



Wetenschapswinkel

Een (be)leefbare stad

Openbare ruimte in eigen beheer – De Eilandenboulevard

Jeroen Kruit

rapport 327
maart 2016



WAGENINGEN UR
For quality of life

Wetenschapswinkel

Een (be)leefbare stad

Openbare ruimte in eigen beheer – De Eilandenboulevard

Jeroen Kruit

Met medewerking van studentonderzoekers:
Liz van den Broek, Emma van Dobben, Sam Muntjewerf, Wessel Nieuwland,
Rosanna Reitsema, Zohal Mahbubi, Dino Johannes en Anneriek Simons

rapport 327
maart 2016



WAGENINGEN UR
For quality of life

Colofon

Titel	Een beleefbare stad, openbare ruimte in zelfbeheer – De Eilandenboulevard
Trefwoorden	Openbaar, leefbaar, groen, toegankelijk, informatie, communicatie, belangen
Keywords	Public, liveable, green, accessible, information, communication, interests
Opdrachtgever	Vereniging de Nieuwe Vaart
Projectcoördinatie	Jeroen Kruit
Financiële ondersteuning	Wageningen UR Wetenschapswinkel
Begeleidingscommissie	André Agterof (Vereniging de Nieuwe Vaart) Heleen Verschuren (buurtbewoonster, stadssocioloog en voorzitter Eilandenoverleg) Fred Kramer (oud raadslid stadsdeel Centrum, woordvoerder Eilandenboulevard project; nu lid PS Noord-Holland) Ruud Oosterhof (buurtbewoner) Carolien de Jong (iemker op Wittenburg) Catharina de Haas (buurtbewoonster en filosoof met een eigen praktijk) Marije Schouwstra (Vogelbescherming en projectleider Ministerie van EZ) Jeroen Kruit (projectcoördinator Wetenschapswinkelproject) Lèneke Pfijs (vertegenwoordiger Wetenschapswinkel Wageningen UR)
Studentonderzoekers	Wageningen Universiteit: Liz van den Broek (Forest and Nature Conservation) Emma van Dobben (International Land and Watermanagement) Samuel Muntjewerf (Forest and Nature Conservation) Wessel Nieuwland (Biology) Rosanna Reitsema (Biology) Anneriek Simons (Landscape architecture) Hogeschool Rotterdam: Zohal Mahbubi (Built Environment, Urban design and planning) Dino Johannes (Build Environment, Urban and Regional Planning)

Fotoverantwoording	De foto's, kaartjes en figuren zijn vervaardigd door de auteurs of de meewerkende studenten, tenzij anders aangegeven
Vormgeving	Wageningen UR, Communication Services
Druk	RICOH, 's-Hertogenbosch
Bronvermelding	Verspreiding van het rapport en overname van gedeelten eruit worden aangemoedigd, mits voorzien van deugdelijke bronvermelding
ISBN	978-94-6257-392-5

Wageningen UR, Wetenschapswinkel rapport 327

Een (be)leefbare stad

Openbare ruimte in zelfbeheer – De Eilandenboulevard

Rapportnummer 327

Ir. J. Kruit

Wageningen, maart 2016

Vereniging de Nieuwe Vaart

Kattenburgergracht 6

1018 KN Amsterdam

020 627 83 44

<http://www.denieuwevaart.org>

a.agterof@gmail.com

De “Vereniging de Nieuwe Vaart” is een vereniging voor en door de woonbootbewoners langs de Nieuwe Vaart. De vereniging is opgericht om de woonbootbewoners een stevige stem te geven in het debat met de gemeente en de Oostelijke Eilanden over de invulling van de herprofilering van het Kattenburgerplein, de Kattenburgergracht, de Oostenburgergracht en de Wittenburgergracht tot een Eilandenboulevard.

Alterra Wageningen UR

Postbus 47

6700 AA Wageningen

0317 48 61 92

info.alterra@wur.nl

www.alterra.wur.nl

Alterra maakt deel uit van Wageningen Universiteit en Researchcentrum (Wageningen UR). Alterra is hét kennisinstituut voor de groene ruimte. Alterra biedt een combinatie van toegepast en wetenschappelijk onderzoek in een veelheid van expertisevelden op het gebied van de groene ruimte en het gebruik ervan.

Wageningen UR Wetenschapswinkel

Postbus 9101

6700 HB Wageningen

(0317) 48 39 08

wetenschapswinkel@wur.nl

Maatschappelijke organisaties zoals verenigingen en belangengroepen, die niet over voldoende financiële middelen beschikken, kunnen met onderzoeksvragen terecht bij de Wageningen UR Wetenschapswinkel. Deze biedt ondersteuning bij de realisatie van onderzoeksprojecten. Aanvragen moeten aansluiten bij de werkgebieden van Wageningen UR: duurzame landbouw, voeding en gezondheid, een leefbare groene ruimte en maatschappelijke veranderingsprocessen.

Inhoud

Voorwoord	7
Samenvatting	9
Abstract	10
Leeswijzer	11
1 Achtergrond	13
1.1 De aanleiding	13
1.2 Werkwijze	13
1.3 Highlights studentenonderzoek	14
2 Beheer in handen van bewoners	17
2.1 Zelfbeheer talud Nieuwe Vaart niet (meer) ter discussie	17
2.2 Succesfactoren bij zelfbeheer	19
2.3 Samenwerken	20
2.4 Geen zelfbeheer, maar een wallekantovereenkomst?	22
3 De (groene) openbare ruimte	23
3.1 Talud, (niet) onderdeel van de openbare ruimte?	23
3.2 Talud als beleefbaar onderdeel van de openbare ruimte	24
4 Bestemming & invulling talud	27
4.1 Herprofilering	27
4.2 Het talud	29
4.3 Ontwerpuitdaging talud	30
5 Reflectie	36
Bronnen	38

Voorwoord

Als voormalig raadslid van stadsdeel Centrum ben ik tot begin 2014 nauw betrokken geweest bij de planvorming voor de 'Eilandenboulevard', gericht op een aantrekkelijker en economisch vitalere buurt. Aanvankelijk was er sprake van een proces met een sterke inhoudelijke sturing vanuit het stadsdeel, zonder reële ruimte voor alternatieven. Door gearticuleerd verzet vanuit de buurt, gesteund door een meerderheid van de stadsdeelraad, zijn de plannen uiteindelijk behoorlijk aangepast en is er meer ruimte ontstaan voor ideeën vanuit de buurt. Zo is het stadsdeel onder meer akkoord gegaan met de wens van woonboot- en walbewoners om het groene karakter van het talud te behouden en bij de vormgeving daarvan betrokken te zijn.

Het is goed dat hier nu onderzoek naar is/wordt gedaan. Onderwijs en wetenschap lijken zich meer en meer te verbinden met actuele vraagstukken in de samenleving, waarbij niet alleen financieel draagkrachtige partijen worden bediend. De studentenonderzoeken die ten grondslag liggen aan deze rapportage weerspiegelen de complexiteit van het thema 'openbare ruimte in eigen beheer' en leveren wisselende inzichten op. Zo kan zelfbeheer van openbare plekken weliswaar de betrokkenheid van de buurt bij de gemeenschappelijke leefomgeving vergroten, maar evenzeer leiden tot vermindering van (de beleefde) openbaarheid.

Uit de onderzoeken komt onder meer naar voren dat -ongeacht verschillen in waardering daarvan- de publieke beleving van het (steile) talud niet anders dan beperkt kan zijn. Van een fysiek beleefbare openbare ruimte is geen sprake. Als je het talud visueel onderdeel wilt laten zijn van de openbare ruimte, dan is zicht daarop een absolute voorwaarde. Een terechte constatering, die niet vrijblijvend is voor de wijze waarop het talud wordt beëindigd, resp. overgaat in de aangrenzende wandelstrook. Ook deel ik de bevinding dat een ecologische inrichting van het talud, vanwege het publieke belang daarvan, kan bijdragen aan de beleving van het talud als openbare ruimte.

Als je je realiseert dat het de overheid is die staat voor het publieke belang van de openbare ruimte, dan zou je eigenlijk niet moeten pleiten voor volledig zelfbeheer, maar voor een vorm van samenwerking waarbij de (ontwerp)inzichten van de buurt goed tot hun recht kunnen komen. Laten we hopen dat de trend om burgers meer te betrekken, b.v. als mede-ontwerper van de leefomgeving, blijvend van aard is. De kans daarop is groter naar mate bewoners meer dwarsverbanden leggen met andere actieve groeperingen in de buurt.

In de tijdspanne waarbinnen de onderzoekers hun werk hebben gedaan, zijn er nog geen finale besluiten genomen over de inrichting van de Eilandenboulevard. Deze rapportage zet ertoe aan om het stadsdeel te (blijven) volgen. Het zou mooi zijn als het stadsdeel zijn voordeel doet met de inzichten uit deze rapportage.

Fred Kramer (lid PS Noord-Holland)

Samenvatting

De vereniging de Nieuwe Vaart nam oorspronkelijk contact op met de Wetenschapswinkel van Wageningen UR vanuit frustratie over de gemeentelijke plannen voor het realiseren van een Eilandenboulevard. Gedurende het proces van het schrijven van een plan van aanpak voor het Wetenschapswinkelproject paste de gemeente haar werkwijze aan en werd de oorspronkelijke vraag, hoe als woonbootbewoners serieus genomen te worden, overbodig.

