



# De ronde der beleving

## Beleving in de ruimtelijke planvorming

Omdat mensen waarden en betekenissen toekennen aan hun omgeving, moet hiermee rekening worden gehouden bij het maken van ruimtelijke plannen. Dit vraagt echter wel om een andere opzet van planvorming dan het traditionele planningsproces.

In zijn scriptie 'De Ronde der Beleving'<sup>1</sup> gaat Martijn van Bakel op zoek naar mogelijkheden om aspecten die betrekking hebben op de beleving van de omgeving mee te nemen in ruimtelijke planningsvraagstukken.

Martijn van Bakel

[martijn\\_van\\_bakel@hotmail.com](mailto:martijn_van_bakel@hotmail.com)

Nederland bouwt maar door en door. Aan de rand van de stad schieten nieuwe woonwijken als paddestoelen uit de grond en langs snelwegen ontwikkelen de bedrijventerreinen zich in rap tempo. Ook in binnensteden verandert het beeld snel. Lege plekken worden opgevuld en verwaarloosde fabrieksterreinen opgeknapt. Buiten de stad moet de ecologische hoofdstructuur gerealiseerd worden, waartoe landbouwgronden worden opgekocht en ingericht als nieuwe natuur.

Al deze ontwikkelingen richten zich voornamelijk op het realiseren van functionele programma's. Taakstellingen voor aantallen woningen, vierkante meters kantooroppervlak, hectaren bedrijventerreinen en hectaren natuurgebied.

De omgeving heeft echter naast de functies die het herbergt, ook betekenissen voor mensen. Dan gaat het over de beleving van de omgeving, wat mensen er waardevol aan vinden, maar ook over identiteiten van gebieden. Door programma's te realiseren, verandert het beeld van de omgeving en breek je in op de bestaande beleving en waardering van de omgeving. De ruimtelijke ordening houdt tot nu toe weinig rekening met deze aspecten. Naast het programma zou beleving integraal moeten worden meegenomen in ruimtelijke inrichtingsopgaven.

### Over beleving, identiteit en betekenissen

Het begrip identiteit duikt de laatste jaren veelvuldig op. Voor deze ontwikkeling zijn een viertal hoofdoorzaken aan te duiden. Allereerst is de huidige maatschappij sterk netwerkgericht, waardoor processen als globalisering en individualisering leidend zijn voor maatschappelijke ontwikkelingen. Als een soort tegenreactie op deze netwerksamenleving ontstaat er een steeds sterkere hang naar een gedeelde identiteit, dat wat mensen op lokaal en regionaal niveau met elkaar bindt.

Het tweede is niet zozeer een oorzaak, maar meer een gegeven. Het landschap kent een drietal dimensies<sup>2</sup>, die samenhangen met de drie menselijke vermogens denken, willen en voelen. Het *ware*land-

schap is de fysieke werkelijkheid en draait om feiten. Het *juiste* landschap bevindt zich in de sociale werkelijkheid en draait om normen. Onze huidige ruimtelijke ordening bevindt zich in dit domein. Het *waarachtig* landschap betreft het innerlijk, waarbij waarden en betekenissen een rol spelen. Deze drie dimensies 'maken' dus al eeuwen het landschap, maar de geschiedenis heeft laten zien dat vaak één dimensie overheerst in het denken over en werken aan de inrichting van ons land. Op dit moment is dat de juiste dimensie. Recht doen aan de drie dimensies van het landschap, betekent dus ook aandacht voor het waarachtige landschap bij ruimtelijke inrichting.

Daarnaast wordt de ruimte ook steeds meer als beleving gezien en ervaren. Het boek *Prat* (2003) van Tracy Metz geeft inzicht in de ruimtelijke gevolgen van de belevingsmaatschappij.

Als laatste is de sterk toenemende invloed van burgers op de ruimtelijke ordening een oorzaak voor de groeiende aandacht voor beleving. Burgers redeneren vaak vanuit de eigen leef- en dus ook belevingswereld. Interactieve planvorming biedt mogelijkheden voor deze inbreng.

Het woord 'beleving' is in het voorgaande al veel gebruikt. Beleving is het innerlijk ervaren van iets. Beleving zelf is eigenlijk niet direct interessant, het gaat met name om de betekenissen die de ruimte en elementen of gebeurtenissen in die ruimte hebben voor de bewoners en gebruikers ervan. Dit raakt aan het begrip identiteit. Identiteit gaat over de eigenheid van de omgeving en de betekenis(sen) ervan voor de mensen.

Betekenis is dus eigenlijk een betere term, terwijl het begrip beleving meer oproept bij mensen. De term betekenis gaat over een sociale constructie, het wordt door een groep bepaald. Dit neemt niet weg dat de uiteindelijke beleving zelf in het hoofd van het individu plaatsvindt.

