn of juist onbehaaglijk? Wat zorgt daarvoor?

Dit proces is niet per definitie een ruimtelijke ingreep; meestal niet zelfs. Maar het is wel een ingreep die mensen prikkelt om over de ruimte na te denken. Een intelligente bevraging en bespeling van de menselijke geest is hiervoor nodig om van de fysieke ruimte een psychologische entiteit te maken, zonder daaraan à priori een waardeoordeel te hangen.

Enkele mogelijkheden:

- Het inzenden van brieven naar een plaatselijke krant, om op die manier te proberen een debat over een plek los te krijgen. Die brieven moeten een observatie zijn die aanleiding is voor een gesprek; niet een waardeoordeel (zie kader 1). Naar aanleiding van die brieven zouden mensen kunnen nadenken over de ruimte om zich heen. Ze kunnen stilstaan bij het object van de brief. En ze kunnen met elkaar in gesprek komen daarover. Wie weet stimuleert het mensen zelfs om, bewust van de kwaliteit, actie te ondernemen. Vinden de bewoners van Egmond het inwaaiende zand lastig en een belemmering om te genieten van hun dorp? Sommigen blijkbaar wel, want winkeliers scheppen het weg. Maar anderen kunnen het als een bijzondere en unieke eigenschap van hun dorp gaan zien.

Kader 1: Ingezonden brief in de Alkmaarsche Courant

Al enkele keren heb ik in Egmond gezien hoe het zand via een gat in de duinen kan binnenwaaien in het dorp, tot aan het Pompplein. Voor de winkeliers en terrashouders is het werken geblazen om de doorgang naar hun etablissement ‘zandvrij’ te maken. Het feit dat dit soms zomaar gebeurt, en de gemeente ervoor zorgt dat het zand weer wordt ‘teruggegeven’ aan het strand, vind ik een charme die alleen Egmond lijkt te kennen!

Afz. Camillo Sitte, Amsterdam.

- Het instellen van een prijs voor een initiatief dat bewustwording van verhalen achter de plek stimuleert. Dit kunnen zeer uiteenlopende initiatieven zijn (zie kader 2). Daardoor worden zowel ruimtelijke professionals als vele anderen zich bewust dat de beleving van mensen een belangrijke werkelijkheid is. En dat je een bijdrage aan die beleving kunt leveren door verder te kijken dan het objectief waarneembare, voorbij de stenen of het gras. Bij de beleving staat ook het verhaal centraal: de manier waarop mensen zich herkennen in die ruimte om zich heen.

Kader 2: Genomineerden voor de stimuleringsprijs voor ruimtelijke beleving

- Dan Brown: door De Da Vinci Code beleef je Parijs ineens heel anders dan als een grote verzameling straten, gebouwen en mensen;
 - Keurmerk Koe in de wei: dit keurmerk op pakken zuivel laat zien dat de melk komt van boeren die hun koeien in de wei laten grazen en op die manier bijdragen aan het agrarische verhaal dat het Nederlandse landschap heeft gevormd;
 - De bedenker van de vuurtoren als beeldmerk van Egmond aan Zee: op die manier identificeert iedereen die in Egmond woont zich met het gemeenschappelijke verhaal van de vuurtoren.
-

Maar naast de beleving van de bewoner, is ook bewustwording van de professional een belangrijke stap. Wat valt je zelf op aan ruimtelijke kwaliteit? De beleving van een plek vind je ook niet op een plattegrond, maar alleen op de plek zelf. Vraag je af wat voor jezelf fijne plekken zijn en waarom dat zo is?

In tweede instantie betekent het ook dat mensen de ruimte moeten krijgen om zelf verantwoordelijkheid te nemen om invloed uit te oefenen op de plek. Door ons planningsysteem zijn we gewend niet alleen de probleemdefinitie te laten plaatsvinden door professionals, maar ook de invulling van de daaropvolgende ruimtelijke interventie.

Professionals zien een probleem, bedenken een oplossing en implementeren die oplossing in de ruimte. Het bewustzijn onder bewoners van ruimtelijke kwaliteit is bij dit proces niet gebaat geweest. Men is niet gewend als serieuze partij beschouwd te worden en daardoor hebben mensen zich ook afgewend. Bewoners voelen zich minder betrokken bij de ruimte, laat staan dat ze zich verantwoordelijk voelen voor een ingreep. De door ons voorgestelde omslag in denken betekent dat we bewoners verantwoordelijkheid geven bij de inrichting van de ruimte. En dat kan niet zonder ook bevoegdheden aan hen over te dragen. Door deze verantwoordelijkheid terug te geven niet alleen over particuliere ruimte maar zeker ook over de publieke ruimte geven we de beleving terug aan de plek.

Dit kan op veel verschillende manieren, maar voorwaarde is dat er een zinvolle dialoog mogelijk is tussen particulieren en andere stakeholders. Uit deze dialoog komt een gezamenlijk gedragen probleemdefinitie voort, die rationele en minder rationele elementen zal bevatten. Door de gezamenlijke uitwerking van de ontwikkelingsrichting, krijgt de plek een nieuw verhaal dat voortbouwt op de bestaande beleving. Zo leveren we belevingskwaliteit vanuit inhoud én proces.

3.4 De stap naar uitvoering

Op het eerste gezicht lijken de bedachte manieren om het bewustzijn te activeren weinig ingrijpend. Er hoeven niet veel kosten mee gemoeid te zijn. Bovendien is het onmogelijk om ingrepen te doen die een onbedoeld effect hebben: of de beleving nu positief of negatief wordt bevonden, is minder van belang; een intensere beleving is het doel dat we ons stellen.

Maar nader beschouwd vergt het veel meer. Ten eerste vergt het een cultuuromslag bij ruimtelijke professionals die zich vanuit hun organisatie, bijvoorbeeld de gemeente, bekommeren om de kwaliteit van plaatsen zoals Egmond. Om deze ingrepen echt effectief te laten zijn, is het nodig om verantwoordelijkheid en bevoegdheid los te laten. Er is durf voor nodig om bewoners bewuster te maken, want je loopt het risico dat mensen beseffen dat de kwaliteit tekortschiet. En om mensen de verantwoordelijkheid te geven er zelf iets aan te doen, is het noodzakelijk op die momenten niet in een kramp te schieten en te reageren met 'toetsingen op basis van objectieve criteria'. Onze voorstellen zijn juist gebaseerd op de veronderstelling dat 'beleving' zich niet verhoudt tot 'objectieve criteria'. Juist door die criteria toe te passen, maken we het subjectieve verhaal van mensen los van de plek. Daarmee verdwijnt de beleving.

Het tweede lastige punt is de verantwoordelijkheid voor de door ons voorgestelde ingrepen. Wie moet zich verantwoordelijk voelen om, bijvoorbeeld, brieven in te sturen naar plaatselijke kranten? Is dat een verantwoordelijkheid voor de gemeente? Of schieten we dan zelf juist weer in een kramp om alle verantwoordelijkheid af te schuiven op de overheid?

3.5 Conclusie

De casus Egmond leert ons dat we een verbetering van de beleving van ruimtelijke kwaliteit niet altijd moeten zoeken in een fysieke ingreep in de ruimte. Vooral als de bewoners of gebruikers van die ruimte zelf geen belemmering zien. Het versterken van de beleving op zich kan al een ruimtelijke kwaliteitsverbetering opleveren doordat het verhaal achter de plek duidelijk wordt en mensen zich meer verantwoordelijk gaan voelen voor die plek. Hiervoor is het nodig dat professionals meer onderzoek doen naar het verhaal erachter en dat ze de vraag achter de vraag stellen. Hiermee kan de bewustwording van mensen worden vergroot.

Het antwoord op de vraag naar minimale ruimtelijke ingrepen om de beleving van ruimtelijke kwaliteit te beïnvloeden, is in de context van Egmond aan Zee niet goed te beantwoorden. De urgentie ontbreekt bij de bewoners en bezoekers van het dorp, al ontbreekt ook de overduidelijke wens om de ruimtelijke kwaliteit de normale loop te laten nemen. Kunnen we in die situatie wel zinnige ruimtelijke ingrepen bedenken? Deze vraag moeten we voor Egmond negatief beantwoorden.

Maar wat kan dan wel bereikt worden? Onze belangrijkste observatie is dat de beleving van ruimtelijke kwaliteit zich in Egmond bevindt binnen een heel smal spectrum. Zou niet geprobeerd kunnen worden het spectrum van de bewoners ‘op te rekken’? Dat zou betekenen dat men bewuster en ‘verschilliger’ de ruimte beleeft. Hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit leidt in dat geval ook tot een veel positievere beleving. En laagwaardige kwaliteit kunnen de bewoners zelf signaleren en zij kunnen zelf een bijdrage leveren aan de oplossing.

In plaatsen als Egmond willen we ons daarom niet beperken tot gedachten over ‘ruimtelijke’ ingrepen. We stellen ingrepen voor die direct invloed hebben op de beleving, en dat zullen meestal geen ruimtelijke ingrepen zijn. Tegelijkertijd gaat het ook niet om een ‘brainwash’. We willen nadrukkelijk niet bereiken dat de bewoners hetzelfde tegen de ruimte aan kijken als professionals. De blik van de professional doet in deze kwestie helemaal niet ter zake. Wat we willen bereiken, is een intensere en bewustere beleving van de ruimte bij de bewoners van Egmond.

Hoe kun je met een minimale ruimtelijke ingreep, de beleving van de ruimtelijke kwaliteit op een locatie verbeteren?

De casus Kustplaatsen laat zien dat burgers, niet professionals, een duwtje in de rug nodig hebben om bewuster te worden van de ruimtelijke kwaliteit om hen heen. Dit zijn niet per definitie minimale ruimtelijke ingrepen, maar dat is wel een optie.

Zo staat er in Egmond aan Zee een oude discolooids die niet meer in gebruik is. Wellicht is het aardig om deze samen met lokale mensen blauw te schilderen, om zo aandacht te vragen voor het gebouw.

4.

Tweede case: Thomas & Drijver-terrein, Deventer

Al in maart 2005 heeft een aantal omwonenden bij de Wijkaanpak het idee ingediend om het terrein aan te pakken en wat op te vrolijken. In eerste instantie ging het ook om de tijdelijke invulling van het terrein, maar toen dat niet haalbaar bleek te zijn, heeft de groep zich gericht op de omgeving.

Bron: Hanzestad.web-log.nl.

Een vervallen industrieterrein met overduidelijk ruimtelijke problemen en veiligheidsproblemen, maar bij de eigenaar en gemeente ontbreekt de urgentie om er wat aan te doen. Dat is het Thomas en Drijver-terrein in Deventer. Gemeente en ontwikkelaar onderhandelen al jaren over de herontwikkeling van het gebied en stellen de oplossing van die impasse boven de oplossing van de (tijdelijke) problemen die de vervallen staat en vervuiling met zich meebrengen. Ondanks de evidente ruimtelijke kwaliteitsproblemen, de hinder die de omwonenden daarvan hebben en de mogelijkheden die er zijn hierin verlichting te brengen, gebeurt er niets. Uniek of exemplarisch?

4.1

Vooraf

Langs het spoor Deventer Nijmegen/Enschede ligt al jaren een vervallen terrein. Een verloederd, verlaten en verrommeld gebied. Een doorn in het oog voor de langstreinende forens, maar veel meer nog voor de omwonenden uit de aangrenzende wijk Voorstad-Oost. Het is echter ook een gebied met een geschiedenis – over de opkomst van de industrie van Deventer en de rol die de blikfabriek van Thomas en Drijver heeft gespeeld voor de wijk.

Waarom een braakliggend terrein?

In deze casus staan bewoners centraal. In binnenstedelijke gebieden kunnen bewoners vaak zo gebieden aanwijzen waar zij geen prettig gevoel bij hebben. Vaak zijn dit verlaten delen van de stad. Deze problematiek hebben we daarom in deze casus centraal gezet. De oorzaak van een in onbruik geraakt deel van de stad is veelal de dure en lastige herontwikkeling, vaak gecompliceerd door bodemvervuiling. De casus in Deventer is gekozen vanwege de bekendheid met het gebied bij *RIO nuevo!* en de complexiteit van de locatie, vanwege de overlast die omwonenden ervaren, vanwege de langlopende discussie tussen ontwikkelaar en gemeente over de toekomstige inrichting van dit terrein en omdat algemeen bekend is dat het terrein met asbest is vervuild. Het is, kortom, een interessante uitdaging om eens vanuit ruimtelijke kwaliteit en tijdelijkheid naar dit terrein te kijken.

4.2 Casusbeschrijving

Het oude terrein van de voormalige blikfabriek van Thomas en Drijver (T&D) ligt inmiddels vele jaar braak. Er zijn twee grote branden geweest, waarbij verschillende gebouwen zijn verwoest. Het terrein oogt mede daardoor troosteloos. Het terrein ligt tussen de Oude Holterweg, de Veenweg, het spoor en de Oxeerstraat. Het totale gebied meet zo'n 3 hectare, waarvan ongeveer 40% bebouwd is.

Het terrein is geheel afgesloten, omdat de bodem zwaar vervuild is met asbest. De randen zijn dus erg belangrijk. Langs de Oude Holterweg, waar vroeger de ingang van de fabriek was, bevindt zich nu een aantal eengezinswoningen, evenals langs een deel van de Oxeerstraat. Deze eengezinswoningen liggen met hun tuin tegen het terrein aan/kijken uit op het terrein. Tussen het T&D-terrein en het spoor bevindt zich een fietspad. Aan de Weseperstraat vormt een blinde muur van het oude fabrieksgebouw en de ingang van een doe-het-zelfzaak de grens van het terrein. Deze doe-het-zelfzaak ligt overigens niet op het terrein zelf. Op de muren van het fabriekspand aan de Rielierweg zijn diverse muurschilderingen aangebracht. Het terrein is verder rondom voorzien van hekwerken. Het hekwerk dat het plangebied van de Rielierweg scheidt, is volop begroeid met planten en struiken. Dit heeft geleid tot minder zicht op het gebied, wat positief is omdat dat de troosteloze aanblik vermindert, maar ook negatief omdat helaas ook de sociale controle op het gebied is afgenomen.