Het studentenonderzoek dat ten grondslag ligt aan deze studie schetst richtingen voor de organisatie van het beheer en de inrichting van het talud langs het Kattenburgerplein, de Kattenburgergracht, de Oostenburgergracht en de Wittenburgergracht. Inzet is daarbij een talud dat maximaal beleefd kan worden als onderdeel van de openbare ruimte, waarbij de privacy van de woonbootbewoners wordt geborgd en zelfbeheer mogelijk blijft.

De studentenonderzoeken hebben een aantal (subtiele) inzichten opgeleverd. Groen kades met aanliggende woonboten blijken schaars in Amsterdam. Het behoud van de groene kade is een belangrijk wapenfeit van de protesterende (woonboot)bewoners. De uitdaging is om het talud beleefbaar onderdeel van de openbare ruimte te laten zijn zonder dat het fysiek toegankelijk wordt. Uit het studentenonderzoek valt af te leiden dat de keuze voor een ecologische invulling van het talud bij kan dragen aan het draagvlak voor een talud in eigen beheer en gebruik bij de woonbootbewoners. De belangrijkste inzichten zijn dat informeren, communiceren, vormgeving en materiaalkeuze van doorslaggevende invloed kunnen zijn op het beleven van een plek als onderdeel van de openbare ruimte.

Abstract

The original application of the Nieuwe Vaart association was derived from frustration with the early municipality plans with the realisation of an Eilandenboulevard. During the process of writing the research plan for the Science shop Project, the municipality changed their approach and the question how to be taken seriously by the municipality became superfluous.

The student research this report is based on provides directions for the management and planning (design) of a sloping green quay in the city centre of Amsterdam. This green quay is part of a reconstruction of the Kattenburgerplein, Kattenburgergracht, Oostenburgergracht and Wittenburgergracht. Focus was a 'design' in which the green quay is experienced as part of the public space, while at the same time the privacy of the canal boat owners is guaranteed and the area is privately managed.

Student surveys have yielded a number of (subtle) insights that are of interest for further decision-making. Green quays with houseboats happen to be a rarity in Amsterdam. The preservation of the green quay can be seen as an important achievement of the protesting residents. Key challenge was to design a green quay that is experienced as part of the public space but is not public accessible by trespassers. The student research elaborates that an ecological interpretation of the slope design can contribute to the communal support for self-maintenance and use by the houseboat residents. Information, communication, design and materialization are of decisive influence in experiencing a place as part of the public space.

Leeswijzer

Deze rapportage heeft de vorm van een oplegnotie gekregen waarin de hoofdpunten van het onderliggende studentenonderzoek worden aangehaald. In de 'Achtergrond' worden de aanleiding en de werkwijze van het project geschetst en wordt ingegaan op de verschillende studentbijdragen. In het hoofdstuk 'Beheer in handen van bewoners' wordt stilgestaan bij de verschillende aspecten van zelfbeheer. In het hoofdstuk 'De (groene) openbare ruimte' wordt stilgestaan bij wat openbaar nu eigenlijk betekent. Het hoofdstuk 'Bestemming en invulling talud' gaat in op de ontwerpopgave van het talud in relatie tot de ambities achter de herprofilering. In het hoofdstuk 'Reflectie' wordt stilgestaan bij de verschillende bevindingen uit het studentenonderzoek en wordt er vooruitgekeken naar de toekomstige proces van ontwerp en uitvoering van het gemeentelijke project Eilandenboulevard.

1 Achtergrond

1.1 De aanleiding

De woonbootbewoners langs de kade van de Nieuwe Vaart hebben zich, getriggerd door de gemeentelijke plannen voor een herprofilering (Kattenburgerplein, Kattenburgergracht, Oostenburgergracht en Wittenburgergracht, hierna te noemen de Eilandenboulevard), verenigd in de vereniging de Nieuwe Vaart (januari 2011). De vereniging, bang dat met de gemeentelijke plannen de groene kade en een aantal woonboten zou moeten verdwijnen, maakt zich hard voor het behoud van de groene kade waarbij ze het beheer in eigen hand wil houden. Voor de kade, als onderdeel van het nieuwe profiel, streeft men een inrichting na met een hoge ecologische potentie voor de stad.

De vereniging heeft ter ondersteuning een verzoek ingediend bij de Wetenschapswinkel van Wageningen UR voor advies over de mogelijkheden ten aanzien van de inrichting van het talud (als onderdeel van de openbare ruimte), de organisatie van het (zelf)beheer, en het behoud en of ontwikkeling van bestaande kwaliteiten.

De discussie rond de herprofilering begon met vergaande ideeën vanuit de gemeente voor ingrepen in profiel, talud en de ligging van schepen. Gedurende de opstart van het Wetenschapswinkelproject heeft de gemeente haar strategie na veel bewonersprotest aangepast. De bewoners worden vanaf dan veel meer bij het plan betrokken en mogen meedenken. Een verharde rechtgetrokken kade is van de baan en een groen talud in zelfbeheer behoort tot de mogelijkheden.

De gemeente heeft voor de kadeontwikkeling landschapsarchitect Bram Breedveld (Landlab) ingehuurd met de opdracht om samen met de (woonboot)bewoners ideeën voor de kade uit te werken. Dit ontwerp is nu in het kader van een pilot uitgevoerd en zal worden geëvalueerd.

De reden voor de herprofilering ligt in de gemeentelijke wens het gebied ten oosten van het Scheepvaartmuseum een rol te laten spelen in het ontlasten van de druk van de toeristenstromen via bestaande routes op het centrum (Structuurvisie 2040, 2011). Hiervoor is het belangrijk dat de Eilandenboulevard aantrekkelijker wordt voor langzaam verkeer en verblijf. Een omvangrijke herziening van het profiel moet dit gaan faciliteren. Gelijktijdig zullen ook de nutsvoorzieningen voor de liggende woonboten worden vernieuwd. Hiermee worden de woonboten van de Nieuwe Vaart als een van de laatste locaties in de stad op het riool aangesloten.

1.2 Werkwijze

De wetenschapswinkel van Wageningen UR ondersteunt maatschappelijke organisaties met kennis en onderzoek vanuit de Wageningse expertisevelden. Daarbij wordt zoveel mogelijk betrokkenheid gegenereerd- en samenwerking gezocht met studenten van verschillende studierichtingen van Wageningen UR (Bachelor [BSc] en Master [MSc]). De betrokken studenten worden mede begeleid door de projectleiders van het wetenschapswinkelproject. De verschillende studentenonderzoeken gaan (veelal) in op deelaspecten van de vragen in het project. De begeleiders dragen de (wetenschappelijke) verantwoordelijkheid voor de uitvoering en de eindrapportage van dit project.

In dit project is gebruik gemaakt van drie verschillende onderzoeken door studenten van Wageningen UR en één onderzoek van studenten van de Hogeschool Rotterdam. Ook is er gebruik gemaakt van studentenonderzoek dat heeft plaatsgevonden in andere Wetenschapswinkelprojecten van Wageningen UR. De verschillende aan dit project gelieerde studentonderzoeken hebben plaatsgevonden van het voorjaar van 2014 tot het voorjaar van 2016 en hebben diverse inzichten opgeleverd. Van elk van deze onderzoeken is een aparte studentenrapportage beschikbaar op de

website van dit Wetenschapswinkelproject (<http://www.wageningenur.nl/nl/project/Een-beleefbare-stad-openbare-ruimte-in-eigen-beheer.htm>).

Tussen start en afronding van dit Wetenschapswinkelonderzoek zit meer dan twee jaar. Een flinke uitloop is een (mogelijke) consequentie van het doen van onderzoek met studentonderzoekers. Soms duurt het even voordat studenten worden gevonden of loopt studentenonderzoek uit. Op het moment van het verschijnen van deze rapportage is één van de studenten nog bezig met de afronding van haar onderzoek. Een andere consequentie van de lange looptijd van het project is dat inzichten in het begin weer kunnen worden ingehaald door de praktijk. Dat is in dit project gebeurd met het advies voor zelforganisatie.

1.3 Highlights studentenonderzoek

1.3.1 Advies voor organisatie zelfbeheer talud – Broek, L. van den, *et al.* (ACT, Wageningen UR)

In het kader van het onderwijselement Academic Consultancy Training¹ van Wageningen Universiteit is een groep studenten als een adviesbureau aan de slag gegaan met de vraag hoe het zelfbeheer te organiseren zodat het goed aansluit bij de wensen van de betrokken partijen. De groep is tot een advies gekomen door wensen en verwachtingen te inventariseren aan de hand van interviews met woonbootbewoners, gemeenteambtenaren en al actieve zelfbeheerders in de Oostelijke Eilandenbuurt. Aan de hand van deskstudie zijn succesfactoren in zelfbeheerprojecten in andere steden in Nederland bepaald. Ook is er een discussieavond georganiseerd waar (woonboot)bewoners van de Oostelijke Eilanden en de bestaande zelfbeheerders in discussie konden over het vormgeven van het zelfbeheer van het talud langs de Nieuwe Vaart.