De betekenissen die de omgeving voor een mens heeft, komen veelal in de vorm van verhalen naar buiten. Mensen vertellen over hun omgeving, wat ze er bijvoorbeeld hebben meegemaakt en in die ver-



Impressie Catharijnesingel (bron : Projectorganisatie Stationsgebied Gemeente Utrecht)

halen zitten betekenissen verscholen. Die krijg je dus niet direct op een presentatieblaadje, maar zul je als onderzoeker uit die verhalen moeten 'filteren'.

### Case: Aanpak Stationsgebied Utrecht<sup>3</sup>

Het stationsgebied in Utrecht is al sinds de bouw in de jaren '60 economisch gezien een groot succes. Maar door de vele hoekjes, niveaus en kale betonwanden is het met de sociale veiligheid slecht gesteld. Eind tachtiger jaren gaan de eerste plannen voor een uitgebreide renovatie van het stationsgebied van start. De gemeente Utrecht werkt samen met private partijen in het Utrecht City Project (UCP). In de loop der jaren verdwijnt het item sociale veiligheid echter steeds meer naar de achtergrond en komen er allerlei grootstedelijke ambities voor in de plaats. Het project lijkt los te komen van de alledaagse Utrechtse werkelijkheid.

Eind jaren '90 stappen twee partijen om financiële redenen uit het project en lijkt het ten einde. De gemeente Utrecht en de NS gaan echter door. Als Leefbaar Utrecht,

die al eerder haar ongenoegen over het project had geuit, vervolgens de gemeenteraadsverkiezingen wint, is het wederom afgelopen. De problemen in het stationsgebied zijn echter niet verdwenen en iedereen is ervan overtuigd dat niets doen geen optie is. De planvorming wordt wederom hervat met enkel de gemeente als trekker. Men heeft geleerd van het verleden en wil ditmaal een stationsgebied creëren voor de Utrechters. Daartoe worden twee onderscheidende visies ontwikkeld, waaruit de Utrechters vervolgens in een referendum mogen kiezen welke visie uitgewerkt gaat worden.

Voor het ontwikkelen van deze twee visies gaan de plannenmakers op zoek naar 'wat de Utrechters willen' en 'welk stationsgebied bij Utrecht past'. Hiertoe worden participatieavonden georganiseerd, waarop de Utrechtse identiteit en waarden centraal staan. Mede op basis van deze inspraakavonden worden de visies 1 en A gepresenteerd.<sup>4</sup> Visie A heeft een ruim en groen opgezet stationsgebied voor ogen, terwijl visie 1 staat voor een compact en

hoogstedelijk stationsgebied.

Geheel volgens verwachting kiest Utrecht massaal voor visie A. Ook bij de uitwerking van visie A tot Masterplan zoeken de plannenmakers samen met de Utrechters expliciet naar stijlen, waarden en sferen. Wat moeten de verschillende plekken binnen dat stationsgebied uitstralen? Wat moeten ze 'zijn'?

Een voorbeeld van een planelement dat sterk op beleving is gericht, is het terugbrengen van het water in de Catharijnesingel. Men grijpt terug op vroeger tijden, naar het Utrecht van vóór Hoog Catharijne, toen de historische binnenstad nog geheel werd omsloten door singels.

In de planvorming rond het stationsgebied komen vanuit de optiek van beleving en betekenissen een aantal opmerkelijke zaken naar voren.

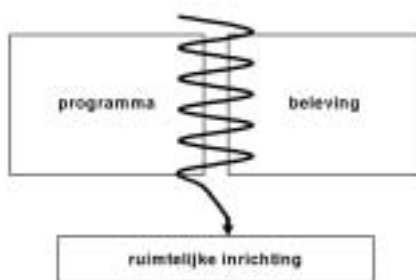
Van een werkelijk inhoudelijke bijdrage van de burgers aan de plannen is geen sprake. Het uitgebreide participatietraject lijkt voornamelijk te dienen om het vertrouwen van de burgers terug te winnen en draagvlak te creëren voor de plannen.

Vergeleken met de grote weerstand tegen de UCP-plannen is dat tot op heden goed gelukt. Het mee mogen kijken en (beperkt) meedoen in de keuken van de Utrechtse plannenmakerij, lijkt bij veel burgers veel weerstand weg te nemen. Door de participatie sterk vanuit identiteit en waarden te benaderen, is het voor de burger mogelijk meer vanuit zijn eigen leefwereld te denken en in te brengen. Daarnaast bieden identiteiten en waarden de mogelijkheid een globaler plan te ontwikkelen, waartegen minder weerstand ontstaat.