Ondanks dat het terrein is afgesloten, zijn er toch her en der gaten in de spijlen van het hek waardoor er mensen op het terrein kunnen komen. Het open terrein op het gebied bestaat voornamelijk uit betonplaten die overwoekerd zijn door planten en onkruid. Ook ligt her en der afval, achtergelaten door de bezoekers van het terrein. Al met al oogt het gebied als een grote rommelzone.

Nog steeds geen ontwikkeling

Het terrein is al enkele jaren in bezit van een ontwikkelaar uit Amsterdam. Voor het terrein zijn al diverse plannen gemaakt. De voornaamste reden dat het terrein nog steeds braak ligt, is de dure sanering van het terrein en het verschil van inzicht over de financie-

ring van de saneringskosten tussen de eigenaar/ontwikkelaar en de gemeente Deventer. Om de kosten terug te verdienen, wil de ontwikkelaar meer woningen realiseren op het terrein dan de gemeente wil toestaan. Mede door dit verschil van mening gaan er geruchten dat de ontwikkelaar het terrein wil verkopen.

Doorn in het oog

Het terrein is vervallen en oogt desolaat. Er zit asbest in de grond, waardoor betreding is verboden, en het terrein is afgesloten. Het gebied trekt daardoor ongewenste gasten aan. Er wordt gedeald en inmiddels ligt er een dik politierapport met meldingen van vandalisme. Mede hierdoor voelen mensen zich er 's avonds niet prettig. De sociale controle op het gebied is beperkt, mede door de begroeiing van de hekken. Door het vandalisme is het terrein toegankelijk geworden en spelen geregeld kinderen op het terrein. Dit zorgt voor onveilige situaties. Vanaf december 2002 (de laatste brand) tot april 2007 zijn er door omwonenden 215 incidenten gemeld bij de politie.

Bewoners uit Voorstad hebben twee redenen waarom zij willen dat het terrein wordt aangepakt: het ziet er niet uit en het leidt tot overlast. Zij hebben de gemeente al enkele malen op het hart gedrukt 'het gebied zo snel mogelijk te ontwikkelen', om daarmee de huidige kwaliteits-, veiligheids- en milieuproblemen op te lossen.

Belanghebbenden

Vanuit de buurt en de gemeente Deventer (de Wijkaanpak) wordt geprobeerd om het terrein zo aantrekkelijk en schoon mogelijk te houden. De politie is alert en bewoners kunnen bellen bij onraad. Daarnaast is er drie jaar geleden een actie geweest om het terrein te verfraaien. Samen met kinderen van de nabijgelegen basisschool en een kunstenares zijn muurschilderingen aangebracht op de bestaande gebouwen, met name bedoeld om de kleine kinderspeelplaats aan de Rielersweg op te vrolijken. Tevens is groen aangeplant aan de zijde van het terrein waar omwonenden op uit kijken.

De gemeente en de ontwikkelaar komen er samen niet uit en de omwonenden zijn de dupe van de problemen die het leegstaande terrein met zich meebrengt. De omwonenden hebben het meeste voordeel van ingrepen om de ruimtelijke kwaliteit te vergroten. Hopelijk helpen deze ingrepen ook om de overlast door vandalen en dealers (en al de andere mensen die met deze praktijken samengaan) te minimaliseren.

De gemeente is net als omwonenden een belangrijke partij voor het verbeteren van de ruimtelijke beleving van het terrein. Wanneer het mogelijk is de overlast terug te dringen, is er minder politie-inzet nodig voor dit gebied. Maar vooral is een tijdelijke ruimtelijke ingreep interessant omdat het gebied lange tijd niet ontwikkeld zal worden. Nuttig gebruik van het terrein in deze periode, of het gebied daaromheen, draagt bij aan de sociale veiligheid.

De ontwikkelaar heeft in het verleden geprobeerd om met gemeente en omwonenden de randen van het terrein te verfraaien met muurschilderingen en de aanplant van groen.

Helaas heeft dat alles niet veel mogen baten. Een tijdelijke ruimtelijke ingreep zal ook voor de ontwikkelaar positief uitpakken. Dat kweekt goodwill bij de gemeente en omwonenden, maar levert ook inspiratie voor vergelijkbare locaties in het bezit van de ontwikkelaar.

4.3

Aanpak

Het verlaten en vervallen bedrijventerrein in Deventer is niet uniek. Er zijn in Nederland vele voorbeelden van braakliggende en vervallen delen van de stad waar werkgelegenheid en woningbouw zijn vertrokken en herontwikkeling moeilijk is, waardoor er sprake is van langdurige leegstand. De combinatie van het feit dat we te maken hebben met een meer generiek probleem en de tijdelijkheid van het probleem (op enig moment zal er van herontwikkeling sprake zijn), maakte de T&D-casus interessant. Voor het formuleren van ingrepen is het belangrijk te beseffen dan het om het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit tot de herontwikkeling gaat (dus tijdelijk), waarbij geen van de partijen veel geld (over) heeft om de kwaliteit te verbeteren. Om te komen tot een effectieve en gedragen minimale ingreep om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te verbeteren, waren de volgende stappen voorzien:

1. Gesprekken met belanghebbenden,
2. Vaststellen van de exacte opgave,
3. Brainstormbijeenkomst over oplossingsrichtingen,
4. Bepalen van meest kansrijke oplossingsrichting(en) samen met betrokkenen,
5. Rapportage.

Stap 1: Contact met belanghebbenden

Direct na de keuze voor het T&D-terrein als casus is er een gesprek geweest met de wijkbeheerder vanuit de gemeente. Daarnaast is gesproken met de beheerder vanuit welzijnsorganisatie Raster. Uit deze gesprekken bleek dat er al veel ideeën zijn geopperd, na een roep van de bewoners om actie. Deze ideeën zijn deels uitgevoerd. Deels is dat ook niet het geval, wat vooral te wijten is aan de vervuiling van het terrein, waardoor gebruik van het terrein niet mogelijk is. Uit deze gesprekken bleek ook dat werd afgeraden om contact te zoeken met de bewoners. Enerzijds hebben zij al eens meegedacht over de verbetering van de leefomgeving op die locatie en zullen zij vermoedelijk niet met meer ideeën komen – zeker geen vernieuwende. Anderzijds bestaat het risico dat hen iets wordt beloofd dat later niet blijkt te kunnen waargemaakt, hetgeen de gevoelige situatie rondom de locatie geen goed zal doen. Ons is daarom aangeraden om eerst contact te zoeken met de gemeente en de ontwikkelaar over de haalbaarheid van de te bedenken maatregelen, alvorens bewoners in te schakelen.

Stap 2: Analyse van het vraagstuk

Een belangrijke beperkende factor in de zoektocht naar kansrijke oplossingen voor zowel het ontwikkelen als het tijdelijk gebruiken van de locatie blijkt dus de milieusituatie. De grote hoeveelheden asbest op het terrein hebben ertoe geleid dat de eigenaar van het terrein geen toegankelijkheid van het terrein toestaat vanwege de aansprakelijkheid bij eventuele gezondheidsproblemen. In de oplossings sfeer is het gebruik (de gebruikswaarde) van het terrein dus eigenlijk geen optie. Dat neemt niet weg dat de ruimtelijke kwaliteit van het gebied onverminderd problematisch is en verbetering van de situatie prioriteit heeft

totdat er daadwerkelijk met de herontwikkeling van het gebied wordt gestart. Daardoor is de zoekrichting enigszins ingeperkt tot het verbeteren van de belevingswaarde van het terrein van buitenaf (het aanzicht) en daarmee de beleving voor de omwonenden en passanten. Uitgangspunten bij een zoektocht naar oplossingsrichtingen van de locatie zijn als volgt geformuleerd:

- Locatie mag niet toegankelijk worden ,
- Oplossing moet bijdragen aan een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit,
- Oplossing moet bijdragen aan het tegengaan van overlast op het terrein (drugs, hangjongeren, e.d.) .

Stap 3: Brainstorm over oplossingsrichtingen voor het terrein (18 april 2008)

Omdat ons is afgeraden een brainstormbijeenkomst te organiseren met de bij het terrein betrokken partijen, heeft *RIO nuevo!* haar bijeenkomst van 18 april gewijd aan het T&D-terrein. Daar zijn we uiteindelijk gekomen tot drie ideeën die als meest kansrijk worden geacht voor de locatie (in de bijlage is de totale lijst aan ideeën terug te vinden).

Breng het gebied naar de wijk (stad) toe en geef het gebied meer waarde (kwaliteit) door de verhalen erover te vertellen.

Het T&D-terrein heeft een lange historie die belangrijk is geweest voor Deventer en de wijk Voorstad-Oost. Door het gebied meer bekendheid te geven, kan de waardering ervoor toenemen. De oude fabriek is voor veel mensen uit Deventer werkgever geweest. Natuurlijk voor de Deventenaren, maar ook voor de Turkse en Italiaanse gastarbeiders die voor de blikfabriek naar Nederland zijn gekomen en die in Deventer kwamen wonen. Mede daardoor zijn er veel Italiaanse restaurantjes, een Italiaans centrum en een Turks consulaat in Deventer.



Het voorstel is om de verhalen van de (voormalig) werknemers en bewoners van de wijk op te tekenen en te verspreiden in de stad. Op die manier wordt de historie van de plek breder bekend en neemt de waardering voor de locatie toe. Aan de hand van de verhalen kan bijvoorbeeld een wandelroute van en door oud-werknemers door de stad worden gemaakt. In het wijkkrantje komen interviews en verhalen over T&D en Deventer Televisie is een zeer goed bekeken medium dat een rol zou kunnen spelen door korte documentaires en interviews uit te zenden.

In aanvulling op voorgaande ideeën, biedt het thema ‘blik’ een aardig aanknopingspunt om de verhalen over het terrein of de activiteiten eromheen een speciale lading te geven. ‘Blik op Voorstad’ of ‘Blik op het T&D-terrein’, maar ook bijvoorbeeld het jaarlijkse bliklooppfeestijn in Voorstad, een wandelroute door de wijk die is gestopt in een blikje, het aanleggen van een bliktelefoon om van de ene kant naar de andere kant van het terrein met elkaar te praten, etc. Zowel de verhalen over het terrein als het thema ‘blik’ bieden mogelijkheden om het terrein een positievere waarde te geven. De beeldvorming over het terrein verbetert, waardoor de beleving van de ruimtelijke kwaliteit verbetert.

Tuinrand aanleggen

Aan het idee van de tuinrand ligt de veronderstelling ten grondslag dat je het terrein onderdeel zou moeten laten zijn van de wijk en mensen de verantwoordelijkheid moet geven voor het gebruik en het onderhoud ervan. Nu is betreding van het terrein onmogelijk, maar de rand om het terrein is prima bruikbaar voor tal van activiteiten. Het idee is om de omwonenden het gebied van enkele meters direct grenzend aan het T&D-terrein te laten gebruiken en inrichten. Het terrein wordt daarmee omlijst en meer onderdeel van de wijk. Door de herinrichting neemt de belevingskwaliteit toe en is er tevens meer sociale controle. Omdat het stukje hun stukje wordt, ontstaat er verantwoordelijkheid voor dit stukje en daarmee verantwoordelijkheid voor en controle op de rand van het terrein.



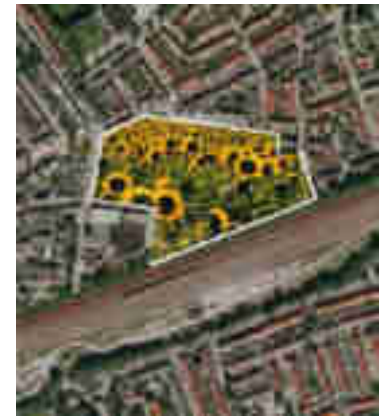
In principe moet het gebruik vrij zijn, mits het draagvlak heeft bij andere bewoners. Ideeën zijn bijvoorbeeld:

- De aanleg van bloemperken ,
- Gras voor activiteiten, zoals een barbecue, of als trapveldje,
- Parkeerplekken,
- Plekken om te doe-het-zelven en aan de auto te sleutelen.

Bewoners krijgen controle over de rand van het terrein en worden verantwoordelijk voor de rand van het terrein. Hierdoor verandert fysiek en psychologisch de beleving van de rand van het terrein.

Blikvanger

Als iets lelijk is, kun je het wegstoppen en verstoppen. Maar als iets heel erg lelijk is, blijft het altijd opvallen. In dergelijke gevallen kun je zaken beter juist laten opvallen. Gezien de historie van het gebied (blikfabriek), zou je er een BLIK-vanger van kunnen maken. Met grote borden zou de aandacht op het gebied gevestigd kunnen worden. Grote foto's van vroegere tijden of illustraties van hoe het was en wordt. Ook andere doeleinden zijn mogelijk, zoals reclame (zorgt voor inkomsten) of de aankondiging van de wedstrijden van Go Ahead Eagles. Aangezien de treinen die station Deventer inrijden vaak een minuut moeten wachten voor het station ter hoogte van het T&D-terrein, lijkt de BLIK-vanger zelfs een dubbelfunctie ter afleiding van het publiek te kunnen vormen.



Verbetering beleving van ruimtelijke kwaliteit

Op welke manier kunnen de bovengenoemde ingrepen de beleving van ruimtelijke kwaliteit beïnvloeden? Door verhalen over het terrein te vertellen of een wandelroute door de wijk aan te leggen ontstaat meer begrip voor het terrein en zijn geschiedenis. Het maakt de mensen ervan bewust dat het niet vanzelfsprekend is dat het terrein er bij ligt zoals het dat nu doet. Met deze ideeën kun je mensen van buitenaf naar de wijk trekken. Het andere idee, de tuinranden, is specifiek voor de bewoners bedoeld. Zij zien de rand van het terrein als een verlengstuk van hun tuin of straat. Door de rand langs het terrein door de bewoners zelf te laten invullen, ontstaat betrokkenheid vanuit de wijk.

Het laatste idee is gericht op zowel de bewoners als de passanten. Het geeft het terrein zelf een nieuwe, communicatieve functie waarmee het niet alleen met negatieve aspecten wordt geassocieerd, maar meer als communicatiemiddel wordt gebruikt.