Het onderzoek heeft drie scenario's geschetst. Een scenario waarbij er tussen individuen en de gemeente afspraken worden gemaakt, een scenario waarbij dat op straatniveau gebeurt en een scenario waarbij dat op wijkniveau gebeurt. Het advies van de groep is om in dit geval het zelfbeheer op straatniveau te organiseren, met één aanspreekpunt namens de (woonboot) bewoners en één namens de gemeente.

1.3.2 Succes- en faalfactoren van zelfbeheer – Mahbubi, Z., Johannes, D. (BSc, Hogeschool Rotterdam)

In het kader van een afstudeeronderzoek bij Alterra hebben Zohal Mahbubi en Dino Johannes zich gestort op het identificeren van succes- en faalfactoren bij zelfbeheer in het openbaar groen. Het onderzoek heeft theorie en praktijk (case studies, interviews) gespiegeld en deze resultaten zijn gereviewd door experts bij Alterra op het gebied van groenbeheer en burgerparticipatie.

In het onderzoek stellen Zohal Mahbubi en Dino Johannes vast dat succesvol zelfbeheer heel wat vraagt van de samenwerking tussen burgers en overheid. Voor de 'wannabee' zelfbeheerders is het verkrijgen van draagvlak in de omgeving heel belangrijk (netwerk bouwen). Ook is het zaak de vaardigheden, kennis en hulp- middelen in het netwerk rond het zelfbeheer zo goed mogelijk te benutten. Verder is goed communiceren, een duidelijk aanspreekpunt hebben voor de buitenwereld en transparant zijn over besluiten en keuzes cruciaal om mensen te betrekken en betrokken te houden. De overheid, de gemeente in dit geval, staat voor de uitdaging ruimte te geven aan het initiatief van zelfbeheer (binnen de bestaande kaders). Het is daarbij zoeken naar een balans tussen ondersteunen en vrijheid geven. In het kader van het zelfbeheerleertraject is het advies in de aanloop niet te strenge eisen te stellen aan de beeldkwaliteit. Zelfbeheer kost veel tijd aan communicatie en ondersteuning. Zet niet op zelfbeheer in om te bezuinigen, maar als middel om de sociale cohesie in de buurt / wijk te versterken en de zelfredzaamheid van burgers te vergroten.

¹ Academic Consultancy Training, een onderwijselement in de masterfase van veel studierichtingen aan Wageningen Universiteit.

1.3.3 The publicness of privately managed public green space – Broek, L., van den (MSc, Wageningen UR)

Liz van den Broek heeft zich na het ACT onderzoek in een masterthesis gefocust op het effect van privaat beheerd openbaar groen op het beleven van de openbaarheid van dat groen. In het onderzoek zijn drie casestudies (interviews) gedaan en literatuuronderzoek naar 'participatory governance', 'publicness' en 'place attachment'.

Ze heeft in haar onderzoek gevonden dat de wijze van beheer van het groen van invloed is op de beleving van openbaarheid. Ze onderscheidt vier dimensies waarin de mate van openbaarheid bij zelfbeheer wordt bepaald; de fysieke openbaarheid, de visuele openbaarheid, de openbaarheid van informatie en de openbaarheid van het proces. De openbaarheid van het zelf beheerde groen wordt, aldus Liz van de Broek, bepaald door de fysieke en visuele karakteristieken van de plek, de mate waarin mensen zijn geïnformeerd over de plek en de activiteiten, een vindbaar aanspreekpunt en duidelijkheid over hoe je kunt participeren.

1.3.4 Designing the Nieuwe Vaart with privately managed public space (in progress) – Simons, A. (MSc, Wageningen UR)

Anneriek Simons heeft in het verlengde van het hierboven beschreven onderzoek de vraag meer toegespitst op het talud langs de Nieuwe Vaart. Uitgangspunt van het onderzoek was dat het talud een beleefbaar onderdeel wordt van het totale profiel. In de studie is literatuuronderzoek naar openbaarheid, esthetiek en burgerinitiatief uitgevoerd, is casus- (interviews) en referentie (waarneming studie) onderzoek gedaan en is ontwerpend onderzocht.

In het onderzoek zijn twee Amsterdamse cases, De Nieuwe Vaart en De Amstel, geanalyseerd. In beide cases is uitgebreid onderzoek gedaan naar de mate van openbaarheid van plekken langs de tracés. Hiervoor is gekeken naar de dimensies: eigendom, fysieke eigenschappen, levendigheid, onderhoudsstatus en veiligheid. Dit heeft veel referentiemateriaal opgeleverd.

Uit het onderzoek blijkt dat het groene talud langs de Nieuwe Vaart zoals het nu bestaat gewaardeerd wordt. Door de specifieke situatie met het steile talud, de aanliggende woonboten en het gebruik van de wal door de woonbootbewoners, wordt de kade niet als openbare ruimte beleefd. Dit wordt echter ook niet als groot probleem gezien. Wel is er behoefte aan (meer) zicht op het water. Anneriek Simons laat zien hoe het beleven van het water zou kunnen worden verbeterd en hoe de kade meer beleefd kan worden als onderdeel van de openbare ruimte.

2 Beheer in handen van bewoners

2.1 Zelfbeheer talud Nieuwe Vaart niet (meer) ter discussie

De gemeente heeft in het in het proces van de herprofilering van de Eilandenboulevard al een flinke omslag gemaakt. Ze heeft geluisterd naar de kritiek die volgde op het eerste voorstel met vergaande ingrepen in de kade, het verleggen van de boten en zelfs het verplaatsen en verwijderen van boten. De gemeente herstartte het gesprek met de buurt over de herprofilering met het behoud van de groene kade en het zelfbeheer daarvan als uitgangspunt.



Figuur 01 Links het beeld van het rechtgetrokken kadeprofiel langs de Cruquiuskade en rechts het beeld van het huidige groene aflopende talud van de Eilandenboulevard (Anneriek Simons).

Er is overeengekomen dat de kade heringericht wordt en dat in het talud geen ruimte meer is voor privé opstallen. Op initiatief van de gemeente is landschapsarchitect Bram Breedveld² aangesteld om de woonbootbewoners bij te staan bij het ontwerp van de nieuwe groene kade. In 2015 is een start gemaakt met een twee jarige pilot voor de herinrichting van de kade en het zelfbeheer van het talud. Op de Oostelijke Eilanden is zelfbeheer niet nieuw. Een door de ACT groep georganiseerde bewoners-zelfbeheer-avond werd drukbezocht door trekkers van initiatieven op de Oostelijke Eilanden.



Figuur 02 Nieuwe Hoofdhof, een openbare binnentuin op Kattenburg die al 20 jaar in zelfbeheer is. Met als resultaat een door de omwonenden hoog gewaardeerde en gebruikte plek (Dino Johannes).

² LANDLAB



Figuur 03 Drijvende tuinen langs de Wittenburgerkade (Dino Johannes).

Het huidige talud laat zien dat ondanks een periode van 20 jaar weinig institutionele aandacht en druk op een plek wel zorg kan ontstaan voor een plek. Het talud is de afgelopen 20 jaar al pionierend groen ontwikkeld door de woonbootbewoners. Uit interviews van Liz van den Broek (Broek, 2015) en Anneriek Simons (Simons, 2016) met omwonenden en voorbijgangers komt naar voren dat men weinig moeite heeft met het huidige beeld van de kade. De meeste mensen zijn zich er niet van bewust dat het talud dat naar de boten afloopt formeel behoort de openbare ruimte. Men vindt het normaal dat de bootbewoners dit talud in gebruik hebben genomen. Mensen vinden dat ook de bootbewoners recht hebben op privacy. Een paar mensen geven aan dat ze wel gebruik zouden willen maken van de kade om de hond uit te laten of dat ze aan het water zouden willen kunnen zitten op plekken waar geen boten liggen.

"Natuurlijk zou ik wel langs het water willen kunnen zitten, maar ik begrijp goed dat dat vervelend is voor de woonbootbewoners. Misschien is het een idee om daar waar geen boten liggen het talud open te stellen?" (Een walkantbewoner, Broek, 2015, p.51)

"Bedoel je de dat de helling openbaar is? Zo ziet het er niet uit. Ik heb ook nooit informatie ontvangen over plannen. Maar dat kan ook aan mij liggen, want ik ben niet zo geïnteresseerd in de laatste ontwikkelingen in de buurt" (Een walkantbewoner, Broek, 2015, p.51)

Het is niet de bedoeling het talud te betreden en ik denk dat dat ook goed is. Ik zou het ook niet fijn vinden als mensen door mijn voortuin liepen. De steile helling onttrekt het ook aan het zicht. Samen met de lage ingang naar de woonboten maakt dat er geen sociale controle mogelijk is" (Een buurtbewoner, Broek, 2015, p.52)

Dit doet de vraag reizen hoe belangrijk het is dat het hele talud wordt herzien. Op basis van het studentenonderzoek wordt duidelijk dat de woonbootbewoners met hun inspanningen iets hebben gerealiseerd wat gedoogd en gewaardeerd wordt. Vanuit dit inzicht kun je stellen dat niet alles van wat er nu al bestaat veranderd hoeft te worden.