Bij de participatie is men uitgegaan van 'de Utrechtse identiteit' en een aantal basiswaarden, van waaruit men verschillende delen van het stationsgebied verder kan invullen. Een gebied heeft echter niet één identiteit, zeker een complex gebied als het Utrechtse stationsgebied niet. Dit maakt het extra moeilijk om vanuit identiteit en waarden de goede invulling te geven aan het plan.

De plannenmakers propageren een stationsgebied te willen bouwen voor de Utrechtse. Door de beperkte opzet van de participatie weten zij echter niet te achterhalen wat de Utrechtse willen. Verder zou de vraag gesteld kunnen worden waarom een stationsgebied voor de Utrechtse zelf te willen bouwen als zij niet de hoofdgebruikers zijn van dit gebied? Dat zijn de treinreizigers en (winkel)bezoekers en die stellen hele andere eisen aan het stationsgebied. Het lijkt wel of door het voorop stellen van de wensen van de Utrechtse, de realiteit van het gebied uit het oog wordt verloren. Met een eenvoudige ruimtelijke analyse kan worden nagegaan welke delen van het plangebied voor wie bedoeld zijn en dus ook wie je daarvoor in het planproces moet betrekken.

Verschillen tussen de visies werden onder andere verwoord in de vorm van 'sfeertrefwoorden': Visie A is Maastricht, organisch en ontspannen en visie 1 is Rotterdam, allure en bedrijvig. Ook dit pretendeert dat het stationsgebied één identiteit heeft, terwijl dit juist verschillend is voor de diverse plekken binnen het gebied.



Zo zou het station zelf bijvoorbeeld meer visie 1 zijn en de gebieden aansluitend aan de binnenstad meer visie A.

### Toekomst

De cases Utrecht roept onder andere de vraag op wat voor burgers nu de belangrijkste reden is om te participeren in ruimtelijke planvorming. Gaat het hen echt om inhoudelijke invloed of juist om procesmatige invloed (meedoen en -kijken)?

Ervaringen uit dit onderzoek doen mij neigen naar het laatste. Meer aandacht is dus gewenst voor de proceskant van de ruimtelijke ordening en hoe je met burgers communiceert over plannen.

Beleving is geen star iets en vast te leggen voor de toekomst. Ook hier geldt dat in het verleden/heden behaalde resultaten geen garantie bieden voor de toekomst. Beleving en betekenisgeving is, ondanks de sociale component, een sterk persoonlijk iets. Recht doen aan ieders beleving lijkt dan ook een onmogelijke zaak. Dat zie je ook in Utrecht. Men wil een gebied bouwen met de Utrechtse identiteit, maar gaat eraan voorbij dat de mensen hier heel verschillend over kunnen denken.

Dat wil echter nog niet zeggen dat je maar niet aan belevingsinclusieve planvorming moet doen. Het kan planvorming alleen maar inte-ressanter maken en het is juist een uitdaging de verhalen, ervaringen en herinneringen van burgers mee te nemen in het planproces. Het biedt de mogelijkheid op een andere manier het contact aan te gaan met de bewoners en gebruikers van een gebied, waardoor het proces leuker wordt (zowel voor burger als plannenmaker), inzichtelijker en met meer vertrouwen van de burger.

Wellicht zit het bouwen aan een betekenisvolle omgeving wel juist in het steeds blijven toevoegen van nieuwe elementen aan de ruimte. Ruimtelijke inrichting moet eigenlijk een mix zijn van bewaren van bestaande elementen en waarden, durven toevoegen van nieuwe dingen en wellicht ook terughalen van verloren zaken. De inrichting is vaak een product van zijn eigen tijd en juist door verschillende tijdslagen door elkaar te laten zien, krijg je een gelaagd landschap van verschillende identiteiten, tijdsgeesten, functies, waaraan iedereen zijn eigen betekenissen kan toekennen.

### Noten

1. Dit artikel is grotendeels gebaseerd op de scriptie 'De Ronde der Beleving', een verkennend onderzoek naar de mogelijkheden van belevingsinclusieve planvorming. M. van Bakel, Amersfoort, 2003. Dit afstudeerwerk is gedaan bij DHV Milieu en Infrastructuur BV, in het kader van het project 'Het emotionele landschap'.
2. Maarten Jacobs van leerstoelgroep SRA heeft veel meer geschreven over deze driedeling.
3. Zie ook: [www.utrecht.nl/stationsgebied](http://www.utrecht.nl/stationsgebied)
4. Er is bewust gekozen voor de benamingen 'visie 1' en 'visie A' om elke schijn van onderlinge hiërarchie te vermijden.

### Literatuur

- Pret! Leisure en landschap. Tracy Metz, NAI uitgevers, Rotterdam, 2003.