

A close-up portrait of a man with short brown hair and light blue eyes, wearing a dark suit jacket over a white shirt. He has a slight smile and is looking directly at the camera. The background is a soft, out-of-focus blue and green.

Daan Zandbelt:

'Houd het grote plaatje en de grote opgaven in gedachten, maar ga vooral aan de slag met experimenten ter plekke, leer ervan en doe het zo dat een mislukking geen totale ramp is.'

prettige publieke plekken

RIJKSADVISEUR
DAAN ZANDBELT
LANCEERT
NIEUW CONCEPT

**Daan Zandbelt, architect, stedenbouwkundige en
Rijksadviseur voor de fysieke leefomgeving, is
pleitbezorger van het concept ‘prettige publieke
plekken’, waarbij de bestaande ordeningsprincipes
worden herzien. Wat is dat voor een concept, wat gaat
anders dan voorheen, wat draagt het bij en wat vraagt
het van de vakgemeenschap?**

Het begin van de twintigste eeuw, toen de voorlopers van Stadswerk zich begonnen te roeren in het maatschappelijke debat, was een dynamische tijd met tal van technologische innovaties die ingepast werden in de openbare ruimte. Denk aan verlichting, riolering en de Woningwet. ‘Onze tijd vertoont veel parallellen met toen’, zegt Zandbelt. ‘Ook nu doen tal van nieuwe technieken hun intrede en zoeken we naar manieren om die goed en zinvol in te passen. Denk aan het Internet of Things en duurzame vormen van energieproductie. Wat dat betreft komt het Stadswerk-jubileum op een gepast moment.’

Daan Zandbelt levert een gepassioneerde bijdrage aan deze zoektocht. Aan de hand van het concept ‘prettige publieke plekken’ schetst hij hoe je er bij ontwerp, ontwikkeling en beheer naar kunt streven om voor vrijwel iedere behoefte en iedere bewoner een compleet pakket aan voorzieningen en activiteiten beschikbaar te hebben in de nabijheid, laten we zeggen op fietsafstand. Als mensen volop werk, opleidingen, rust en vertier bij de hand hebben, daalt de (auto) mobiliteit vanzelf, zo toont onderzoek aan.¹ Daarmee ontstaat ruimte voor een aantrekkelijker leefomgeving, wat weer minder mobiliteit tot gevolg heeft - zo ontstaat een positieve spiraal. Bovendien biedt het de

‘Als mensen volop werk, opleidingen, rust en vertier bij de hand hebben, daalt de (auto) mobiliteit vanzelf’

kans om grote opgaven als de bouw van een miljoen woningen, de energietransitie en klimaatadaptatie te realiseren op een manier die onze steden en dorpen versterkt.

Parkeren op het Binnenhof

Zandbelt licht het concept toe. ‘Weet je dat het Binnenhof in Den Haag tot in de jaren zeventig werd gebruikt als parkeerterrein? We vinden dat nu allemaal bizar: hoe kun je zo’n bijzondere plek voor zo’n functie gebruiken? Ik voorspel dat we het in de toekomst net zo vreemd vinden voor tal van andere plekken die we nu voor automobilititeit gebruiken. Kijk bijvoorbeeld eens naar het gebied rond de Haagse stations Centraal, Hollands Spoor en Laan van NOI. Grote viaducten en andere autovoorzieningen maken het tot een plek waar je normaal gesproken echt niet wil zijn. Dat zijn precies de gebieden die we met “prettige publieke plekken” willen omturnen. Het plan voor het Central Innovation District kan hier een goede basis voor zijn. Het voorziet in de bouw van 15.000 tot 25.000 nieuwe woningen en 25.000 banen rond de drie Haagse stations. “Onmogelijk om op die plek zoveel gebouwen toe te voegen” zou je kunnen denken. Ik denk dat het heel goed kan en een prettiger omgeving oplevert als je het volgens de principes van prettige publieke plekken doet. En dat niet alleen: ook de grote opgaven van energietransitie en klimaatadaptatie kunnen er worden gerealiseerd. Het geheim: de vrijkomende ruimte vanwege minder (vooral doorgaande) automobilititeit. Neem de grote toename van kabels en leidingen voor onder meer de energietransitie. Nu moet dat allemaal onder de stoep worden gepropt want de rijbaan moet zo min mogelijk open voor werkzaamheden. Met minder automobilititeit kan de rijbaan smaller worden uitgevoerd en is het bovendien minder erg als die open moet. Je houdt dan zelfs ruimte over voor bijvoorbeeld bomen met goede, ruime groeiplaatsen. Dat maakt de plek weer aantrekkelijker, met minder automobilititeit tot gevolg, meer ruimte voor een aantrekkelijke omgeving, et cetera.’