"Het onderhoud is minimaal, het is ruig en overgroeid met onkruid, maar het is fijn om er te wandelen en op een bankje te zitten" (voorbijganger, Amstel, Simons, 2016)

"De variatie is prachtig, sommige tuinen zijn heel wild en anderen goed onderhouden"
(voorbijganger, Nieuwe Vaart, Simons, 2016)

"Ik heb geen idee of het privé of openbaar is, maar dat vind ik ook niet belangrijk"
(voorbijganger, Amstel, Simons, 2015)

"De mensen hier hebben geluk dat ze zo'n plekje hebben, het is belangrijk elkaar dit te gunnen, ik geniet ervan" (voorbijganger, Amstel, Simons, 2015)

2.2 Succesfactoren bij zelfbeheer

Studies naar de praktijk van bewoners-zelforganisatie³ laten zien dat betrokkenheid van bewoners bij hun buurt kan leiden tot meer eigenaarschap en verantwoordelijkheidsgevoel. Vaak ongemerkt worden gaande een zelfbeheer initiatief in het groen veel meer aspecten van het samenleven geïntegreerd (biodiversiteit, veiligheid, sociale cohesie, educatie, etc.). De projectleider zelfbeheer afdeling Beheer openbare ruimte, stadsdeel Amsterdam-West verwoordt dat heel helder in Pionieren, jaarmagazine over het samenspel van groene burgerinitiatieven en overheden (2016): "Zelfbeheer moet je niet zien als een bezuinigingsmaatregel, je moet het doen om betrokkenheid in de buurt te vergroten. Het levert vooral maatschappelijk rendement op".

Studenten Dino Johannes en Zohal Mahmubi (2014) hebben in het kader van hun afstudeeronderzoek succes en faalfactoren in beeld gebracht op basis van geraadpleegde literatuur en afgenomen interviews in de casestudies.



Figuur 13: succesfactoren vanuit het theoretisch kader



Figuur 14: faalfactoren vanuit het theoretisch kader

Figuur 04 Succes en faalfactoren op basis van geraadpleegde literatuur (Mahbubi, Johannes, 2014).

³ Alleen al een decennium Alterra onderzoek: de serie Burgers & Landschap, de serie ZoDoenWijDatHier, het Leernetwerk Samenspel Burgerinitiatieven en Overheden in het groene domein



Figuur 33: succesfactoren vanuit de case study



Figuur 34: faalfactoren vanuit de case study

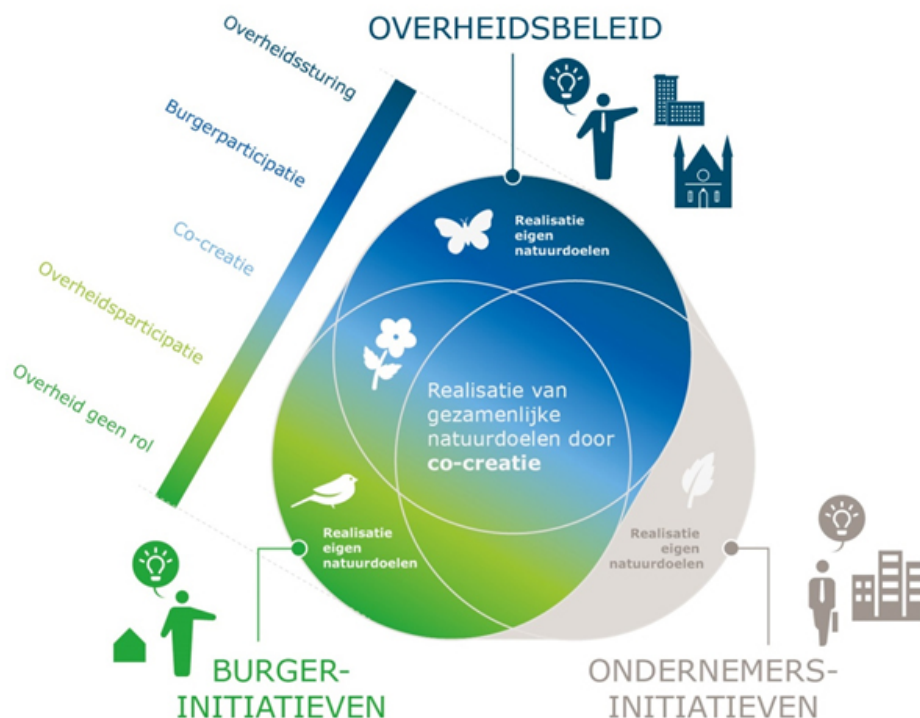
Figuur 05 Succes en faalfactoren op basis van casestudie interviews (Mahbubi, Johannes, 2014).

Stadsdeel Amsterdam-West heeft al veel ervaring met het ontwerpen en beheren van de buitenruimte in een vorm van co-creatie tussen gemeente en bewoners. Mogelijk wordt deze manier van werken richting gevend voor de rest van Amsterdam en daarmee dus ook de voor het initiatief rond het groene talud van de Eilandboulevard. Belangrijke elementen bij zelfbeheer in Amsterdam West zijn: zelfbeheer op vrijwillige basis en financiering vanuit het buurtbudget, een budget dat door gebiedsmakelaars en ABC Alliantie Welzijn wordt 'bewaakt', belangrijk is draagvlak en goed overleg, bijna alles is mogelijk, altijd 2-3 bewoners contactpersonen tenzij het om geveltuintjes gaat. In de uitwerking zijn posten opgenomen voor: ambtelijke ondersteuning, aanleg & ontwerp, nazorg (1 op 1 gesprekken jaarlijks, symposium), herstelkosten (voor als het niet lukt, wat overigens nauwelijks voorkomt).

2.3 Samenwerken

Groen licht voor zelfbeheer van het talud vraagt nu om aandacht voor het 'samenspel' tussen gemeente en de individuele bewoners en / of georganiseerde bewoners. Bij wie ligt het initiatief, wie draagt de verantwoordelijkheid en risico's, wie draait op voor de kosten en hoe wordt de continuïteit geborgd.

Niet altijd verloopt de realisatie van zelfbeheer en de verdeling van rechten en plichten tussen zelfbeheerders en gemeente even soepel. Zo verhaalde in april 2014 een verontwaardigde zelfbeheerster van watertuinen op de Oostelijke Eilanden in Het Parool over een aangeboden contract waarin alleen de plichten voor haar waren opgenomen. Zij stuurde een versie terug waarin ze ook enkele rechten voor zelfbeheerders had toegevoegd, bijvoorbeeld dat een zelfbeheerder ieder jaar subsidie moet krijgen op basis van gemaakte kosten (Broek *et al.*, 2014).



Figuur 06 Meervoudige democratie (2014) – plek op de 'ladder' bepaalt mede de organisatie van het zelfbeheer. Bij overheidsparticipatie is de overheid betrokken op initiatief van het burgerinitiatief. Hier geeft een overheid ruimte aan burgerinitiatieven of faciliteert of stimuleert zij burgerinitiatieven. Bij burgerparticipatie nodigt een overheid burgers uit om mee te denken en werken aan de invulling van overheidsbeleid. Co-creatie wordt mogelijk als een overheid (en een burgerinitiatief) de eigen doelen en werkwijze kan loslaten of daarin kan opschuiven.

2.3.1 Pilot

Een klein stukje van het talud langs de Kattenburgergracht is heringericht als pilot. Uitgangspunt voor het ontwerp dat Bram Breedveld met de (woonboot)bewoners hiervoor maakte is dat er in de toekomst geen bomen meer in het talud worden geplant. In het plan is het behoud van bestaande waardevolle bomen en struiken in het talud een aandachtspunt. Een van de vragen die er leeft bij betrokken bootbewoners is hoe continuïteit in het beheer van het talud te borgen bij wisseling van eigenaarschap van de ligplaats. Pilot 'ondersteuner' André Agterof denkt aan het opstellen van een 'groen paspoort' om de inrichting van de 'tuin' overdraagbaar en bindend te maken. Het 'groene paspoort' moet het ontwerp beschrijven inclusief de gehandhaafde bomen uit het verleden.

In een oriënterend gesprek met de projectleider zelfbeheer van de afdeling beheer openbare ruimte, stadsdeel Amsterdam-West (9 februari 2016) wordt het groen paspoort als sympathiek maar lastig uitvoerbaar bestempeld. *"Het totaal ontwerp voor zo'n groene zone moet als structuur helder zijn, zoals bijvoorbeeld de bomenlaan, de haag uit de pilot en de eco-zone. Invulling per wallekant is dan aan de woonbootbewoners."*

Een woonbootbewoner heeft de ambitie om geïnteresseerde walbewoners meer te betrekken om te voorkomen dat bootbewoners exclusief een eigendomsrecht gaan voelen. Hij ziet idealiter maximaal drie werkgroepen voor zelfbeheer voor zich. Zelf wil hij het initiatief nemen voor een groep Kattenburg waar het beheer van de Nieuwe Hoofdhof samengenomen wordt met de oever van de Nieuwe Vaart ter hoogte van Kattenburg. Het idee dat bij de betreffende bewoner leeft is dan aan te sluiten op de verduurzamingsplannen met Kattenburg (<http://www.buurtorganisatie1018.nl/nieuws-uit-1018/2015/10/29/kattenburg-werkt-aan-verduurzaming>). Praktisch kan dat betekenen dat de beheergroep onder de coöperatie Energie Kattenburg gaat opereren. Het ideaal van de bewoner is dat de andere bootbewoners zich ook in meer organische verbanden gaan organiseren samen met walbewoners.