Stap 4 en 5: Bepalen van de meest kansrijke oplossingsrichtingen en rapportage

Op basis van de brainstorm zijn de meest kansrijke oplossingsrichtingen bepaald door de projectgroepleden. Deze zijn niet besproken met de bewoners. Na contact met de gemeente (Wijkaanpak) blijkt die nog steeds sceptisch over mogelijke betrokkenheid van bewoners bij het project. De Wijkaanpak wil medewerking van de ontwikkelaar. Uit navraag blijkt echter dat de huidige eigenaar in gesprek is met partijen voor de verkoop van de grond. De eigenaar bestaat dus in wezen niet (meer) en de onzekerheid over de toekomst van het terrein lijkt hier-

door enkel groter te worden. Dat wil zeggen: de termijn waarop daadwerkelijk tot herontwikkeling wordt overgegaan, komt vooralsnog niet dichterbij. Om voornoemde redenen hebben we geen bredere discussie gevoerd met de bewoners en andere betrokkenen. Wel achten wij de wenselijkheid van zo'n actie groot, juist gezien het voorgaande.

4.4 Vervolg

Met voornoemde ideeën is inmiddels contact geweest met de Wijkaanpak. Die blijft evenwel sceptisch over het idee om met de bewoners de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren door middel van bovengenoemde voorbeelden van minimale ingrepen. Dit heeft met name te maken met de geringe voortgang van het project en de angst om mensen blij te maken met iets wat geen realiteitswaarde heeft. De gemeente wil de relatie met de ontwikkelaar niet nog complexer maken, gezien de onderhandelingspositie waarin de partijen zich bevinden. Het feit dat de eigenaar het gebied wil verkopen, biedt echter ook kansen, aangezien de nieuwe eigenaar mogelijk meer heil ziet in het positief waarderen van de locatie. Zeker wanneer het een lokale partij (corporatie) betreft, biedt dat ineens meer mogelijkheden. Voorstel is om zodra de nieuwe eigenaar bekend is, deze te benaderen met bovenstaande ideeën.

4.5 Conclusie

Het allereerste wat bij deze casus opvalt, is dat het terrein wel leeft in de omgeving. Het door ons geïdentificeerde ruimtelijke kwaliteitsprobleem wordt door de diverse betrokkenen erkend. Ook zijn er al (bescheiden) oplossingen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het terrein, en met name de directe omgeving, bedacht en zelfs uitgevoerd. De effectiviteit ervan blijkt echter gering. Ook concluderen wij dat de oplossing toch vooral in de meer traditionele oplossings sfeer (schilderingen en 'schaamgroen') zijn te vinden en dat de creativiteit ver te zoeken is.

De procesmatige complexiteit van de locatie brengt echter ook met zich mee dat de meest betrokken partijen (gemeente en eigenaar) geen actie ondernemen. Dat blijkt uit het feit dat bewoners al vele jaren klagen over overlast en verloedering, zonder dat de gemeente en eigenaar er werkelijk een verbetering in aanbrenge(n). Het blijkt ook uit de koude reacties op ons initiatief om oplossingen voor de lokale problemen te bedenken en uit te voeren, en erover met de betrokken partijen te praten. Klaarblijkelijk spelen andere belangen een belangrijker rol (de onderhandeling over het herontwikkelingsprogramma, de verantwoordelijkheidsdiscussie ten aanzien van de vervuiling, de aanstaande wijkvernieuwing rondom het terrein). Daar komt bij dat het oplossen van het onderlinge dispuut over de herbestemming van het terrein van groter belang is dan de oplossing van het tijdelijke ruimtelijke kwaliteitsprobleem van het T&D-terrein.

Tot slot valt op dat het terrein wel duidelijk ‘een verhaal heeft’ en breed bekend is in de omgeving en de stad. Het gebied heeft een verhaal, een historie en een verankering in de wijk en omgeving. Dit kenmerk biedt ons inziens de belangrijkste uitweg richting een oplossing voor het ruimtelijke kwaliteitsprobleem, zoals ook in dit hoofdstuk is toegelicht. Die oplossingen hoeven helemaal geen grove ingrepen te zijn, ondanks de forse vervuiling, de omvang van het terrein en forse staat van verloedering. Een combinatie van enkele bescheiden fysieke maatregelen, zoals de aanleg van tuintjes rondom het terrein en het optekenen van de verhalen van de oud-werknemers van het terrein, zouden ons inziens tot een forse kwaliteitsverbetering moeten kunnen leiden.

Wij zijn tevens van mening dat een dergelijke aanpak op vele locaties bruikbaar is.

Hoe kun je met een minimale ruimtelijke ingreep, de beleving van de ruimtelijke kwaliteit op een locatie verbeteren?

Bij zwaarvervuilde terreinen kan er op drie manieren via een minimale ingreep worden gestuurd op ruimtelijke kwaliteit:

1. Zorg dat het terrein een fraai ‘uiterlijk’ krijgt, zonder dat mensen het terrein kunnen betreden. Het inzaaien van bloemen is hier een voorbeeld van.
 2. Maak de rand van het gebied nuttig voor omwonenden. Hierdoor gaat het gebied leven voor mensen en ontstaat er vanzelf sociale controle op en rondom het terrein. Sociale controle die nodig is om de overlast door bijvoorbeeld het dealen en vandalisme tegen te gaan.
 3. Maak de historie van het terrein zichtbaar voor bewoners. Hiermee probeer je meer waardering voor de locatie te creëren bij omwonenden.
-

5.

Derde case: Tunnelvisie

Je kijkt op een andere manier naar de tunnel: niet naar wat een tunnel is, maar naar wat een tunnel zou kunnen zijn. Door je te richten op de mogelijkheden in plaats van de technische beperkingen en het fysieke aspect, kom je tot nieuwe ideeën die veel verder gaan dan het ‘opknappen’ van een tunnel.

De Van Sijpesteijntunnel is een fietsers- en voetgangerstunnel in het Utrechtse stationsgebied die als onveilig en onprettig wordt beleefd. De Projectorganisatie Stationsgebied houdt zich bezig met de inrichting van het toekomstige stationsgebied, waarin veel overkluizingen zullen komen. Er is daarbij echter nog nauwelijks aandacht voor de inrichting van deze nieuwe plekken, evenals de herinrichting van de bestaande.

Door een werkwijze te ontwikkelen waarin niet de fysieke ingreep als uitgangspunt wordt genomen, maar waarin de ingreep volgt uit een samen te ontwikkelen concept, beleven de betrokkenen de tunnel al anders. Niet vanuit beperkingen, maar vanuit mogelijkheden, waardoor je bij andere fysieke ingrepen uitkomt. De inspirerende concepten zijn ook door eenvoudige fysieke ingrepen al neer te zetten.

5.1

Casusbeschrijving

In het kader van dit onderzoek naar beleving van ruimtelijke kwaliteit heeft een groep zich gericht op de kwaliteit van fiets- en voetgangerstunnels. Dit zijn openbare ruimten die door veel gebruikers als onveilig en onguur worden ervaren. Als voorbeeldlocatie is gekozen voor de Van Sijpesteijntunnel in het stationsgebied van Utrecht. In dit gebied

zetten diverse partijen zich al jaren in om de aantrekkelijkheid en leefbaarheid te optimaliseren. Uit cijfers blijkt dat de objectieve veiligheid in het gebied is verbeterd. Onderzoek van Intromart, uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht, NS en Corio, wijst echter uit dat de *beleving* van veiligheid in het Utrechtse stationsgebied de afgelopen jaren niet is verbeterd. Het percentage respondenten dat zich veilig voelt, blijft steken op 63%. De Van Sijpesteijntunnel en de ernaastgelegen Noordertunnel worden als de minst veilige gebieden ervaren. Respondenten omschrijven deze tunnels als locaties met ‘relatief veel onzure types, drugsverslaafden, dronken mensen en hangjongeren’. Ondanks dat er (reguliere) opknapbeurten voor onder andere de Noordertunnel op de rol staan, blijken het ontwerp en de kwaliteit van de onderdoorgangen in het Masterplan voor het nieuwe Utrechtse stationsgebied onderbelicht te zijn. De Projectorganisatie Stationsgebied (POS) toont zich enthousiast om ook deze ‘vergeten ontwerpopgave’ onder de loep te nemen. Het Dashboard fiets- en voetgangers-tunnels kan hen hierbij helpen.



5.2 Over het model

Wat is het?

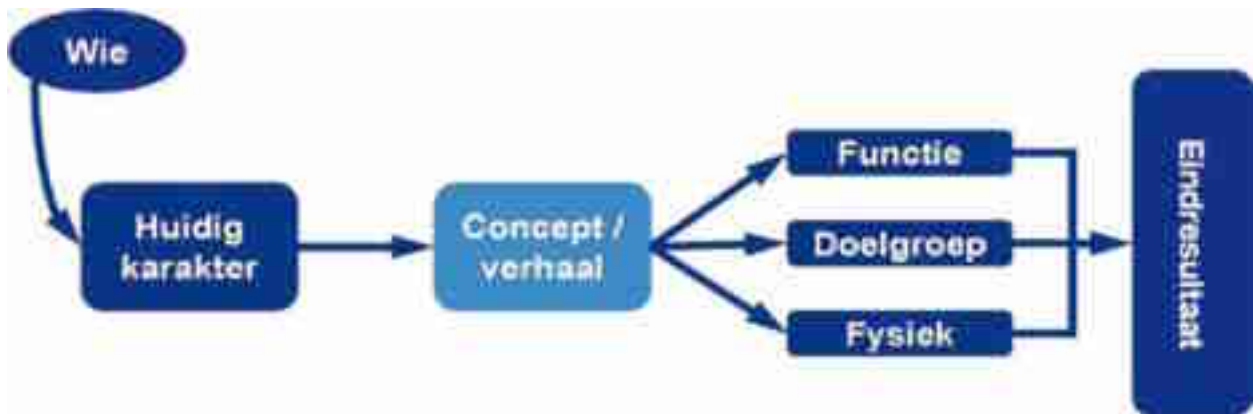
Het Dashboard fiets- en voetgangerstunnels is een model dat een overzicht biedt van verschillende soorten ingrepen in bestaande fiets- en voetgangers-tunnels om de problematiek op met name het gebied van veiligheid te doorbreken.

Hoe werkt het?

Het Dashboard doorloopt een aantal stappen om te komen tot een gedragen ontwerp voor (her)ontwikkeling van een tunnel. Iedere stap bestaat uit één of meerdere ‘knoppen’ die keuzemogelijkheden aangeven. Verschillende direct of indirect betrokkenen kunnen tijdens een interactieve bijeenkomst aan de knoppen ‘draaien’ om de voor hen meest optimale toekomstsituatie te bepalen. Het totaaloverzicht van de standen van de knoppen biedt ontwerpers de input om via een creatief proces tot een eindbeeld te komen.

Welke stappen doorloopt het model?

In onderstaande figuur is schematisch aangegeven uit welke stappen het Dashboard fiets- en voetgangerstunnels bestaat.



5.2.1 Omschrijving van de stappen

Stap 1 Vaststellen wie er aan de knoppen draait tijdens de interactieve sessie. De samenstelling van de groep bepaalt sterk de uitkomst van de sessie. Ga je bijvoorbeeld aan de slag met alleen de eigenaar/beheerder van een tunnel of nodig je ook andere stakeholders uit?

Stap 2 Beschrijven van de **huidige kenmerken** van de locatie. Hierbij kan het gaan om kleuren, vormen, geluiden, gevoel, aan/afwezigheid van mensen, etc. Zowel feitelijke kenmerken als gevoelens en indrukken mogen genoemd worden. Deelnemers aan de sessie dienen een gedeeld beeld te hebben van de bestaande problematiek. Het gezamenlijk omschrijven van kenmerken van de tunnel, het inzetten van beeldmateriaal of een livebezoek dragen bij aan het vormen van een gedeeld beeld. Dit gedeelde beeld vormt ook het uitgangspunt voor de volgende stap.

Stap 3 is een zeer essentiële en creatieve stap in het model. In deze stap wordt, redenerend vanuit de kenmerken van de huidige situatie, op associatieve wijze toegewerkt naar een nieuw dragend **concept of verhaal** van de tunnel. Vanuit de kenmerken van de tunnel gaan we op zoek naar (nieuwe) identiteit. Als alle ingrepen gepleegd zijn, wat voor soort tunnel is het dan, wat voor sfeer heeft deze, welke kenmerken worden uitvergroot en welke niet? Brainstormtechnieken en concrete voorbeelden van concepten worden ingezet om met de deelnemers tot een gezamenlijke ontwikkelrichting te komen. *Out of the box*-denken, los van bestaande beperkingen en budgetten, is hierbij belangrijk.

Stap 4 geeft meer handen en voeten aan het gedeelde concept van stap 3. Drie soorten knoppen worden gebruikt om meer in detail toe te werken naar een eindbeeld. Het gaat hierbij om knoppen die zich richten op: fysieke ingrepen, functionele ingrepen en de doelgroepen waarop die ingrepen zijn gericht. In het denkproces is binnen deze stap niet goed een scheiding te maken tussen deze drie knoppen. Aandachtspunt is vooral dat aan alle drie de knoppen 'tegelijk' wordt gedraaid, en niet slechts aan de fysieke ingreep. De drie knoppen beïnvloeden elkaar onderling. De volgende pagina's tonen voorbeelden van de knoppen. Natuurlijk zijn tijdens de sessie knoppen uit te breiden met ideeën die uit de groep naar voren komen.

Stap 5 is de laatste stap, waarin de gegevens uit de eerdere stappen worden gebruikt om interactief met de sessiedeelnemers een **eindresultaat** te schetsen. Dit eindbeeld is dan een ruw eerste ontwerp op papier.