Maar het gaat nog lang niet overal op deze manier. Zandbelt: ‘Onlangs werd het plan gelanceerd voor



▷ Parkeren op het Binnenhof: tot in de jaren '70 toegestaan, nu zouden we dat bizar vinden. (foto: www.tweedekamer.nl)

‘Snel bouwen is een recept voor toekomstige ellende’

25.000 woningen in Almere Pampus die in hoog tempo gebouwd moeten worden. Ten eerste: snel bouwen is een recept voor toekomstige ellende, dat kun je bijna een wetmatigheid noemen, voorbeelden genoeg. En misschien wel belangrijker: Almere heeft geen woningen nodig maar banen en andere voorzieningen. Nu al staan veel inwoners dagelijks in groten getale in de file op weg naar hun werk. Hoe breed je de snelweg ook maakt, de file komt altijd weer terug. Met die extra woningen komt er nog meer woonwerkverkeer, daar willen ze dan een peperdure railverbinding over het IJmeer voor aanleggen. Zonde van ons belastinggeld. Ik zou zeggen: bouw die woningen in en om Amsterdam en werk ondertussen verder aan de complete stad die Almere op dit moment nog lang niet is. Volkomen logisch, want steden hebben tijd nodig om te rijpen. Met een complete, gerijpte stad geef je de inwoners ook meer keuzevrijheid. Wil je een leuke baan? Dan kun je die op termijn in Almere vinden en bespaar je veel reistijd. Wil je dagelijks in de file staan, dan blijft dat mogelijk maar dat is dan meer jouw keuze.’

Reuring, rust en ruis

‘Prettige publieke plekken’ werkt volgens Zandbelt ook als maatschappelijke emancipatiemachine. ‘Deze gebieden zijn er voor iedereen en ze zijn gemengd. Je ziet daardoor allerlei soorten mensen om je heen. Zelfs een kind kan zien dat sociale stijging en daling mogelijk is, niet als een abstractie maar iets wat je dagelijks ziet gebeuren.’ Niet onbelangrijk: die menging gaat over een wijk; op buurtniveau of nog lager is

juist een zekere homogeniteit gewenst. Zandbelt: ‘Op plekken waar je veel interactie wil, moet je de ruimte compact houden om prettig te zijn. Het Weena in Rotterdam is een voorbeeld van het tegenovergestelde: te ruim bemeten waardoor het niet bruist. Op andere plekken moet je juist rust, ruimte en weldadig groen hebben, zodat rustzoekers het gebied niet hoeven te verlaten. Daarnaast is er behoefte aan plekken waar het een beetje schuurt, waar ruimte is voor dynamiek en experiment, waar wat ruimere normen zijn voor activiteiten die hinder veroorzaken, en de hinder deels wegneemt door nieuwe slimme technieken. We vatten dat samen als zones voor “reuring, rust en ruis” in elkaars nabijheid.’

‘Dan is er nog de factor tijd’, zegt Zandbelt. ‘Zorg dat het op een plek goed toeven is op alle momenten van de dag. Denk aan O.M.A. - plinten met activiteiten in de Ochtend, Middag en Avond. Zorg bijvoorbeeld voor woningen in de nabijheid van een kantorengedebied voor levendigheid na werktijd. En maak een plek zo, dat deze prettig overkomt als het druk is én als het rustig is. Ik vind het stationsgebied van Rotterdam Centraal daar een goed voorbeeld van. Als het druk is, zitten er tientallen mensen op de zitranden en is het gezellig. Maar op een regenachtige zondagochtend ogen deze zitranden niet als troosteloze lege banken, maar als chique omkadering van het groene plantsoen. Dat is een heel ander gevoel dan een niet gebruikt, hyperspecifiek ontwerp voor slechts één vorm van gebruik; onze steden en recreatiegebieden staan er vol mee.’

Van Eesteren opnieuw uitgevonden

Met het concept van prettige publieke plekken wordt volgens Zandbelt een nieuwe invulling gegeven aan zonering als ordeningsprincipe. ‘In zekere zin hebben we hiermee Van Eesteren opnieuw uitgevonden. Van Eesteren en zijn CIAM-beweging stonden grootschalige, strakke zonering voor op grond van functiescheiding - wonen, werken, verkeer en recreatie, met brede zones voor verkeer en water ertussen om overlast te minimaliseren. Wij bepleiten een zonering op grond van kwaliteiten, sferen en een maximaal hinder- en