De besluitvorming over de inrichting van de kade zal plaatsvinden in 2016. Dan gaat het over een evaluatie van de pilot (de inrichting): komt er een blokhaag, komt er een eco zone, wordt de glooiing van het talud behouden, blijft waardevol groen bestaan, komen er trappen of loopbruggen naar de boten, en wat wordt de breedte van vlonders? Wat betreft pilot 'ondersteuner' André Agterof gaat het dan ook over wat er besloten wordt over het (zelf)beheer en de voorwaarden waaronder.

2.4 Geen zelfbeheer, maar een wallekantovereenkomst?

Het ACT⁴ onderzoek (Broek *et al.*, 2014) heeft een beknopt advies geformuleerd voor de organisatie van het zelfbeheer van het 800 meter lange talud. Inzet van het advies is een georganiseerd beheer van het talud door woonbootbewoners van de Nieuwe Vaart aangevuld met geïnteresseerde walkantbewoners. In een oriënterend gesprek (9 februari 2016) over dit voorstel hebben projectleiders zelfbeheer van stadsdeel Amsterdam-West, geadviseerd dit model niet te hanteren. Ze stellen voor het praktisch te houden. Geen zelfbeheerovereenkomst, maar per boot een wallekantovereenkomst. Samenwerken met walbewoners en groenbeheer initiatieven staat iedereen daarbij vrij.

Wallekantovereenkomst - er is sprake van zelfzorg voor het stuk grond (in bruikleen) voor een ark/boot door de woonbootbewoner in overleg met de gemeente. Toezicht ligt bij de gemeente (spelregels). Wanneer de woonbootbewoner geen zelfzorg wil onderhoudt de gemeente de walkant.

⁴ Academic Consultancy Training, een verplicht onderwijsselement in de masterfase van diverse studierichtingen aan de Wageningen Universiteit.

3 De (groene) openbare ruimte

3.1 Talud, (niet) onderdeel van de openbare ruimte?

Met het toenemen van de druk op de openbare ruimte in steden komt de leefbaarheid van de stad voor haar inwoners onder druk te staan. In veel buurten en wijken slagen bewoners erin zich te organiseren en door ingrepen in de openbare ruimte weten ze de leefbaarheid van de buurt te verbeteren. Keerzijde is dat dit soms kan leiden tot een afname van de (gevoelde) openbaarheid. Zo hebben de bewoners van het Binnengasthuisterrein (Kruit *et al.*, 2015) na jaren van nachtelijke overlast een aantal onderdoorgangen afgesloten en er is veel straatmeubilair verwijderd. Met deze maatregelen, gericht op het beperken van de toegankelijkheid en het ontmoedigen van verblijf, heeft het openbare gebied een beetje aan openbaarheid ingeleverd.



Figuur 07 Vier typen van openbaarheid. De eerste twee beelden gaan over een afgesloten privé tuin (Keizersgracht) en het Begijnhof dat voornamelijk privé eigendom is maar overdag is opengesteld voor het publiek. De ander twee beelden gaan over het Oosterpark met belemmering in toegankelijkheid en inclusiviteit (voor fietsers) en de Dam als een publiek plein met maximale toegankelijkheid en inclusiviteit (Bijlsma, 2014).

Als je de uitgangspunten voor openbaarheid uit het onderzoek van Tesse Bijlsma (Bijlsma, 2014) hanteert dan maakt het talud langs de Nieuwe Vaart nu geen onderdeel uit van de openbare ruimte. Het eigendom ligt formeel / juridisch bij de gemeente, het beheer wordt door gemeente en woonbootbewoners uitgevoerd, de toegankelijkheid en inclusiviteit zijn beperkt tot de woonbootbewoners.

Toegankelijkheid

1. Visuele toegankelijkheid voor voetgangers
2. Visuele toegankelijkheid voor fietsers
3. Afwezigheid van belemmeringen en obstakels voor voetgangers
4. Afwezigheid van belemmeringen voor fietsers

Inclusiviteit

5. Het verhogen van de inclusiviteit voor sociale interacties
6. Het verhogen van de inclusiviteit voor specifieke gebruikersgroepen door gebruikersstromen te scheiden doormiddel van variatie in oppervlaktes en hoogteverschillen.

Zes ontwerpprincipes voor het faciliteren (of belemmeren) van toegankelijkheid en inclusiviteit in de Amsterdamse binnenstad in het algemeen en het Binnengasthuisterrein in het bijzonder (Bijlsma, 2014).

3.2 Talud als beleefbaar onderdeel van de openbare ruimte

3.2.1 Dilemma

De situatie met het talud kent een gelijksoortig dilemma als de discussie over de openbaarheid van het Binnengasthuisterrein. Veiligheid is een reëel punt van aandacht voor deze specifieke situatie. De steile helling van het talud, de gevel van de aanpalende woonboot en het 'dak' van overhangende takken van de Iepen langs de Nieuwe Vaart creëren samen een besloten ruimte waarop zicht vanaf de straat ontbreekt.

Hoe kan een talud in zelfbeheer met een ecologische inrichting bijdragen aan een openbare ruimte in de Eilandenboulevard die heringericht gaat worden om verblijf en langzaam verkeer te faciliteren? De uitdaging lijkt dan ook te liggen in het ontwerpen van een talud dat beleefd kan worden als onderdeel van de openbare ruimte en tevens de privacy waarborgt van de aanwonende woonbootbewoners.

"Het voelt alsof je aan de ingang staat van een voortuin. De brievenbussen van de woonbootbewoners staan naast de stoep. De brievenbus schept een soort onzichtbare lijn die je niet makkelijk oversteekt." (Broek, 2015)



Figuur 08 Een dak van overhangende takken, een stijl aflopend talud en de nabije ligging van de woonboot dragen bij aan een private sfeer (Simons, 2016).

3.2.2 Beleefde openbaarheid

Zelfbeheer kan de beleving van de openbaarheid van een plek beïnvloeden. Dat heeft vaak direct een relatie met de wijze waarop ontwerp en beheer worden uitgevoerd, de wijze en mate waarin anderen worden betrokken (proces), de vormgeving (fysiek & visueel), de materiaalkeuze (fysiek & visueel) en de communicatie (informatie) (Broek, 2015).

Door overgangen in de openbare ruimte tussen wel en geen zelfbeheer te markeren kunnen voorbijgangers het gevoel krijgen dat de begrensde ruimte privé terrein is. (Broek, 2015 p.23/11).

3.2.3 Betrekken van mensen, communiceren en informeren

Liz van de Broek laat in haar onderzoek (Broek, 2015) zien dat de wijze waarop de beheerder(s) communiceren met de omgeving (omwonenden en voorbijgangers) van grote invloed kan zijn op het gevoel van openbaar zijn van een plek. Communicatie gaat over jezelf en je initiatief zichtbaar maken, maar ook over ruimte geven aan anderen door te luisteren naar (ideeën van) anderen en je open kunnen / willen opstellen voor participatie van die anderen.

Zelfbeheerders kunnen, door de ruimte fysiek te veranderen en er regelmatig aanwezig te zijn, anderen uit de buurt die niet actief participeren in het beheer het gevoel geven niet welkom te zijn. (Broek, 2015). Een goede informatievoorziening draagt bij aan de 'toegankelijkheid' van het initiatief / de plek. Dat betekent dat mensen op de hoogte zijn of kunnen komen van het initiatief en weten wie aanspreekpunt is voor een toelichting.

Een heldere communicatie met de buurt en de gemeente is verder vanzelfsprekend van belang om samen te kunnen werken, legitieme besluiten te kunnen nemen en snel problemen op te kunnen lossen (Broek, 2015).