Voorbeelden van knoppen voor **de doelgroep** waar de ingreep zich op richt:

Soorten doelgroepen:

- Fietzers of voetgangers
- Mensen die zich binnen de stad verplaatsen of die met trein/bus aankomen/weggaan
- Mensen die 'rondhangen' in dit soort gebieden of mensen die er juist speciaal naartoe komen om iets te beleven

Interactie van deze doelgroepen met het tunnelgebied (hoe reageren ze op de ingrepen):

- Slechts kijken/ervaren of ook passief/actief deelnemen
 - Doorgaan/stilstaan
-

Voorbeelden van knoppen die zich richten op **functionele ingrepen**:

- Wat voor ingreep: werken met permanente functies (fietsenstalling, winkeltjes, vvv, kantoor-tjes, ambachten, ateliers, ...)
 - Wat voor ingreep: werken met tijdelijke happenings (festivals, tentoonstellingen, deze week in De Tunnel...)
-

Voorbeelden van knoppen die zich richten op **fysieke ingrepen**:

- Waar moet ingreep plaatsvinden: bodem – wand – plafond
- Waar moet ingreep plaatsvinden: steenzijde – waterzijde
- Waar moet ingreep plaatsvinden: stadszijde – lombokzijde
- Wat voor ingreep: werken met licht (soorten, intensiteit)
- Wat voor ingreep: werken met materiaal (soorten materialen)
- Wat voor ingreep: werken met kleur (kleurengamma)
- Wat voor ingreep: werken met beeld (lichtkrant, reclames, projecties)
- Wat voor ingreep: werken met objecten (banken, schemerlampen)
- Wat voor ingreep: werken met groen (hangende planten, oeverbegroeiing)
- Wat voor ingreep: werken met kunst (schilderingen, beeldhouwwerken)
- Wat voor ingreep: werken met geluid (aantrekkelijk of juist afstotend)
- Wat voor ingreep: werken met vorm (golvende wanden, oplopend plafond)

Ter onderbouwing van de knoppen voor fysieke ingrepen is hierna een aantal referentiebeelden opgenomen.



5.2.2

Wat is er innovatief aan dit model?

Bij de aanpak van veiligheidsproblematiek in tunnels wordt over het algemeen heel snel gedacht aan fysieke ingrepen. De oplossing wordt vaak gezocht in nieuwe verlichting of kleurgebruik. Het Dashboard fiets- en voetgangerstunnels ziet fysieke ingrepen niet als een doel op zich, maar als een middel om iets te bereiken: een tunnel met een eigen verhaal, een eigen signatuur die op een herkenbare wijze het hoofd biedt aan (veiligheids)problematiek. Het vooropstellen van het concept en het interactieve karakter van het model dragen hieraan bij. Het Dashboard biedt een kans om middels een koppeling van zintuiglijke, conceptuele en functionele ervaring op een relatief makkelijke manier inzicht te krijgen in de wensen en beelden van de betrokken partijen. Teneinde via verschillende functionele alternatieven te komen tot een gedeelde oplossingsrichting.

In de kern wil het model niet alleen veranderen *hoe* een tunnel kan zijn, maar ook *wat* een tunnel kan zijn. Tevens biedt het model de mogelijkheid deze ambitie te verwezenlijken met inachtneming van de gegeven haken en ogen en met inmenging van de betrokken partijen.

5.3

Toepassing van het model

In het kader van dit onderzoek is het Dashboard fiets- en voetgangers-tunnels drie maal toegepast in een interactieve werksessie. De eerste keer tijdens een brainstorm van de ontwikkelaars van het model zelf. De tweede keer met een vijftiental *RIO nuevo!*-leden. De derde keer met een aantal vertegenwoordigers van de betrokken partijen in het project 'Ontwikkeling stationsgebied'.

Tijdens alle drie de sessies is min of meer hetzelfde programma gevolgd, dat bestond uit een bezoek aan de locatie, een toelichting op het dashboardmodel en het stapsgewijs doorlopen van het model. De resultaten van de drie werksessies zijn hieronder, analoog aan de stappen in het model, uitgewerkt.

Stap 1: Wie?

De drie werksessies kenden drie verschillende samenstellingen:

- Een proefsessie met de ontwikkelaars van het model,
- Een sessie met leden van *RIO nuevo!* uit verschillende ruimtelijke sectoren,
- Een sessie met betrokken eigenaren/beheerders/investeerders uit het gebied (vertegenwoordigers van de Projectorganisatie Stationsgebied, het wijkbureau centrum, het stedelijk ingenieursbureau en het Utrechts architectuurcentrum Aorta. Vertegenwoordigers van NS Poort en Corio konden niet aanschuiven, maar toonden wel interesse).

Stap 2: Beschrijving huidige karakter van de locatie

Tijdens de bezoeken aan de tunnel zijn vele observaties over het huidige karakter van de tunnel gedaan. Enkele kreten tijdens een van de workshops: koud, winderig, donker, licht aan het eind van de tunnel?, mooie fotolocatie, duiven, stoepzijde mooie stenen, laag, slecht oriënteren, breed, veel potentie, water onzichtbaar, fietsers dominant, van niks naar nergens, tl-licht, groot verschil tussen dag (gezellig) en nacht

(naar), veel verkeer, hangdaklozen, illegale stalling, onoverzichtelijke verkeerssituatie op de kop, viezig water, slechte akoestiek, lawaai treinen. Meer beschrijvingen van het huidige karakter zijn te vinden in de bijlagen.

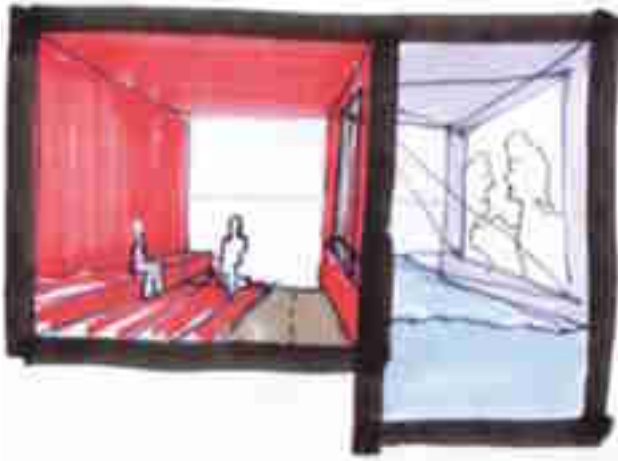
Stap 3: Concept/verhaal van de tunnel

Tijdens de drie werksessies zijn vele nieuwe concepten voor de tunnel bedacht. Hier wordt volstaan met een overzicht van de 'wilde ideeën'. In de bijlagen worden de concepten die zijn uitgewerkt tijdens de werksessies uitgebreid beschreven.

- Uitgaan van het droge, ondergrondse karakter van de tunnel (vaste stek voor amateurmuzikanten, vrijhandelszone/permanente vlooiemarkt, archeologietentoonstelling, schuilen voor de regen door fietsers, ...).
- Uitgaan van verbindende karakter tunnel (van Jaarbeurs – tentoonstelling, van bios – premières, naar bibliotheek – nieuwe boeken, naar Vredenburg – programma, van Leidsche Rijn – cultureel programma, naar centrum – cultureel programma).
- Uitgaan van tunnel als onderdeel van vervoersknooppunt (ov-info, lijnenkaart, ontwikkelingen/nieuws, kaartverkoop, ...).
- Uitgaan van tunnel als onderdeel van gebied in ontwikkeling (tijdelijk: waar is men bezig, hoe gaat dat eruitzien – openluchtvariant van info-centrum POS).
- Uitgaan van de tunnel als verblijfsruimte met 'nieuwe beheerders' die veiligheid waarborgen ('hosting'): de tunnel als woonkamer/hotellobby voor de stad, de tunnel met fitnessvoorzieningen, de gametunnel met consoles voor passanten, et cetera.
- Bewegingstunnel: zwemmen, fietsen, hardlopen, auto's, langzaamverkeerssnelweg.
- Expositie/vitrintunnel: met vitrines in de grond en foto's.
- Ondernemerstunnel: winkels, New York, Rialtobrug, markt, koffie, muziek.
- Dakloos/vol tunnel: ontmoeting.
- Watertunnel: waterfiets, waterval, water laten horen, golven, bootjes, blauw water, hoogteverschil, niet-droog, watergordijn.
- Fietswinkeltunnel: fiets, waterfiets, Tour de France, met de fiets naar het station, functies in de tunnel.
- Markttunnel: Berlin-Zoo, vlooiemarkt, chique versmarkt, traiteurs.
- Lichttunnel: licht aan het eind van de tunnel, darkrooms.
- Windtunnel: altijd wind mee.
- Groene tunnel: bos, varens, jungle, warmtelampen, helemaal groen, stad-groen-stad, bloembakken met hangplanten, pijlers-bomen, afrikaantjes.
- Stadspleintunnel.
- Heuveltunnel.
- Treintunnel.
- Kunsttunnel/culturele tunnel/bibliotheekstunnel/graffititunnel: foto's van de tunnel, projectie van (oude) beelden, flauwe helling, toegankelijk, slingerpad, roltrap.
- DE Verbinding(stunnel) tussen oost en west.

Stap 4 en 5: Draaien aan knoppen fysiek, functie en doelgroep, en werken naar een eindresultaat

Deze beide stappen lenen zich niet voor een algemene omschrijving. Tijdens de werksessies zijn ze onderdeel geweest van het uitwerken van de concepten. Enkele uitwerkingen zijn opgenomen in de bijlagen. De drie werksessies hebben uiteindelijk een zestal uitgewerkte concepten voor de tunnel opgeleverd, die we hier kort weergeven.



Drive-by bios/bieb.



Lobby.



Move.



Handel.

Watertunnel.



Fietswinkeltunnel.



5.4 Vervolg

Er zijn zeker kansen voor uitvoering. Vanuit de Gemeente Utrecht en de Projectorganisatie Stationsgebied (POS) is enthousiast gereageerd op de workshop. Men wil deze werkwijze graag breder toepassen in het stationsgebied. Concrete uitvoering op korte termijn ligt op dit moment echter lastig. Er zou begonnen worden met de herinrichting van de Van Sijpesteijntunnel, maar het ambitieniveau lag daarbij laag. Nu er financieel ook geen ruimte voor is, lijkt het voorlopig onmogelijk om iets te doen aan de herinrichting van de tunnel. Voorlopig is er dus nog geen kans op uitvoering. Maar *RIO nuevo!* onderhoudt het contact met de gemeente en POS, en zal de mogelijkheden die InnovatieNetwerk biedt zeker nog onder de aandacht brengen.

Daarnaast is architectuurcentrum Aorta geïnteresseerd in deze werkwijze. Mogelijk kan Aorta ook nog een rol spelen in de uitvoering. Nog afgezien van de vraag of we de beleving van passanten in de tunnel kunnen beïnvloeden (wat mogelijk zou zijn door een pilot waarin één identiteitsbrengend element wordt aangebracht), kunnen we in elk geval concluderen dat de gemeente, POS en Aorta nu al een andere beleving hebben van de tunnel.

5.5 Conclusie

Bij het uitwerken van deze casus hebben we duidelijk gemerkt dat een andere manier van kijken een essentiële rol speelt. Normaal gesproken zijn we als vakgenoten – zo zeiden ook de betrokkenen vanuit POS –

gewend om meteen in fysieke ingrepen en technische beperkingen te denken. In het model staat het concept voorop. Niet alleen door de perceptie van het concept tunnel als verkeerslichaam, maar door de functionele definitie van een tunnel uit te breiden. Dus niet het veranderen van het idee ‘wat is een tunnel’, maar een ander idee van ‘wat kan een tunnel zijn’. Op zo’n manier ga je veel verder dan het wat oppervlakkige ‘opleuken’ van een tunnel. Zo’n ingreep verandert op de lange termijn niets in de (beleving van de) tunnel.

In het model wordt ook duidelijk dat de vormgeving in dienst staat van de zingeving. Eerst komt het concept, dan volgt pas de vormgeving (functies, fysieke uiterlijk, aansluiting bij de doelgroep). Zoals gezegd, is in de praktijk maar al te vaak het omgekeerde het geval. Daar wordt zingeving nog bij de vormgeving ‘opgeplakt’. Door juist eerst te focussen op het zo sterk mogelijk maken van het concept, blijft er in de vervolgfases ‘meer over’ als door technische of financiële beperkingen, elementen goedkoper uitgevoerd moeten worden of technisch niet haalbaar zijn.

Het model functioneert niet alleen in theorie; in de verschillende workshops hebben we gezien dat het ook daadwerkelijk werkt. Het maakt een hoop energie en creativiteit los, juist door de volgorde van de stappen. Zoals een deelnemer vanuit POS het verwoordde: “Ik heb al veel van dit soort sessies meegemaakt, maar het is nog niet vaak geweest dat ik er zoveel energie van kreeg. Ik heb me geen moment verveeld!” De werking van het model wordt nog verder versterkt door enthousiaste ambities om enkele ideeën ook daadwerkelijk te realiseren.

Hoe kun je met een minimale ruimtelijke ingreep, de beleving van ruimtelijke kwaliteit beïnvloeden?

Door die minimale ruimtelijke ingreep niet als startpunt te nemen. Als je de beleving van de kwaliteit van de Van Sijpesteijntunnel wilt beïnvloeden en je neemt dit als uitgangspunt, begin je te denken vanuit beperking (‘het moet klein zijn’), en van wat niet kan. Dan kom je uit bij ruimtelijke ingrepen als het aanbrengen van extra verlichting. Maak daarom een ‘omweggetje’ dat in plaats van over het esthetische, meer over het functionele en de identiteit gaat. Je verandert de beleving van de tunnel dan door die beleving uit te breiden – conceptueel, visueel of functioneel. Door vanuit de eigenschappen van de huidige tunnel op zoek te gaan naar een concept (en daarmee identiteit), ga je dromen over wat een tunnel (nog meer) kan zijn, en ga je dus denken in mogelijkheden. Vanuit dat concept geef je vervolgens invulling aan functie en doelgroep, en aan de fysieke ingrepen. Doordat de fysieke ingrepen volgen uit het concept (en de functie en doelgroep), is het mogelijk om ook een identiteitsdrager te vinden die slechts een beperkte fysieke ingreep vraagt. Als je de tunnel bijvoorbeeld neerzet als een drive-in bios (vanuit het karakter ‘donker’), kan ook een enkel wandscherm met trailers het concept al neerzetten. Je komt dus uit bij heel andere fysieke ingrepen. De andere manier van kijken, de workshop, is daarmee zelf al een ingreep: de betrokkenen gaan de tunnel anders beleven.

6.

Het belang van ruimtelijke kwaliteit

"Geloof in het belang van de architectuur gaat uit van de veronderstelling dat we, of we willen of niet, op verschillende plekken verschillende mensen zijn en van de overtuiging dat het aan de architectuur is om ons duidelijk te maken wie we idealiter zouden kunnen zijn."

Bron: Alain de Botton, *Architectuur en geluk*, pag. 14.

6.1

Een elitaire discussie?

6.1.1

Aanleiding: verschil in blik tussen professional en leek

De discussie over ruimtelijke kwaliteit in Nederland is lange tijd vooral een discussie tussen en onder ruimtelijke professionals geweest. Met het programma 'Mooi Nederland' en 'De lelijkste plek van Nederland' in *de Volkskrant* is het veel meer een maatschappelijke discussie geworden. De vraag die echter wordt opgeroepen, is of er wel een discussie gaande is *tussen* leek en professional of dat deze vooral langs elkaar heen gaat? Waar de professionals zich vooral afvragen welke ingrepen nodig zijn om Nederland mooier te maken (instrumentele blik), voeren anderen de discussie over hoe het landschap behouden of versterkt kan worden. Ook zijn de onderwerpen van discussie (de elementen in het landschap of de gebouwde omgeving) van andere aard. Onze ervaring in Egmond doet ons afvragen of de discussie onder professionals wel open genoeg wordt gevoerd, en of de werkelijk rele-

¹ http://en.wikipedia.org/wiki/The_Wisdom_of_Crowds

vante stakeholders – de bewoners/belevers – wel goed zijn aangehaakt en, sterker nog, of wij als professionals onszelf wel voldoende de kans geven om te leren van hen.

Dit vraagt om een herijking van de ‘geconditioneerde’ blik van de professional, en het willen leren van de *wisdom of crowds*¹. Om de bewustwording van ruimtelijke kwaliteit te vergroten, is een gemeenschappelijk leerproces noodzakelijk, waarin het onderscheid tussen leek en professional niet primair leidend zou moeten zijn. Dit sluit goed aan bij het concept van **transdisciplinair denken**, waarin voorwaarden worden geschapen om een probleem dat een enkel vakgebied overstijgt en door de complexiteit om meer vraagt dan ‘de som der delen’ gezamenlijk tot een goede oplossing te brengen.

De voorwaarden voor succesvol transdisciplinair denken zijn:

- Bijdragen uit verschillende disciplines moeten als gelijkwaardig worden beschouwd.
- De taal die gesproken wordt, moet ook transdisciplinair zijn, zodat iedereen mee kan praten, ook zonder inwijding in het jargon.
- Er moet een methodiek van kennisuitwisseling worden gehanteerd waarbij iedereen afwisselend leerling en leraar kan zijn.
- Het onderscheid tussen ‘leek’ en ‘expert’ moet worden losgelaten, zodat iedereen met evenveel gezag binnen en buiten zijn vakgebied kan spreken.
- Deelname vanuit bijna elk belang moet worden geaccepteerd.

Bron: <http://www.sociaalpanorama.nl/articles/Trans.htm>

6.1.2 Hoe komt het dat mensen onverschillig zijn?

Mensen zijn, zeker in Nederland, weinig geëmancipeerd in de publieke ruimte. De paternalistische houding van de overheid maakt dat mensen weinig actief betrokken zijn en de zorg hiervoor wordt overgelaten aan de overheid, zonder deze overigens echt te vertrouwen. Men is misschien eerder onbewust dan onverschillig: we leren niet om het te benoemen.

Een voor de hand liggende reden voor de onbewustheid van mensen met betrekking tot hun leefomgeving zou kunnen komen door voornamelijk *langzame transformatie* van hun leefomgeving². Er zijn tenslotte veranderingen in een mensenleven die veel sneller gaan en meer aandacht opeisen. Onze ervaring in Egmond doet echter vermoeden dat het eerder gaat om een onvermogen om over ruimtelijke kwaliteiten te praten. Er zijn uiteenlopende hypothesen te bedenken over de oorsprong hiervan. Hieronder volgt een voorzet.

Het belang van beeldverklaren op scholen...

Kinderen gebruiken in hun buurt de ruimte als geen ander, en blijken nog goed aan te spreken op de kwaliteit van de openbare ruimte (in hun woorden: hoe goed kun je er spelen?). In het onderwijs onthouden we kinderen op grote schaal de kans om over dit type opgaven na te denken. Het meest komen kinderen nog in aanraking met ruimtelijke organisatie (RO)-gerelateerde thema’s in computerspellen. In ‘Simcity’

² *Afgewisseld met grote veranderingen die veelal wel gepaard gaan met meningsvorming.*

leren ze op een natuurlijke wijze de basisbeginselen van de RO aan. Een stedenbouwkundige opgave voorleggen aan een brugklas kan rekenen op groot enthousiasme. Het is bijna te leuk voor school. Binnen is er weinig aandacht voor het analyseren van *beelden*. Alhoewel vele vakken in potentie eraan gekoppeld zouden kunnen worden, zijn er slechts enkele vakken waarbij dit aan de orde komt: handvaardigheid en tekenen & kunstgeschiedenis. De neiging bestaat echter dat de kunstzinnige – en als subjectief ervaren – invalshoek de overhand krijgt, waardoor het ‘beeldverklaren’, analoog aan tekstverklaring bij Nederlands, een te beperkte invulling krijgt. Alleen bij kunstgeschiedenis vindt er een systematische analyse plaats van beelden, maar slechts een gering aantal scholieren kiest voor dit vak. Deze beeldongeletertheid kan leiden tot een grotere kloof tussen experts en leken.

Ondanks de beperkte toegankelijkheid tot het domein van de RO op middelbare scholen, is er een *numerus fixus* ingevoerd bij de faculteit Bouwkunde/TU Delft, waaruit de intrinsieke motivatie van mensen om na te denken over de vormgeving van hun leefomgeving blijkt. Hierdoor blijft het echter een domein dat te exclusief toegankelijk is voor ‘experts’.

... en het vak ‘de veeleisende leefomgevingsgebruiker’.

Binnen de RO-gerelateerde opleidingen komt communicatie met ‘leken’ zelden aan bod. Veelal is dit een aspect van planvorming dat men door schade en schande leert – veelal wordt hiervoor een communicatiebureau ingehuurd. Degene met een natuurlijk talent voor communicatie doet het dan vaak ook goed in planningsprocessen. Dit wil echter nog niet zeggen dat het goed gecommuniceerde voorstel daadwerkelijk leidt tot een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit zoals dat wordt ervaren door (toekomstige) bewoners. Ter vergelijking: artsen krijgen in hun opleiding het vak ‘de veeleisende patiënt’, een noodzakelijk vak gezien de kritiek op het gebrek aan inlevingsvermogen van artsen. Waar staat de RO’er in dit opzicht? Ontbreekt het vak ‘de veeleisende leefomgevingsgebruiker’ niet in de curricula op de universiteiten?

6.1.3 Heeft de gebouwde omgeving invloed op de beleving van mensen?

Het beantwoorden van bovenstaande vraag met ‘nee’ zou ons als RO’ers brodeloos maken. Maar er zijn zwaarwegendere argumenten om de vraag met ‘ja’ te beantwoorden. Het probleem van de manier waarop deze invloed plaatsvindt, is dat het veelal een **indirecte** invloed is, die veelal in hoge mate onbewust plaatsvindt. Waar het effect bij een arts duidelijk is – de patiënt is genezen – is het effect van een ruimtelijk plan op de menselijke beleving minder goed meetbaar. Het feit dat het lastig meetbaar of benoembaar (‘the quality without a name’ volgens bekende Engelse architect Christopher Alexander) is, neemt echter niet weg dat deze invloed van groot belang is. Er is echter weinig onderzoek dat duidelijke causale verbanden aanreikt. Een voorbeeld is de positieve invloed van uitzicht op groen op het genezingsproces van patiënten in een ziekenhuis.

³ Een plek is een ruimte met gebruik en betekenis (Tzonis).

Door onze zintuigen en fysieke vermogens kunnen we relaties aangaan met ruimten³, deze gebruiken en de gebeurtenissen meemen in de vorm van herinneringen. Zo ontstaan plekken die voor ons een bepaalde betekenis vertegenwoordigen.

Plekken nodigen ons uit tot een bepaald gedrag, en het is aan ons om op deze uitnodiging wel of niet in te gaan. Een voorbeeld. Het Vesteplein in Delft is een aan de noordrand van het oude centrum gelegen nieuw plein. Het plein kende in het begin diverse problemen, die uiteindelijk met een eenvoudige ingreep deels zijn opgelost. Het plein was niet levendig (een kale rechthoekige ruimte zonder groen), waardoor de winkeliers klaagden over te weinig aanloop. De plaatsing van groenelementen waarop mensen tevens kunnen zitten, heeft dit grotendeels opgelost. Mensen zitten er nu en eten een ijsje, spreken er af om gezamenlijk de stad in te gaan of om even uit te rusten terwijl de bomen zorgen voor een beter microklimaat. De veranderende fysieke omstandigheden nodigen de mensen uit tot ander gedrag, wat een positieve impuls heeft gegeven aan de beleving van het plein.

Het gebruik van de ruimte is echter veelal een onbewust proces waarin mensen in een omgeving waarin ze niet worden uitgenodigd om te gaan zitten, deze zitmogelijkheid ook niet missen. Het aanbieden van de mogelijkheid creëert de vraag. Een getraind oog zou deze potentiële mogelijkheden moeten kunnen signaleren, maar desalniettemin moeten veel projecten na ingebruikname in meer of mindere mate worden aangepast aan de gebruikers. Een meer transdisciplinaire benadering – inclusief burgers die kunnen beeldverklaren – kan leiden tot meer integrale ontwerpen.

6.1.4 Moeten mensen zich bewust worden van ruimtelijke kwaliteit?

Tot nu toe zijn we er impliciet van uitgegaan dat het goed is dat mensen zich meer bewust worden van ruimtelijke kwaliteit. Een pragmatische benadering is dat het helemaal niet handig is als mensen zich bewust worden van de kwaliteiten van hun leefomgeving. Je organiseert daarmee slechts je eigen weerstand bij veranderingen. Onze ervaring in Egmond heeft ons er echter van overtuigd dat er een emancipatieslag gemaakt moet worden in de discussie over ruimtelijke kwaliteit. Zonder angst moeten we aanhaken op de ervaringskennis van bewoners en hen de tools aanbieden om hierover te kunnen communiceren. Uiteindelijk is iedereen een planner, draagt iedereen bij aan de ruimtelijke kwaliteit, hoe klein elke individuele bijdrage ook moge zijn.

Meer begrip bij bewoners verplicht de professional om nog helderder te communiceren, maar kan ook – indien het plan goed gecommuniceerd wordt – leiden tot meer draagvlak. Of, beter nog, tot betere kritiek en betere dialoog over twistpunten.

6.1.5

Kun je de beleving van ruimtelijke kwaliteit verbeteren met een ‘psychologische’ ingreep?

Voor de professional ligt de uitdaging in het verdiepen van de discussie over ruimtelijke kwaliteit. Het gaat niet over mooi of lelijk, maar om het verhaal achter ruimtelijke inrichting. De professional moet leren door te vragen: wat is de vraag achter de vraag? Daarmee kan de ruimtelijke inrichting veel meer worden afgestemd op de betekenis en functie die de bewoner of gebruiker aan een ruimte wil toekennen. Hiervoor is het wel van belang dat beide partijen elkaar begrijpen. Een gemeenschappelijke taal om over de ruimte te kunnen spreken, kan daarbij helpen. Dit is minder ver weg dan men zou kunnen denken. Veel van onze begrippen zijn ruimtelijke analogieën. Het analogisch gebruik van begrippen uit uiteenlopende domeinen biedt de mogelijkheid om een breed gedeelde taal te ontwikkelen voor RO.

Zo schetst LA4Sale met het begrip ‘amuse’ de belangrijkste kenmerken van een bijzondere categorie polders in Noord-Holland: kleine/mooie/smaakvolle polders, die een bijzondere toevoeging zijn aan het landschap. Een bekender voorbeeld is ‘het groene hart’, een metafoor die aanspreekt omdat ieder mens het belang van het rode hart herkent en erkent. Hierbij is een kanttekening echter wel op zijn plaats: analogieën lenen zich ook uitstekend voor een verkeerde voorstelling van zaken. Er moet dan ook altijd kritisch worden gekeken of de gebruikte analogie op haar plaats is. Of de analogie met het rode hart nog steeds geldig is, zullen we hier niet nader aan de orde stellen.

6.2

Stappen in bewustwording van ruimtelijke kwaliteit

Bewustwording van ruimtelijke kwaliteit is een belangrijke voorwaarde om het gesprek aan te gaan over de ruimte. We zien dit als een eerste stap vóórdat kan worden overgegaan op fysieke ingrepen om de beleving van ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Hiervoor nemen we de opeenvolgende stappen van een leerproces (zie kader) als uitgangspunt. Hieronder en in de figuur lichten we de stappen toe:

De leerstadia van Maslow bieden een raamwerk om het proces van leren te begrijpen. Maslow beschrijft hoe leren uit vier stappen bestaat:

Stap 1. Onbewust-onbekwaam – Je kunt iets niet en je weet niet dat je het niet kunt.

Stap 2. Bewust-onbekwaam – Je kunt het niet en dat weet je ook. Veel mensen geven het in deze fase op, maar voor diegenen die doorzetten, wordt iets langzaam maar zeker toch mogelijk.

Stap 3. Bewust-bekwaam – Je kunt het, maar je moet er wel de hele tijd met je gedachten bij zijn om het te kunnen.

Stap 4. Onbewust-bekwaam – Oefening en praktische ervaring hebben je gebracht tot stap 4 : Je kunt het, zonder eraan of erover te denken.

Bijvoorbeeld met fietsen: Als je kunt fietsen terwijl je aan iets anders denkt, terwijl je een tas vasthoudt, of naar iemand wuift, dan ben je onbewust-bekwaam.

Stap 1. Bewustwording

Van onbewust onbekwaam („Heu? Waar heb je het over?”) naar bewust onbekwaam (onderwerpen liggen op het puntje van de tong „Ik voel dat er hier iets mis is”.) Deze stap is heel belangrijk, maar wordt te vaak overgeslagen. Wat is de vraag achter de vraag? Waarom voel ik me prettig/onprettig in deze omgeving?

Stap 2. Visievorming

Van bewust onbekwaam naar bewust bekwaam. Onderwerpen zijn duidelijk benoembaar. „Die lantaarnpalen staan scheef. Lelijk zeg!/Wat leuk!” Herkenning van een probleem of een bijzondere eigenschap.

Stap 3. Transformatie/ingreep van ruimte

Van bewust bekwaam waarnemen naar handelen, zodat de omgeving verandert en we onbewust bekwaam zijn omdat het dan een tweede natuur is geworden om actief betrokken te zijn bij de omgeving. Dit is de houding van een professional; meestal zal deze denken in termen van transformatie.