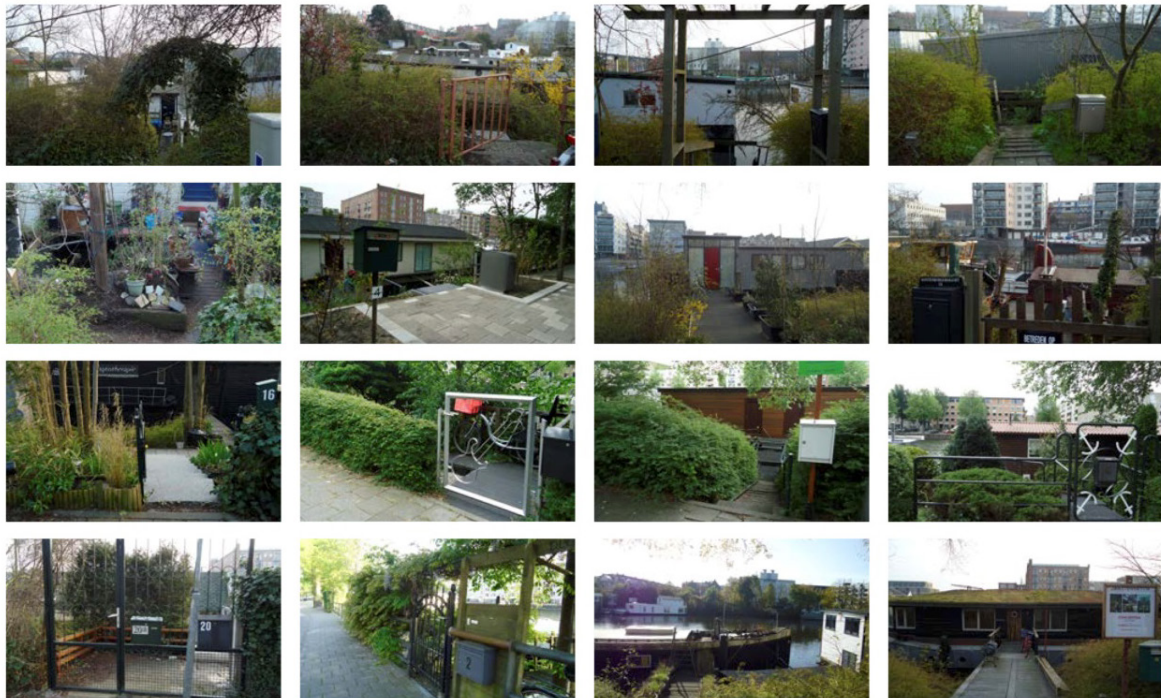
3.2.4 Vormgeving & materiaalkeuze

De beheerder(s), mede verantwoordelijk voor het ontwerp en de materialisering, hebben invloed op de fysieke en visuele aspecten van een plek. Deze twee hangen samen. Wanneer je besluit dat het talud op z'n minst visueel onderdeel wordt van de openbare ruimte dan is zicht op het talud een voorwaarde. Het onderzoek van Liz van de Broek (Broek, 2015) maakt duidelijk dat privé objecten makkelijk kunnen leiden tot een gevoel dat de ruimte niet openbaar is. Dit zou betekenen dat deze ruimte in ieder geval ontdaan moet worden van elementen die kunnen duiden op privé gebruik (opslag, terrasjes, schuurtje, bbq, etc.), maar ook hekwerken die de toegang tot het talud afsluiten.



Figuur 09 Privé objecten in de openbare ruimte maken ruimte minder openbaar (Simons, 2016).

ENTRANCES AT THE NIEUWE VAART



Figuur 10 Afscheidingen in alle soorten en maten langs het talud van de Eilandenboulevard (Simons, 2016).

De ambitie van de (woonboot)bewoners om een ecologische invulling te geven aan het talud langs de Nieuwe Vaart is in dat licht van het ervaren van de plek als onderdeel van de openbare ruimte interessant.

'De situatie langs de Nieuwe Vaart maakt duidelijk dat het lastig is een groen ruimte zo vorm te geven dat die niet toegankelijk is, maar wel openbaar voelt. De intentie die er is om de ruimte een ecologische functie en inrichting te geven maakt het voor mensen wel makkelijker te accepteren dat het niet toegankelijk is (Broek, 2015)'.

4 Bestemming & invulling talud

4.1 Herprofilering

4.1.1 Verblijf en doorstroming

Met de bestuursopdracht economie en toerisme (2005) is een start gemaakt met de herontwikkeling van de Eilandenboulevard⁵. Uit de structuurvisie 2040 (gemeente Amsterdam, 2011) wordt niet helemaal duidelijk wat een Eilandenboulevard moet gaan oplossen voor het centrum van Amsterdam. In het document Varianten voorlopig ontwerp wegprofiel Eilandenboulevard (juni 2015) moet de drukke route voor autoverkeer worden getransformeerd naar een prettig verblijfsgebied voor bewoners en bezoekers. Er komen maatregelen om de snelheid van het autoverkeer te verlagen, terwijl tevens wordt gesteld dat de doorstroming moet worden verbeterd.

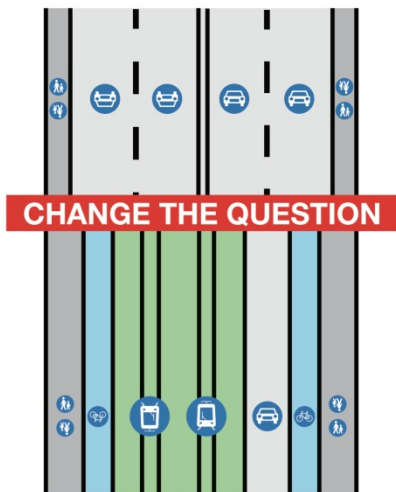
In het document Varianten voorlopig ontwerp wegprofiel Eilandenboulevard (juni 2015) wordt een wensbeeld geschetst van een groene allee met pleinen en zicht op het water. Ook wordt benoemd dat de lokale economie van de boulevard en de Eilanden er van moet kunnen profiteren. Om het gebied van de toekomstige Eilandboulevard te transformeren naar een prettig verblijfsgebied voor bewoners en bezoekers lijken de huidige profielvarianten (juni 2015) nog wel erg veel gericht op de (auto)mobiliteit. Is dat wel voldoende om het gebied te kunnen transformeren naar een aantrekkelijk verblijfsgebied?

Aan de Eilandboulevard ligt een bijzonder Amsterdams experiment. Aan de meest oostelijke punt van de Oostelijke Eilanden ligt de wijk Funen. Hier staan de voetganger en fietser centraal en lijken alle ingrediënten aanwezig voor verblijf. In de Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030 is veel aandacht voor het leefbaar en bereikbaar houden van de stad Amsterdam. De fiets krijgt extra aandacht door meer en betere fietsparkeer oplossingen en de auto krijgt (iets) minder ruimte in delen van de stad. Echter, hoe weeg je mobiliteit in de stad voor de auto af tegen mobiliteit van mensen? Wat betekenen keuzes voor de ontwikkeling van de stad? En op welke manier kun je daarop al anticiperen bij herprofileringsopgaven als die van de Eilandboulevard?



Figuur 11 Het op de Oostelijke Eilanden gelegen Funen is geheel ingericht op langzaam verkeer (Jeroen Kruit).

⁵ Kattenburgerplein, Kattenburgergracht, Wittenburgergracht en Oostenburgergracht langs de Nieuwe Vaart.



*Change the
Question from:*

*How many cars
can we move
down a street?
(so last century)*

To:

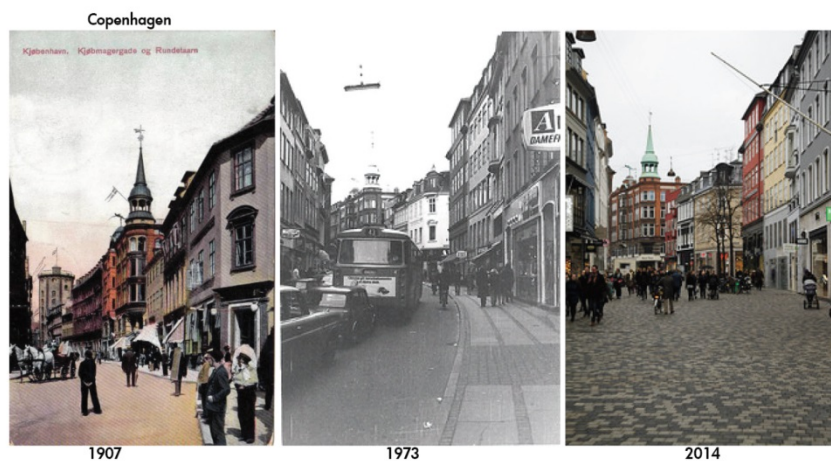
*How many
PEOPLE can we
move down a
street?*

*Paris, Dublin,
Barcelona,
Buenos Aires
etc.*

THE
MASTER
CLASS

copenhagenize.eu

Figuur 12 Durft de gemeente Amsterdam ook zulke vergaande keuzes te maken ten aanzien van de automobilititeit in de stad? (Copenhagenize, 2015).



THE
MASTER
CLASS

copenhagenize.eu

Figuur 13 In Copenhagen worden rigoureuze keuzes gemaakt. (Copenhagenize, 2015).

4.2 Het talud

4.2.1 Groene kades zeldzaam

Uit de analyse van Anneriek Simons (Simons, 2016) blijkt dat de Nieuwe Vaart één van de weinige plekken in Amsterdam is waar de woonboten langs een kade liggen met een groene inrichting. Ook deze kade maakt onderdeel uit van het nieuw te ontwerpen profiel voor de Eilandboulevard in wording.

RESEARCH LOCATIONS



Figuur 14 Nieuwe Vaart en Amstel een van de weinige plekken in Amsterdam met woonboten liggen langs groene kades (Simons, 2016).

4.2.2 Rijke variatie

20 jaar lang is de kade langs de Nieuwe Vaart in minimaal beheer geweest bij de gemeente. De woonbootbewoners, als direct aanwonenden, hebben in deze periode het talud in gebruik genomen. Dit gebruik is altijd gedoogd geweest. Het heeft geleid tot een grote variatie van plekken. Sommige daarvan hebben van de direct aanwonenden heel veel aandacht gekregen en zijn ontwikkeld tot tuinen terwijl andere plekken zijn verwilderd en de uitstraling van een bos hebben. De toegang van het talud naar de woonboten varieert van geheel open tot volledig met hekken afgesloten van de openbare ruimte.