Stap 4. Invloed van ruimte op mensen

Deze relatie is er, maar is nog weinig concreet/aantoonbaar/wetenschappelijk benoemd. Indien verbetering/verandering van de omgeving geen effect heeft op mensen, kunnen we beter stoppen met ons vak uitoefenen. Dit is dus heel belangrijk. Maar de relatie tussen de ruimte en de invloed op ons onbewuste is ook onduidelijk.

In onderstaande figuur zijn deze stappen terug te vinden. Leidend zijn de vier stappen van elk leerproces van onbewust onbekwaam naar onbewust bekwaam (rode pijlen). De blauwe kern laat zien wat er met ruimtelijke kwaliteit gebeurt op het moment dat het bewustzijn hierover van de beschouwer of actor verandert in de vier stadia. De groene cirkel geeft de invloed van de professional weer. Het vierde kwadrant geeft de invloed van de ruimte op het onbewuste weer, en is tegelijk beginpunt en cyclisch eindpunt van de cirkel. Hoe de ruimte mensen beïnvloedt, is als een vraagteken weergegeven, omdat we dit niet duidelijk kunnen benoemen.



6.3

Acties om deze stappen te begeleiden

Actie 1 – bewustwording

Mogelijke activiteiten zijn onder andere:

- Ingezonden brieven in lokale kranten
- Klein boekje met opvallende foto's, neer te leggen bij de plaatselijke boekhandel (en gratis mee te nemen)
- Display maken en plek voor zoeken (bij de plaatselijke bibliotheek?)
- Lesmateriaal voor basisscholen/middelbare scholen
- Prijs uitreiken voor de bewoner met de 'mooiste' tuin
- Een evenement organiseren (standje op het plein).

Actie 2 – Visievorming

Mogelijke activiteiten zijn onder andere:

- Doel: Expliciete bewustwording; gewenste effect: opinievorming.
- Indien toch nog onverschillig: Mensen provoceren om toch iets te vinden... (?), andere mensen benaderen en zelfevaluatie...
- Indien overwegend positief: Doel bereikt! De bewustwording en beleving van ruimtelijke kwaliteit is toegenomen.
- Indien overwegend ongewenst: Is het ongewenste beeld om te draaien (manipulatie)? Actie 2 opnieuw doorlopen

Actie 3 – Ingreep in omgeving/werkelijke transformatie

Hierbij wordt de fysieke ingreep uitgevoerd.

7.

Conclusies en aanbevelingen

7.1 Het antwoord op de centrale vraag

In dit hoofdstuk proberen we samenvattend de centrale vraag te beantwoorden:

Hoe kun je met een minimale ruimtelijke ingreep, de beleving van ruimtelijke kwaliteit op een locatie verbeteren?

Het antwoord op deze vraag is meervoudig en complexer dan wij hadden verwacht. Voordat we in kunnen gaan op de minimale ruimtelijke ingreep, zijn er eerst enkele randvoorwaarden in het proces waaraan voldaan moet zijn. Vervolgens blijkt de ruimtelijke ingreep bepaald te worden door juist het niet-fysieke als uitgangspunt te nemen. Het veranderen van het gebruik (functie en doelgroep) is belangrijker voor het verbeteren van de beleving dan de fysieke ingreep zelf. We zullen deze conclusies hierna verder toelichten.

7.2 Voorwaarden bij een minimale ruimtelijke ingreep

Er zit een tegenstrijdigheid in de casus rond het Thomas & Drijverterrein in Deventer (T&D-casus), die kenmerkend is voor soortgelijke gevallen van vervallen industrieterreinen. De inhoudelijke complexiteit van het gebied (vervuiling, vervallenheid, onveiligheid) hangt tevens samen met een procesmatige complexiteit (verschillende betrokkenen met uiteenlopende belangen, die elkaar in de greep houden). De

inhoudelijke complexiteit vraagt om een snelle oplossing, terwijl de procesmatige complexiteit dit onmogelijk maakt. De tegenstrijdige belangen zorgen voor eindeloos overleg en dus steeds weer uitstel van de herontwikkeling. En hoe langer de herontwikkeling uitblijft, hoe groter het ruimtelijke kwaliteitsprobleem wordt en hoe dringender de tijdelijke of definitieve oplossing wordt.

Deze ambivalentie is niet enkel van toepassing op het T&D-terrein. Vele binnenstedelijke vervallen terreinen kenmerken zich door uiteenlopende problemen en vele betrokkenen (grondeigenaars, overheden, omwonenden). De inhoudelijke en procesmatige complexiteiten houden elkaar als het ware in een wurggreep, waardoor inertie ontstaat. De uiteindelijke oplossing voor het ruimtelijke kwaliteitsprobleem en sociale veiligheidsprobleem is de beoogde herontwikkeling die er vroeg of laat ook wel komt. Tot die tijd, in de tijdelijkheid van onbekende duur, blijft het ruimtelijke kwaliteitsprobleem in stand. De oplossing voor dat tijdelijke probleem moet van buiten komen.

Het is interessant om hier een link te leggen met de Van Sijpesteijntunnel in Utrecht, waar ondanks de procesmatige complexiteit, wel gezamenlijk wordt nagedacht over een tijdelijke oplossing voor de ruimtelijke kwaliteitsproblemen. Ook hier is sprake van een gebied in transitie, maar het grote verschil met 'Deventer' is dat de betrokken partijen het hier al (op hoofdlijnen) eens zijn over een definitieve herbestemming. In de periode waarbinnen de plannen verder worden uitgewerkt en de realisatie wordt opgestart, is er kennelijk wel ruimte voor tijdelijke oplossingen voor het ruimtelijk kwaliteitsprobleem. Een minimale ruimtelijke ingreep voor Deventer is ons inziens dus pas aan de orde op het moment dat de betrokken partijen het eens zijn over de definitieve bestemming van het terrein. Zoals voor Egmond pas sprake kan zijn van een minimale ruimtelijke ingreep, als er iets in het bewustzijn van de bewoners verandert, zo is op het T&D-terrein pas ruimte voor een tijdelijke ruimtelijke ingreep zodra de gemeente en de ontwikkelaar er prioriteit aan kunnen en willen geven (oftewel: hun onderlinge onenigheid oplossen). In Utrecht is zowel sprake van bewustzijn van het ruimtelijk kwaliteitsprobleem als overeenstemming over de herontwikkeling van de locatie, waardoor er 'ruimte' is voor gesprekken over de tijdelijke oplossing van het ruimtelijk kwaliteitsprobleem.

Deze conclusie gaat in grote lijnen ook op voor locaties die niet in transitie zijn. Ook dan moet er sprake zijn van bewustzijn of beleving, voordat je het kunt hebben over een minimale ruimtelijke ingreep. Partijen zijn in dit geval niet verwickeld in complexe onderhandelingen over de herbestemming, wat in principe ruimte geeft voor een minimale ingreep. Om tot die ruimtelijke ingreep te komen, is het noodzakelijk dat de betrokken partijen elkaar vinden. Juist deze voorwaarde ontbreekt in situaties waarin geen sprake is van transitie.

7.3 Transdisciplinaire aanpak

Een belangrijke conclusie van deze studie is dat er nog een wereld te winnen is door het combineren van de 'fysieke' wereld met de 'niet-fysieke wereld'. Het valt op dat ruimtelijke planners heel sterk denken in fysieke ingrepen als oplossing voor een ruimtelijk vraagstuk, terwijl

uit de drie cases en uit hoofdstuk zeven blijkt dat de oplossing heel vaak (ook) zit in de verhalen achter een gebied.

Natuurlijk is het heel verklaarbaar dat ruimtelijke ordenaars primair denken in ruimtelijke oplossingen, maar de effectiviteit van hun oplossingen is daarmee lang niet altijd optimaal. De gereedheidskist is veel ruimer gesorteerd dan met enkel fysieke instrumenten, en door te zoeken naar combinaties lijken er betere oplossingen te ontstaan. Wij zijn van mening dat het registreren van de verhalen achter het T&D-terrein in combinatie met enkele kleinere ruimtelijke ingrepen, zoals in de tuintjes rondom het terrein, meer teweegbrengt dan bijvoorbeeld het opschonen van het gebied, het ophangen van camera's en het plaatsen van mooiere hekken.

Niet achter alle ruimtelijke vraagstukken zit ook per definitie een fysieke oorzaak of oplossing. En soms is er niet eens een ruimtelijk probleem, zo bewijst de casus Egmond. En dat terwijl wij als *RIO nuevo!* de probleemanalyse al klaar hadden en de eerste oplossingen hadden bedacht. Planners moeten de rust nemen om langer over een vraagstuk na te denken en de verhalen achter een vraagstuk te zoeken in plaats van met snelle, vaak generieke oplossingen te komen. Ook moeten naast de probleemhouders andere beroepsgroepen worden ingeschakeld, zoals sociologen, communicatiedeskundigen en opbouwwerkers. Op die manier ontstaat er een bredere discussie met een breder palet aan mogelijke oplossingen, die gezamenlijk ingezet effectiever kunnen zijn.

7.4 De ruimtelijke ingreep

Het is dus zaak om niet alleen op het fysieke te focussen, maar de situatie vanuit verschillende invalshoeken te bekijken. Niet alleen andere disciplines, maar ook de fase in het ontwikkelproces is dus belangrijk. Daarmee is het antwoord op de centrale vraag niet altijd een **ruimtelijke** ingreep. Als we nog eens kijken naar de verschillende elementen uit de vraag, wordt dit duidelijk.

Door niet het esthetische of fysieke als uitgangspunt te nemen bij het zoeken naar een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, kom je tot heel andere ruimtelijke ingrepen.

Hoe kun je met een minimale ruimtelijke ingreep, de beleving van de ruimtelijke kwaliteit op een locatie verbeteren?

'Verbeteren' duidt op de ontwikkelingsfase van de locatie: zoals we eerder gezien hebben, moet er voldoende bewustzijn zijn, en vervolgens voldoende urgentie om wat aan de (tijdelijke) situatie te verbeteren. Vervolgens hebben we gezien dat voor 'beleving' ook andere aspecten van belang zijn dan fysieke. Bewustzijn om te beginnen; maar iets veranderen in de beleving betekent ook iets veranderen in het verhaal van een locatie. Dit hebben we onder andere gezien bij de Van Sijpesteijntunnel in Utrecht. Het brengen van identiteit door een concept, of het veranderen van de identiteit, wordt veel meer bepaald door de functie, het gebruik en de gebruikers. Neem de minimale ruimtelijke ingreep, ofwel het fysieke, het esthetische, niet als uitgangspunt. Als ruimtelijk professional is dit wel onze natuurlijke neiging, waardoor we al snel in fysieke en technische beperkingen

denken. Door op een andere manier te kijken en samen een concept te bedenken vanuit de eigenschappen van de huidige locatie, ga je op zoek naar identiteit, en komen ook sociale en culturele aspecten aan bod. Je richt je daardoor in bredere zin op de ervaring (niet alleen de fysieke). Je denk daardoor ook in mogelijkheden (wat zou kunnen), waardoor je uiteindelijk bij een ander soort fysieke ingreep uitkomt. Zo'n soort ingreep hoeft uiteindelijk niet eens per definitie tot een fysieke ingreep te leiden, maar kan ook meer in de communicatiesfeer liggen.

Het is daarmee lastig aan te geven wat uiteindelijk de beste (minimale) ruimtelijke ingreep is. Wel kunnen we concluderen dat het een fysieke ingreep is die identiteit moet brengen of versterken, door bijvoorbeeld een ander gebruik. Voor het T&D-terrein is de tuinrand een voorbeeld waarbij de bewoners de locatie op een andere manier zullen gebruiken. Voor de Van Sijpesteijntunnel bieden de concepten aanknopingspunten. De essentie van een bioscooptunnel is te realiseren met een eenvoudige ingreep als het plaatsen van een filmscherm.

7.5 Minimale ingreep

Het uitgangspunt binnen deze studie was te zoeken naar minimale ingrepen voor de verbetering van ruimtelijke kwaliteit. Deze blijken niet generiek voor handen. Het is duidelijk situatieafhankelijk en een algemeen medicijn is niet voor te schrijven. Bij Egmond was er niet eens een ingreep nodig, in Deventer lijkt de ingreep inderdaad redelijk beperkt, maar is wel een wat intensiever participatieproces nodig dat daaraan voorafgaat, en in Utrecht vraagt de tunnel naar het zich laat aanzien toch wel om een niet al te minimale fysieke ingreep.

Conclusie is wel dat je de fysieke ingreep stukken beperkter kunt houden of zelfs achterwege kunt laten als er maar voldoende tijd en energie wordt gestoken in gesprekken met de betrokkenen of het nu gebruikers, bewoners of passanten zijn. Een andere conclusie is dat er pas 'ruimte' is voor een minimale ingreep, als er voldoende duidelijkheid is over de 'maximale' ingreep, zoals we bij het T&D-terrein hebben gezien.

7.6 Een elitaire discussie?

De conclusie uit ons onderzoek is dat deze vraag niet zonder meer met 'ja' te beantwoorden is. Het is wel zo dat professionals en leken de discussie op een andere manier voeren, en andere dingen mooi of lelijk vinden en (deels) andere oplossingen bedenken. Zo bleek dat het vermeende ruimtelijke kwaliteitsprobleem in Egmond door de bewoners en bezoekers geenszins gedeeld werd. In Deventer ervaren de omwonenden van het T&D-terrein echter overduidelijk ruimtelijke kwaliteitsproblemen. En al gebruiken ze niet specifiek deze term, de gemeente, de woningbouwcorporatie en de grondeigenaar hebben kennelijk een ander beeld bij dit probleem, want er wordt weinig tot niets aan gedaan.

De ruimtelijke kwaliteitsdiscussie is ons inziens dan ook zeker geen elitaire; het is zo dat de ‘elite’ hem op een andere manier voert en ruimtelijke kwaliteit, en daarmee de oplossingen, anders definieert. In het licht van de vorige alinea in deze paragraaf zou de discussie dus veel meer tussen beide groepen moeten worden gevoerd teneinde tot gedeelde, en daarmee effectievere, oplossingen te komen.

7.7 Gebruikers, bewoners of passanten

Ook willen wij nog graag even stilstaan bij de ervaren verschillen tussen de drie onderscheiden doelgroepen van onderzoek: gebruikers, bewoners en passanten. Uit de cases kunnen we nog enkele conclusies trekken over hoe zij met beleving omgaan.

Gebruikers stonden centraal in de casus Egmond aan Zee. Zij bleven terugkomen naar deze badplaats, wat aangeeft dat zij de ruimtelijke kwaliteit niet als probleem, maar soms zelfs als positief beleefden. Men voelt zich als toerist blijkbaar verbonden met de plaats. De aanwezigheid van gebruikers is daarmee een goede graadmeter voor de beleving van de ruimtelijke kwaliteit: als de gebruikers niet meer komen, is er wellicht iets aan de hand.

Bewoners stonden centraal bij het Thomas en Drijver-terrein. Zij hebben van de drie groepen de sterkste band met een gebied en zullen zich als eerste opwerpen als hoeder van de kwaliteit (T&D-terrein Deventer). Zij zijn echter vaak ook het meest conservatief (Egmond) en willen niet te veel verandering. Daarnaast vormen ze een enorme informatiebron en weten meer dan de ‘tijdelijke’ specialist die wordt ingevlogen om een probleem op te lossen.

Passanten stonden centraal bij de casus rond de tunnel. Zij vormen de moeilijkste doelgroep, want ze hebben vaak minder binding en hun beleving is slechts tijdelijk. Ze hebben daarmee vergelijkbare eigenschappen als de gebruikers, alleen vluchtiger. Dat betekent ook dat je op een andere manier en met een andere investering de beleving van de ruimtelijke kwaliteit moet beïnvloeden.

7.8 Vervolgtraject

Ten aanzien van de uitvoering van de minimale ruimtelijke ingreep kunnen we slechts beperkt conclusies trekken. Alleen in het geval van de Van Sijpesteijntunnel is het tot een concreet en gedragen voorstel voor een ingreep gekomen. De uitvoerbaarheid lijkt meer afhankelijk te zijn van andere aspecten, zoals bewustzijn en de fase in het ontwikkelproces.

Bijlage I: Overzicht locatievoorstellen cases

Onderstaande locaties zijn voortgekomen uit een brainstorm tussen de opdrachtgever en de *RIO nuevo!-projectgroep*. Uit deze groslijst is uiteindelijk een selectie gemaakt die heeft geleid tot de drie cases, die zowel qua inhoudelijke problematiek als qua ruimtelijke spreiding en doelgroep verschillend zijn. Hiermee hebben we beoogd een breed palet aan cases te onderzoeken.

Spoorzones

- Loodsen en rangeerterreinen langs spoorwegen; bijvoorbeeld Utrecht, Amersfoort. Zone tussen stations Delft en Delft-Zuid: oude loods en niet meer gebruikte bedrijfsgebouwtjes, met veel graffiti en overwoekerd met onkruid.
- Spoorbermen; groenstroken in directe omgeving van het spoor.

Woongebieden

- Woonwijken met lange gelijkvormige en blinde voorgevels, vaak obsessief afgevlakt, dicht tegen de straat; elke vorm van (Frans) balkon, erker of zelfs maar vensterbank lijkt uit den boze en dan ook nog een twee meter diepe voortuin waarin de auto mag worden geparkeerd (bijv. Januaristraat in Almere, veel in Vinex-wijken (vb: Emerald – Delfgauw) te vinden, maar ook in woonerven uit begin jaren tachtig – vaak in Brabantse dorpen en steden als Oss, Uden, Helmond, Etten-Leur, Roosendaal).
- Leegstand (woningen, winkels), bijvoorbeeld op Kanaleneiland.
- Wanstaltige protserige villa's.
- Daken van flats.
- Galerijen van flats.
- Galerijflats die aan renovatie toe zijn, bijvoorbeeld Overvecht.

Winkelgebieden

- Winkelplinten, niet zozeer over de particuliere uitstraling van elke winkel daarin, maar met name de gedwongenheid van sommige uniformiteiten, bijvoorbeeld allemaal hetzelfde (lelijke) afdak. Voorbeeld: Paul Krugerlaan in Den Haag; veel verschillende historische panden, maar twintig jaar geleden is een uniforme luifel boven de plint geplaatst: veel ijzer en plexiglas, vandalismegevoelig en op sommige plaatsen ook weer snel verwijderd. Op de plekken waar ze nu nog te vinden zijn, slaan ze als een tang op een varken.
- Leegstand (woningen, winkels), bijvoorbeeld op Kanaleneiland.
- Hoog Catharijne (met name aan de buitenkant).
- Winkelpanden die met hun etalage en uithangborden niet passen in het straatbeeld.

Kantoorgebieden

- Kantooromgevingen dichtbij stations (altijd naar binnen gericht, nooit aansluiting binnen-buiten).
- Het uitzicht vanuit het kantoor op Hoog Catharijne.
- Hoog Catharijne (met name aan de buitenkant).
- Aansluitend bij het vorige punt: Neudeflat - Lange Viestraat.

Bedrijventerreinen/bedrijfspanen

- Niet-landschappelijk ingepaste stallen en andere bebouwing in het landelijk gebied, zie regio's als De Peel.
- Lelijke bebouwing langs snelwegen, zoals de oerlelijke Kruidvat-transportloods langs de A50.
- Bedrijventerreinen met slecht onderhoud en/of slechte afstemming van inrichting (versnippering) en/of grote blokkendozen (logistieke sector), bijv. Lage Weide Utrecht.
- De blokkendozen op bedrijventerreinen (en dan vooral de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende gebouwen).
- Logistieke bedrijventerreinen, bijvoorbeeld langs de A67 bij Venlo.

Landschappen/grote gebieden

- Botlek.
- Boulevard in Scheveningen.
- De meeste Nederlandse kustplaatsen (met bijbehorende boulevards).
- Het westland kijk bij Monster aan Zee vanaf de zeedijk maar eens achterom.

Inrichting openbare ruimte

- Belachelijk grote windmolens langs de IJssel bij Zutphen. Wanneer je langs de IJssel van Deventer naar Zutphen wandelt (en v.v.), vallen deze drie lelijke dingen erg op in negatieve zin.
- Dorpen met 85 rotondes binnen 3 km, bijvoorbeeld Houten, Dalfsen, Hoogvliet.
- Slecht ingepaste langzaamverkeersverbindingen (verkeerskunde als auto-discipline i.p.v. de synthese van alle modaliteiten).
- Te lange eentonige woonstraten die nergens op uitkomen (met te veel verkeersdrempels).
- Overmatig gebruik van verkeersborden en andere signalen die ons vertellen wat we moeten doen... (i.p.v. dat de omgeving zich aan ons 'uitlegt').
- Beveiligingstoestanden rond de Amerikaanse ambassade in Den Haag.

- (Betonnen bovengrondse) parkeergarages, bijvoorbeeld achter de Bijenkorf in Utrecht, Springweggarage Utrecht, HC.
- Benzinstations langs snelwegen.
- Eentonige en slecht onderhouden openbare (groene) ruimte (geen stadsecoloog, keuze beplanting op basis van lage onderhoudskosten, overal zelfde afweging, algehele afname biodiversiteit).
- (Spoor)tunneltjes.
- Voetgangers-/fietstunnels.

Architectuur

- Ontoegankelijke vage jaren-zeventig-stationsgebouwen, zoals Utrecht CS.
- ‘Oost-Duitse’ architectuur (donkere stenen, kozijnen weggewerkt, strakke rechthoekige doos, geen onderscheid plint en bovenliggende verdiepingen), lijkt ‘in’ te zijn tegenwoordig.
- De meeste blob-gebouwen (gelijkvormigheid).

Gebouwen & omgevingen die door de gebruikers niet worden gewaardeerd maar door de experts wel. Voorbeeld: de ARTEZ hogeschool voor de kunsten Arnhem, wereldberoemd in ‘de’ tijdschriften, voor gebruikers een ‘sick building’.

Bijlage 2: Tunnelvisie: kenmerken van de huidige tunnel

Eigenschappen van de huidige tunnel aangegeven in de workshop met *RIO nuevo!*-leden op 18 april 2008

De eigenschappen zijn geordend naar persoon: ieder kreeg een 'bril' waarmee hij/zij naar de tunnel keek.

Nijntjefan *2002

- Het is donker, soms is het stil en soms er juist veel en eng geluid
- Water is leuk, maar er zijn geen eendjes
- Fietsers fietsen zo hard, dat is gevaarlijk
- Ik mag van mama geen kauwgom oprapen en ook niet aan de rode tegels komen
- Ik wil Nijntje-muurschilderingen
- Ben blij uit de tunnel te zijn, lekker in het licht en in de warmte van de zon
- Meer Nijntje-verkeerslichten

T. Unnelhanger (hangt er al sinds 1980)

- Het tocht
- Overal zit duivenpoep
- Treingeluid
- Onvoldoende verlichting overdag
- Druk
- Bureau Dagloon

Ivo Waterman (expert)

- Dit water vraagt om een integrale opgave, dat houdt in...
- Een eiland is een onvermijdelijke oplossing
- Natuurlijke aangroei werkt goed

Robin van Aggele (topzwemmer uit Utrecht)

- Goed trainingsbad
- Veel publiek
- Beetje koud en ondiep

Boudewijn Büch (*1948, † 2002)

- Wie was Van Sijpesteijn en waarom was hij in Utrecht?
- Wat deed hij en waar was hij nog meer?
- Wie heeft bedacht om hier een tunnel te maken en hem naar Van Sijpesteijn te noemen?
- Een tunnel komt ergens vandaan en gaat ergens naartoe. Waar kwam Van Sijpesteijn vandaan en waar ging hij naartoe?
- Of was het misschien een 'zij'?
- Hield Van Sijpesteijn misschien van zwemmen dat er hier water is?
- Het is een saaie tunnel, was het ook een saaie man?
- 'Hoe verder hij ging des te langer was zijn terugweg'. Was Van Sijpesteijn een reiziger?
- Je kunt hier reizen van oost naar west of andersom.

Rob Druppers (hardloper, *1962)

- Ik heb liever een brede stoep dan twee smalle stoepen
- Maar ik kom hier toch niet want het loopt van niks naar nergens, voor hardlopers
- Al die fietsen...

Birgit Schuurman (*1977, zus van...)

- Waarom is er geen muziek in de tunnel?
- De tunnel is saai, weinig kleur
- Niet dynamisch, niets te beleven
- Veel duivenstront
- Net niet: paar kleurlampen
- Drugs/junks overlast door verslavingshuis/bureau Dagloon
- Er is maar één café in de buurt

Guido Ondiep (kansjongere)

- Ik kan niet op de reling zitten of hangen door de vogelpoep
- Gewoon een bankje in de tunnel zetten, je zit hier droog
- En dan een videowall om op uit te kijken
- Het moet sowieso aantrekkelijker, zodat er meer lekkere chickies voorbij komen fietsen
- Je kan niet eens fatsoenlijk ergens gaan zitten, alles is vies
- En die camera's moeten weg; ik bepaal zelf wel wat ik doe
- Kussens tegen de muren om zacht te kunnen hangen
- Boxen met r&b-muziek, kunnen we lekker chillen
- Die duiven zijn irritant, vliegen de hele tijd tegen je hoofd op
- En die fietsen moeten weg van de stoepen bij de ingangen; ik kan er nu niet eens naartoe lopen
- Warmtelampen

Aleid Wolfsen (burgemeester Utrecht)

- De tunnel wordt veel gebruikt door fietsers. Het maakt het centrum bereikbaar voor een grote groep Utrechters
- Het kruispunt aan de centrumkant van de tunnel is onoverzichtelijk, te veel stoplichten

- De tunnel is te donker en onveilig

Rita Verdonk (*1955)

- Kansrijke plek tussen Leidsche Rijn en het station
- Terras
- Meer doen met water
- Verbindingen maken door de mensen zelf, pimpen
- Plafond is te laag, je kunt er niet doorheen kijken als je komt aanfietsen
- Kun je ook waterfietsen?

Brechtje Erenschot (expert Ruimtelijke Kwaliteit)

- Niet mooi en sociaal onveilig
- Wachten op actie
- Vervuiling
- Toegankelijkheid
- Wat voor slimme oplossingen kun je hier bedenken?
- Waterkunstwerken, waterrad, fontein
- Minpunten:
 - Randjes
 - Laag plafond
 - Geen leuke tekeningen of kleuren
 - Ik zie het water nauwelijks
 - Duivenpoep
 - Sfeer
- Pluspunten:
 - Tegelwerk
 - Verlichting
 - Schoen geveegd
 - Licht in kleur, waarom niet op het water?
 - Cameratoezicht
 - Naast het water open, geen bankjes

Sjoerd Okkenman (sokkenfetisjist en modegoeroe)

- Mooie fotolocatie voor een modeshoot
- Koud, winderig, donker, licht aan het einde van de tunnel
- Wat doet het water daar?
- Mooie stenen: wit met blauw/rood
- Sokkenautomaat of condoomautomaat
- Kleine ondernemers uit verschillende sectoren
- Tegels? Licht? Plexiwand?
- Op: trein. Onder: archeologie?
- Exposities zoals op Arnhem CS: foto's, kunst, geschiedenis

Theo van Doesburg (*1883, †1931, kunstenaar)

- Wat is leuk, maar moeilijk zichtbaar
- De muur is schoon
- Fietspad gaat bergaf
- Spot op muur, waar is het schilderij?
- Ingang van de wielershop, waarom niet in het tunneltje?
- Je ziet de overkant

Eigenschappen van de huidige tunnel aangegeven in de workshop met betrokkenen uit het gebied op 25 juni 2008

- Spaghetti van toegangsroutes
- Onlogische trottoirs, sluit niet aan
- Ruime entree (vanuit de stad)
- Schuine hekken: ruimte
- Geen duiven, wel schoonmaakbeurt nodig voor de poep!
- Kale muren ° mogelijkheden
- Verhouding fiets-voetganger: te brede stoep, smal fietspad
- Andere kant tunnel (westzijde): donker gat, ziet uitgang niet
- Ingang fietsshop niet logisch, niet uitnodigend
- Breed, ruim
- Niet onprettig
- Transitoruimte, niet blijven
- Looproute: loopt dood, altijd oversteken
- Water: leuk, maar je beleeft het niet
- Water: stinksloot, dode duiven
- Hekken: niet mooi
- Veel grauw, grijs beton
- Niet creatief, betonkolos
- Geen groen (behalve tuin De Stek)
- Veel licht
- Doorgaande route, belangrijke verbinding
- Snel erdoorheen
- Donkere vloer
- Groot verschil in licht binnen – buiten de tunnel
- Rode wand: kapotte verlichting
- Rijwielstalling weggestopt
- Monotoon
- Verhouding raar: heel breed maar niet hoog ° oogt bedrukt
- Metalen dingen aan het plafond – lampen
- Op zich best netjes
- Je ervaart het water niet (donker)
- Veel kunstlicht
- Drukke tunnel: altijd mensen
- Misschien 's nachts onveilig
- Geen auto's

Bijlage 3: Tunnelvisie: uitwerking van de concepten

Eerste concept: drive-by bios/bieb

(concept gemaakt door ontwikkelaars Dashboard)

Huidig karakter

Idee geënt op verbindende karakter van de tunnel. Over enkele jaren is de tunnel de verbinding tussen de nieuw te ontwikkelen megabioscoop op het Jaarbeursterrein en de nieuw te ontwikkelen centrale bibliotheek op het Smakkelaarsveld. Huidig probleem is dat de tunnel geen verblijfskwaliteit heeft voor normale passanten. Activiteit in de tunnel zou de veiligheid ten goede kunnen komen.