Figuur 15 'Taludtuin' - een voorbeeld waarvan de zorg en aandacht vanaf spat (Mahbubi, Johannes, 2014).



Figuur 16 'Afscherming' - visuele en soms fysieke afsluiting van de openbare ruimte (Mahbubi, Johannes, 2014).



Figuur 17 'Zonder aandacht' - verwaarlozing en verwildering (Mahbubi, Johannes, 2014).



Figuur 18 'Privatisering / toe-eigening' - terrasjes, schuurtjes, opslag in het talud (Simons, 2016).

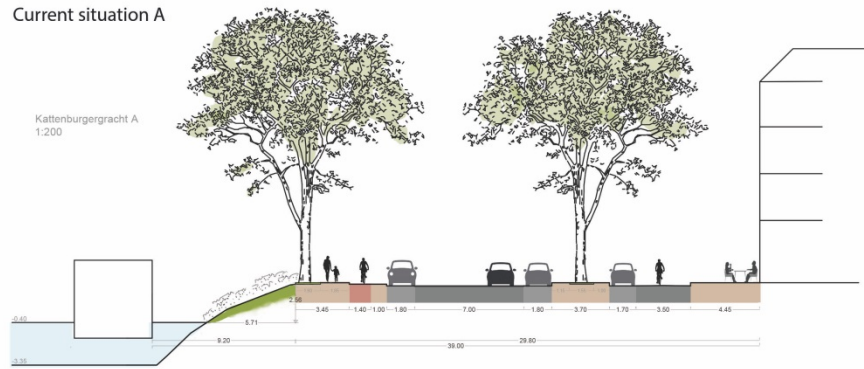
4.3 Ontwerputdaging talud

4.3.1 Talud, integraal onderdeel van het profiel

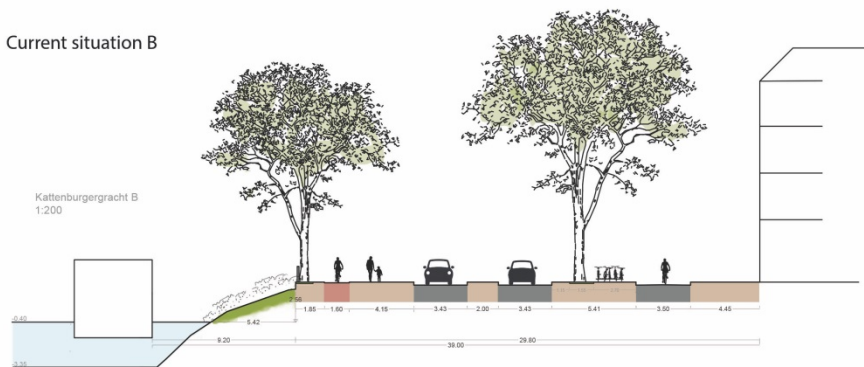
De vraag van de woonbootbewoners langs de Nieuwe Vaart aan de Wetenschapswinkel was te adviseren over invulling en zelfbeheer van het weelderig groene talud. Dit talud maakt deel uit van een her te profileren profiel dat met haar inrichting aantrekkelijk moet worden voor verblijf en langzaam verkeer.

De ontwerputdaging zit hem in het ontwikkelen van een talud dat onderdeel is van het te ontwikkelen profiel dat beleefd kan worden als onderdeel van de openbare ruimte en tevens de privacy waarborgt van de aanwonenden.

Current situation A

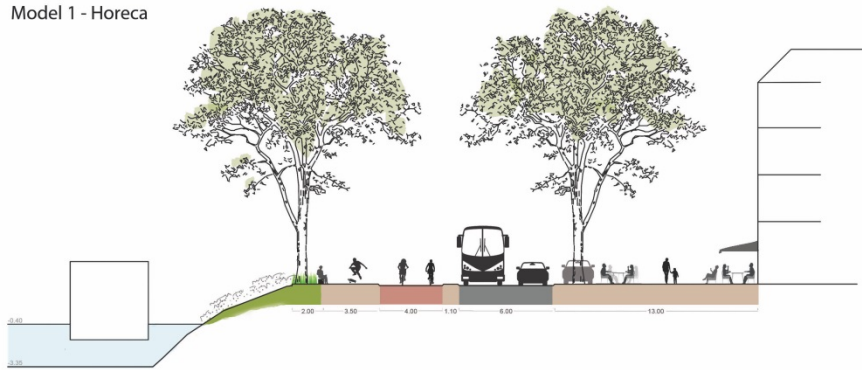


Current situation B

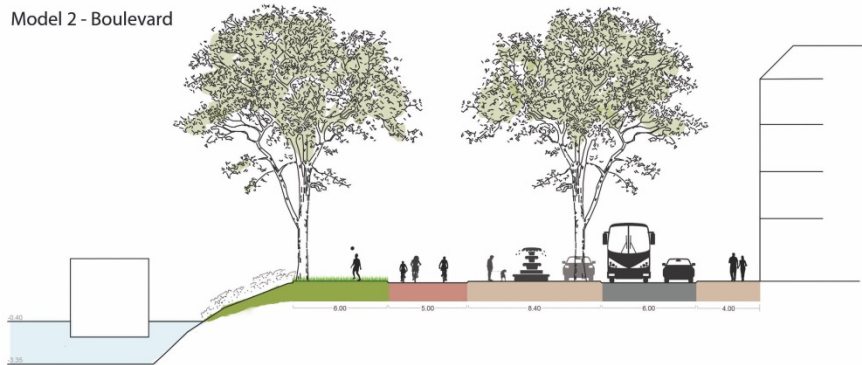


Figuur 19a Bestaande profiel op twee locaties op de Kattenburgergracht (Simons, 2016).

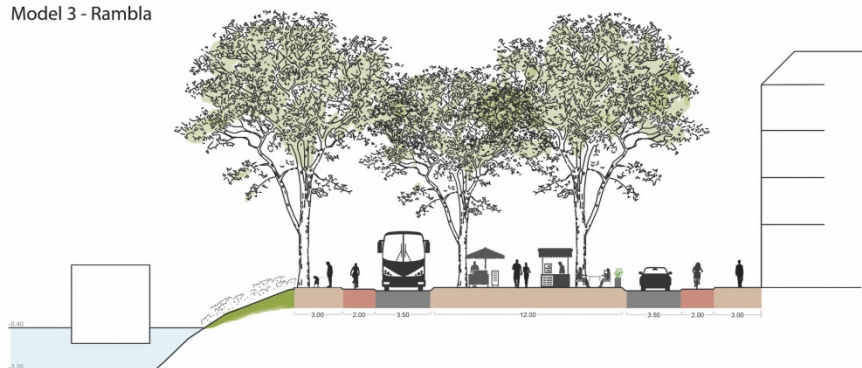
Model 1 - Horeca



Model 2 - Boulevard



Model 3 - Rambla



Figuur 19c Ontwerpverkenningen profiel door Annerkiek Simons (Simons, 2016).

4.3.2 Framing

Anneriek Simons laat in haar onderzoek (Simons, 2016) zien dat sterke kaders een structuur kunnen bieden waarbinnen veel ruimte voor diversiteit (zelfbeheer) zonder dat dat de ruimte gaat overheersen.

FRAMING



Figuur 20 Voorbeeld van kadering langs openbaar groen en van randen van een openbare ruimte (Simons, 2016).

In het geval van de Nieuwe Vaart zal de discussie over de invulling van de ruimtes binnen de kadering gaan over de hoogte van de vegetatie (zicht), behoud van bepaalde bomen en struiken, de bloeiwijze en periode (tbv insecten en vogels) en de hoeveelheid variatie.



Figuur 21 (Links) In het kader van de Pilot is er gekozen voor een stevige blokhaag op de overgang van de straat naar het talud. Dit is een helder voorbeeld van een kadering. Hier wordt de blokhaag zelf ook nog eens wordt begrensd door een opstaande rand. In het geval dat je wilt dat er zicht is op het talud voor voorbijgangers is het zaak de blokhaag laag te houden. Het ontbreken van een helkje bij de toegang tot het talud zal voorbijgangers helpen de schroom te overwinnen om even met een been het talud op te stappen om te kijken de tuinen te bewonderen. (Rechts) Ingang zonder hek (Simons, 2016).

4.3.3 Invulling

Bij het ontwikkelen van een esthetiek voor het talud gaat het er om dat recht wordt gedaan aan de zichtbaarheid van het water, de beleefbaarheid van het talud voor voorbijgangers, de ecologische uitgangspunten, een gefaseerde bloei door het jaar heen, de diversiteit in smaak bij de woonbootbewoners en behoud van bestaande kwaliteiten. In de discussie voorafgaand aan de besluitvorming is er bijvoorbeeld ook al gesproken over het behoud van de zaailingen van de Iep in het talud totdat de nieuwe aanplant in de te herstellen laan voldoende tot wasdom is gekomen.