Concept-verhaal

De tunnel wordt als verbinding tussen twee nieuwe publiekstrekkers in Utrecht verdeeld in twee thematische kanten. De Lombokzijde krijgt een bioscoopthema, waar streamers van films worden vertoond en het bioscoopprogramma te raadplegen is. De stadszijde krijgt een bibliotheekthema, waar boekpresentaties plaats kunnen vinden en activiteiten zoals lezingen kunnen worden aangekondigd. Zo wordt de tunnel het voorportaal van de eraanstgelegen publiekstrekkers en een wervingsinstrument voor deze beide instellingen.

Functionele ingrepen

De thematisering van de tunnel benadrukt het verbindende karakter ervan, maar leidt tevens tot verblijfskwaliteit voor passanten. Er is veel te zien en te beleven, waardoor mensen getriggerd worden om even te 'blijven hangen'. Het inzetten van permanente bemanning of periodieke activiteiten komen het toezicht op gebeurtenissen in de tunnel ten goede.

Doelgroepen

Passanten (fietsers/voetgangers) die de stad doorkruisen, krijgen een beleving in de openbare ruimte aangeboden. Reizigers vanuit het station kunnen de tunnel gebruiken om wachttijd te doden. De tunnel biedt tevens een verblijfsruimte voor medewerkers van omliggende bedrijven (lunchwandelen). Het bibliotheekthema biedt tevens kansen voor de NS als landingsplaats voor haar jaarlijkse boekenweekactiviteiten. Mogelijk is er toezicht nodig om ongewenste 'hangers' te weren.

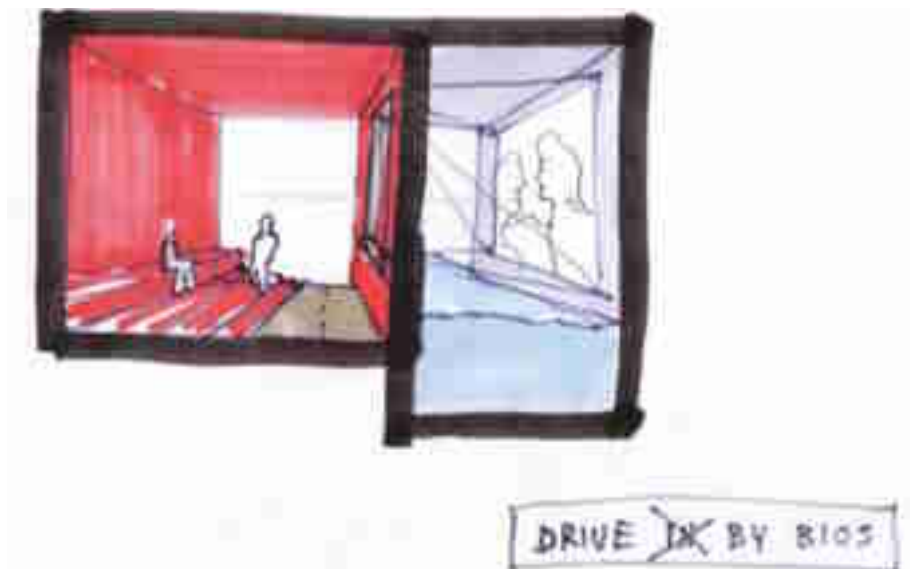
Fysieke ingrepen

Voor beide themazijden is een duidelijke scheiding nodig tussen verblijfsruimte en doorstroomruimte (fietspad/voetpad). Speciale bewegwijzering inzetten om reizigers vanuit het station naar de tunnelbeleving te leiden.

Bioscoopzijde: Projectiemogelijkheid op de wand aan de waterzijde. Projector aan het plafond. Beperkte zitgelegenheid aan de wand aan de straatzijde. Vitrine voor tonen bioscoopprogramma, eventueel ook als lichtkrant. Filmposters gebruiken als wandbekleding, kleurstellingen in pluche-rood. Wandarmaturen in de vorm van filmspots.

Bibliotheekzijde: Vitrines aan de wand van de straatzijde voor boekpresentaties. Idem voor activiteitenprogramma, eventueel ook als lichtkrant. Boekenkastschildering aan waterzijde, kleurstellingen in vilt-groen. Eventueel ook ruimte voor groot beeldscherm met nieuwsprojectie (kranten). Optie om te werken met een bemande glazen wachtruimte waar boeken en tijdschriften in zijn te zien. Wandarmaturen in de vorm van traditionele bibliotheek/bureaulampen.

Eindbeeld



Tweede concept: lobby

(concept gemaakt door ontwikkelaars Dashboard)

Huidig karakter

In de huidige situatie heeft de tunnel een desolaat en ongestuurd karakter. De ruimte wordt voornamelijk gebruikt als verkeersruimte en wordt ervaren als een plek om doorheen te bewegen en niet als geschikte verblijfplaats. Voor zover de tunnel gebruikt kan worden als verblijfplaats, wordt dit geassocieerd met overlast van hangjongeren of daklozen, en zodoende als negatief ervaren.

Concept-verhaal

Idee geënt op het omdraaien van de negatieve aspecten van de tunnel als verblijfplaats in iets positiefs. Het toekennen van een positieve waarde aan verblijven in de tunnel, kan de ervaring van een tunnel ten goede veranderen. In het concept wordt een oplossing aangedragen waarbij ernaar is gezocht de tunnel een uitnodigend gastvrij karakter te geven van een hotellobby, met behulp van een nieuwe inrichting en een dakloze die het viaduct bewoont en die de bezoeker ten dienst staat als gastheer.

Functionele uitwerking

De thematisering van de tunnel vergroot de verblijfskwaliteit voor passanten. De gastheer voorziet de mensen in de ochtend van een gratis krantje, voorkomt vandalisme in de tunnel en maakt her en der een praatje. De sfeer in de tunnel is gastvrij door de nieuwe inrichting. De sfeerlampen, kleuren, materialen en meubilair creëren de sfeer van een hotellobby.

Doelgroepen

Passanten (fietsers/voetgangers) die de stad doorkruisen, krijgen een beleving in de openbare ruimte aangeboden. Reizigers vanuit het station kunnen de tunnel gebruiken om wachttijd te doden en een krantje te lezen. De tunnel biedt tevens een verblijfsruimte voor medewerkers van omliggende bedrijven (lunchwandelen).

Fysieke uitwerking

Het is zaak om de doorstroom in de tunnel goed te houden, zodat de nieuwe functionaliteit geen belemmering is voor het functioneren van de tunnel als verkeersroute. Een duidelijke scheiding tussen fietspad en stoel is daarom noodzakelijk.

Om de lobby een goede maat te geven waar ook de voetgangers met verschillende tempo's goed kunnen doorstromen, dient het voetpad te worden verbreed, zodat het fietspad aan de waterzijde komt te liggen. In het water wordt verlichting aangebracht die van kleur kan veranderen om de sfeer in het viaduct aan te passen. De ruimte wordt aangekleed met sfeerlampen, schilderijen, vloerkleden en een televisie aan de overkant van het water. Een afstandbediening in de lobby nodigt de bezoekers uit zelf de zender te kiezen, wat de interactiviteit vergroot. Bijzondere aandacht in de uitwerking zal moeten gaan naar de duurzaamheid van de objecten en materialen in het viaduct. Het intensieve gebruik en de vandalismegevoeligheid maken de tunnel kwetsbaar.

Eindbeeld



Derde concept: Move

(concept gemaakt door leden RIO nuevo!)

Huidig karakter

In de huidige situatie wordt de ruimte primair gebruikt om doorheen te bewegen. De vormgeving die dit gebruik faciliteert is functioneel en pragmatisch van aard. Het ontwerp geeft geen bijzondere thematische uiting aan de aard van de tunnel.

Concept-verhaal

Idee geënt op het versterken van de identiteit van de tunnel door middel van een thematische uitwerking van de verkeersfunctie. In het voorstel wordt de tunnel opgedeeld in een soort *Autobahn*, met voor elke baan een eigen karakter, passend bij de snelheid in plaats van bij de manier van vervoer. Het idee is dat een snelle hardloper beter thuis is tussen de fietsers dan de langzame voetgangers op de stoep. Het concept wordt vervolgens ook uitgewerkt op de wanden en het plafond met allerlei sportgerelateerde accessoires. Omdat de tunnel een bijzondere identiteit krijgt en de gebruikers zich bewust worden van hun eigen gedrag (door middel van tijdsregistratie en dergelijke), zullen zij de tunnel zien als een leuke ervaring in plaats van een noodzakelijk kwaad.

Functionele uitwerking

De thematisering van de tunnel benadrukt en vergroot de verblijfskwaliteit voor passanten. Mensen kunnen hun eigen tijden bijhouden en zich vergelijken met atleten.

Doelgroepen

Passanten (fietsers/voetgangers) die de stad doorkruisen, krijgen een beleving in de openbare ruimte aangeboden en worden zich bewust van hun beweging.

Fysieke uitwerking

Voor twee richtingen worden vier banen ingericht:

- Grasbaan: 4 km/h, langzaam wandelen,
- Klinkers: 6 km/h, snel wandelen,
- Sintelbaan: 10 km/h, hardlopen en fietsen,
- Asfalt: 15-40 km/h, brommers en racefietsers.

Op de wand aan de waterzijde worden afbeeldingen van zwemmers aangebracht. In het water liggen drijvers die we kennen uit wedstrijd-banen. Op de andere wand worden afbeeldingen van atleten geprojecteerd in oneigenlijke snelheid. Zo is een vrouw met een rollator even snel als Ben Johnson. Een tijd klok registreert de snelheid van de passanten. Een scorebord houdt de dag-, week- en maandrecords bij. Een podium voor de nummers 1, 2 en 3 completeert het sportthema.



Vierde concept: handel

(concept gemaakt door leden RIO nuevo!)



Vijfde concept: watertunnel

(concept gemaakt door eigenaren/investeerders/beheerders gebied)



Zesde concept: fietswinkeltunnel (concept gemaakt door eigenaren/investeerdere/beheerders gebied)



Experiencing spatial quality

RIO nuevo!

InnovationNetwork report no 09.2.200, Utrecht, The Netherlands,
January 2009

In the past year *RIO nuevo!* worked with great enthusiasm and pleasure on a study of an elusive aspect of our field of expertise. Spatial quality is a recurrent subject in the general debate about the use of space, but is also widely discussed as an individual theme in its own right. One theme that we find particularly fascinating is how people 'experience' spatial quality.

Spatial quality has three aspects: user value, experiential value and future value. Of these aspects, experience is the most elusive and therefore, from the perspective of *RIO nuevo!* and InnovationNetwork, the most challenging to explore in greater detail. User value and future value are at least as important but in this case subordinate to, or part of, the focus on experience.

People's experience of spatial quality is often determined by their associations with and attachment to a certain location. The more significant a location is to a person's personal life, the greater his or her bond with that location will be. When it comes to spatial experience, people can be divided into three groups: users, residents, and passers-by.

At the start of this study, InnovationNetwork noted that it had the impression that discussions about enhancing spatial quality tended to concentrate on large-scale and far-reaching measures; and suggested that it would be an interesting reversal of thinking to see whether the same effect can be achieved with minimal interventions.

Accordingly, the central question of the study was:

How can you improve the experience of spatial quality of a location with a minimal spatial intervention?

Taking three target groups – users, residents and passers-by – as our starting point, three cases were selected to explore that central question:

- **Users** were central in the case centring on the rather bleak seaside resort of Egmond aan Zee. Tourists continue to visit this resort, suggesting that spatial quality is not seen as a problem here and possibly even as a positive factor. Evidently, tourists feel an attachment to the town. The presence of users is thus a good barometer for people's experience of spatial quality: if the users stop coming, then there may be a problem.
- **Residents** were central in the case about a polluted inner-city site (the Thomas & Drijver site) in Deventer. Of the three groups, residents have the strongest attachment to an area and will be the first to come forward as guardians of its quality. However, they are also often the most conservative group (Egmond) and are reluctant to change. They are also an enormous source of information and know more than a 'temporary' specialist who is flown in to solve a problem.
- **Passers-by** were central in the case about the Van Sijpesteijn Tunnel under the Central Station in Utrecht. Passers-by are the most difficult target group, because they are generally less attached to the location and their experience is only temporary. Their experience thus has the same characteristics as that of users, only it is more fleeting. In their case, therefore, you must try to influence spatial quality in a different way and with a different type of investment.

Minimal intervention

No generic measures were found to improve spatial quality through minimal intervention. The best solution depends on the individual situation and no cure-all medicine is available. Egmond required no intervention at all, whereas limited intervention was indeed found to be sufficient for Deventer, provided that this is preceded by a fairly intensive public participation process. As for the tunnel in Utrecht, this evidently does require a more-than-minimal physical intervention. One conclusion was that physical interventions can be minimized or even omitted altogether, provided that enough time and energy is put into discussions with those directly involved – whether it be users, residents or passers-by. Another conclusion was that there is only 'room' for minimal intervention once you have sufficient insight into the 'maximum' intervention or ultimate use of the location.