Op dit moment kent het talud een grote diversiteit. Iets dat door woonbootbewoners en voorbijgangers wordt gewaardeerd (Broek, 2015 en Simons, 2016). Een kadering zoals voorgesteld door Simons (2016) en door Bram Breedveld samen met de woonbootbewoners bedacht en in de pilot uitgevoerd kan helpen het talud als één langgerekt groenelement te beleven en recht te doen aan de diverse wensen van de woonbootbewoners met betrekking tot de inrichting binnen de kadering. Een groenblijvend kader kan helpen de contrasten tussen het zomer en winterbeeld te verzachten. Iets wat er zomers paradijselijk uit kan zien kan in de winter makkelijk grijs en verwaarloosd ogen.



Figuur 22 Effect van zomer en winter op het beeld (let op foto is niet op dezelfde plek gemaakt) (Simons, 2016).

5 Reflectie

Het studentenonderzoek dat is ingegaan op de vragen van de vereniging de Nieuwe Vaart heeft richtingen geduid voor het organiseren van het zelfbeheer en aandachtspunten geformuleerd voor een inrichting van het talud. Een talud dat als onderdeel van de openbare ruimte beleefd kan worden en waarbij bestaande kwaliteiten worden behouden.

Er is vastgesteld dat het groene talud langs de Nieuwe Vaart een zeldzaam verschijnsel in Amsterdam is en dat het door (woonboot)bewoners en voorbijgangers wordt gewaardeerd. Een herziening van het talud wordt niet bediscussieerd, maar wel is het zaak zorg en aandacht te hebben voor al bestaande kwaliteiten. De gemeente verdient een compliment omdat ze heeft geluisterd naar de (woonboot)bewoners en heeft besloten een groene kade en het zelfbeheer te behouden bij de herprofilering van het Kattenburgerplein, de Kattenburgergracht, de Oostenburgergracht en de Wittenburgergracht.

In het document Varianten voorlopig ontwerp wegprofiel Eilandenboulevard (juni 2015) wordt gesproken van een complexe opgave waarbij wegprofiel, talud en water als afzonderlijke elementen in de inspraak zullen worden gebracht. Het is de vraag of het opknippen van de opgave niet ook een risico met zich meebrengt. Een risico dat de verschillende onderscheiden onderdelen ruimtelijk, organisatorisch en esthetisch onvoldoende een geheel gaan vormen.

Een aflopend talud dat als openbaar wordt ervaren, maar dat niet fysiek toegankelijk is voor anderen dan woonbootbewoners blijkt niet eenvoudig. Zelfbeheer van het talud blijkt daarbij nog een extra complicerende factor. Studentenonderzoek in deze studie heeft duidelijk gemaakt dat vormgevingsaspecten en informatievoorziening van invloed zijn op de beleving van de openbaarheid. Afwezigheid van private opstallen en hekwerken, heldere informatievoorziening en een duidelijk aanspreekpunt lijken cruciaal te zijn voor het beleven van een plek als openbaar. Uit interviews komt naar voren dat het idee voor een ecologische inrichting van het talud een gunstige invloed kan hebben op het draagvlak voor een niet openbaar toegankelijk talud in zelfbeheer bij (woonboot)bewoners.

Zelfbeheer heeft veel aandacht gekregen in deze studie. In een oriënterend gesprek met de projectleider zelfbeheer uit Amsterdam West werd het studentenadvies, een organisatie van het zelfbeheer op straatniveau, als niet praktisch gekwalificeerd. Een pragmatische insteek werd geadviseerd, waarbij een wallekantovereenkomst met elke booteigenaar wordt gesloten waarin beheer en gebruik wordt vastgelegd. Zorgpunt hierbij is dat op deze manier beheer dreigt te worden gereduceerd tot individuen. De ideeën die er zijn om meer op het niveau van de (buurten op de) Eilanden samen te werken in zelfbeheer worden zo wel geheel afhankelijk van wat er in het informele circuit tussen actieve bewoners wordt georganiseerd.

In de verschillende studentonderzoeken komt naar voren dat zelfbeheer als bewonersactiviteit van grote waarde kan zijn voor meer betrokkenheid van bewoners bij hun buurt. Crossovers met allerlei andere thema's (zoals: duurzaamheid, veiligheid, gezondheid) liggen voor het grijpen. De vraag is of een formule voor zelfbeheer, teruggebracht tot overeenkomsten tussen individuele woonbootbewoners en de gemeente, voldoende basis is voor het vergroten van het zelforganiserende vermogen van buurten.

Een ander punt van aandacht is of het idee van een ecologische inrichting van het talud bij individuele overeenkomsten voor het zelfbeheer wel haalbaar is. Hoe wordt een ecologische inrichting van het hele talud geborgd bij individuele afspraken per boot? En wat als een woonbootbewoner geen zelfbeheer wil? Gaat de gemeente dan zorgdragen voor het ecologische beheer?

Een grote ingreep als een herprofilering vraagt om iets te bouwen dat de komende decennia de stedelijke mobiliteit goed bedient. Je kunt je afvragen of het door de gemeente voorgestelde nieuwe profiel voldoende tegemoet komt aan het gewenste faciliteren van langzaam verkeer en verblijf op en langs de Eilandboulevard. Kijkend naar de toekomst van mobiliteit in de stad is het zaak de vraag te stellen in hoeverre er in de (nabije) toekomst nog (een dominante) plek is voor de auto in de (binnen)stad. Aandacht voor hoe je mobiliteit in de stad voor de auto afweegt tegen mobiliteit van mensen vraagt wellicht om een nog prominentere positie op de mobiliteitsagenda.

Bronnen

Bijlsma, T. (2014) "the phenomenology of publicness: designing an accessible and inclusive Binnengasthuis area". Master Thesis Landscape Architecture, Wageningen.

Broek, L. (August 2015) The publicness of privately managed public green space. A case study research of civic initiatives in participatory governance. Master Thesis Forest and nature conservation. Wageningen University.

Broek, L. van den, Dobben, E. van, Muntjewerf, S., Nieuwland, W., Reitsema, R. (Mei 2014) Advies voor een organisatiestructuur voor het zelfbeheer van het talud aan de Nieuwe Vaart te Amsterdam. Openbare ruimte & zelfbeheer in de participatiesamenleving. 1287 – Academic Consultancy Training, Wageningen Universiteit.

Gemeente Amsterdam – Stadsdeel Centrum. (juni 2015) Varianten voorlopig ontwerp wegprofiel Eilandenboulevard.

Gemeente Amsterdam – Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar (juni 2013) Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030.

Gemeente Amsterdam – Structuurvisie 2040, economisch sterk en duurzaam (febr. 2011). Groene burgerinitiatieven en de rol van overheden | Wageningen UR: <https://youtu.be/n2K9DsYNdmc>

Kruit, J. (mei 2014) Een (be)leefbare stad, openbare ruimte in zelfbeheer. Project plan Wetenschapswinkel Wageningen UR.

Kruit, J., Jonge, F. de (januari 2015) Wonen, studeren en werken op het Binnengasthuisterrein: op weg naar een ontwerp op basis van gedeelde belangen. Rapportnummer 315

Laan, A., Stoltenberg, D., Hoeksma, D., Janse van Rensburg, C. Van, Grit, J. (juni 2014) Buurtmoestuin? Zo gedaan! Handleiding voor het opzetten van een buurtmoestuin in Almere. 1392 - Academic Consultancy Training, Wageningen Universiteit.

Mahbubi, Z., Johannes, D. (juni 2014) Zelfbeheer van openbaar groen. Succes- en faalfactoren in verband gebracht met het traject, de organisatie en samenwerking. Afstudeerscriptie Hogeschool Rotterdam, Instituut voor de gebouwde omgeving. Opleiding Ruimtelijke Ordening en Planologie.

Salverda, I., Pleijte, M., Dam, R. Van. (2014) Meervoudige democratie, Meer ruimte voor burgerinitiatieven in het natuurdomein (paper).

Salverda, I., Pleijte, M., Dam, R. Van. (2014) Meervoudige democratie, Meer ruimte voor burgerinitiatieven in het natuurdomein (brochure).

Salverda, I., Pleijte, M., Dam, R. Van., Kruit, J. (2016) Pionieren, jaarmagazine over het samenspel van groene burgerinitiatieven en overheden.

Simons, A. (in ontwikkeling) Masterthesis 'Eilandenboulevard'.

<http://www.wageningenur.nl/nl/artikel/Leernetwerk-Samenspel-burgerinitiatieven-en-overheden-in-het-groene-domein.htm#>



Wageningen UR, Wetenschapswinkel
Postbus 9101
6700 HB Wageningen
T (0317) 48 39 08
E wetenschapswinkel@wur.nl

www.wageningenUR.nl/wetenschapswinkel

Wageningen UR (University & Research centre) ondersteunt met de Wetenschapswinkel maatschappelijke organisaties als verenigingen, actiegroepen en belangenorganisaties. Deze kunnen bij ons terecht met onderzoeksvragen die een maatschappelijk doel dienen. Samen met studenten, onderzoekers en maatschappelijke groepen maken wij inspirerende onderzoeksprojecten mogelijk.