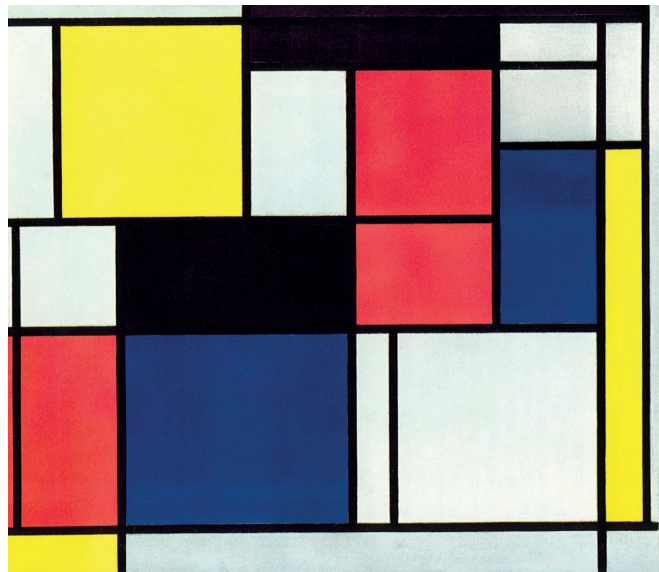
risiconiveau. Elke zone - reuring, rust en ruis - kent een functiemenging; er is ruimte om te wonen, te werken en andere functies. Deze zonering is waarschijnlijk ook kleinschaliger, fijnkorreliger dan die van Van Eesteren. Een mooie analogie vormen de schilderijen van Mondriaan. In het vroeg moderne werk van deze schilder zien we niet alleen symbolisch maar vrijwel letterlijk de stadsplattegrond van Van Eesteren terug - samen richtten ze De Stijl op. Prettige publieke plekken wordt meer verbeeld door het late werk van Mondriaan, met de Victory Boogie Woogie als bekendste voorbeeld. Toeval of niet: dit schilderij refereert aan de stadsplattegrond van Manhattan. En juist Manhattan is een goed voorbeeld van ons concept: reuring op de noord-zuid lopende boulevards, relatieve rust in de zijstraten, ruis in een aantal andere zijstraten.'

Tenslotte: overal en voor iedereen relevant

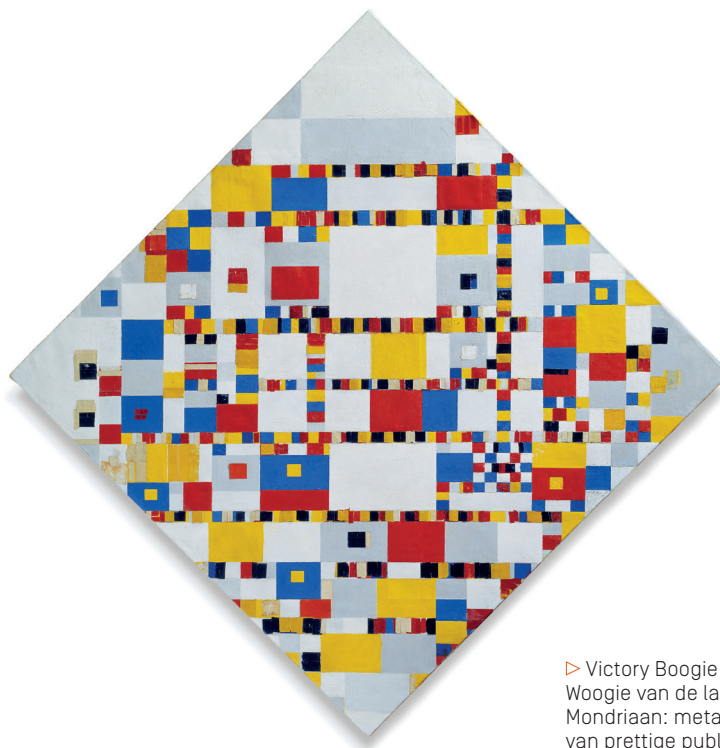
Prettige publieke plekken als term roept wellicht associaties op met mooie bankjes, boulevards en bomen, maar het is groter dan dat. Het gaat ook over de omstandigheden waarin je dergelijke plekken kunt maken. Toch wil Zandbelt hier geenszins aan voorbij gaan. 'Juist op dat niveau moeten we uitvinden wat werkt, want daarmee overtuig je mensen om ergens te verblijven, niet met concepten en grote opgaven. Houd het grote plaatje en de grote opgaven in gedachten, maar ga vooral aan de slag met experimenten ter plekke, leer ervan en doe het zo dat een mislukking geen totale ramp is. Om deze slag te maken, hebben we de hele vakgemeenschap nodig, met alle gedreven en deskundige ontwerpers en beheerders die dagelijks proberen om met "goede" openbare ruimte een bijdrage te leveren aan een gezonde en gelukkige maatschappij. En niet te vergeten: dit is geen verhaal voor grote steden alleen. In dorpen en kleinere plaatsen kun je er net zo goed mee aan de slag.' *

Noot

1. Zie onder meer: Olaf Jonkeren, Hans Wust en Mathijs de Haas; Mobiliteit in stedelijk Nederland; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM); juni 2019.



▷ De vroeg-moderne Mondriaan: metafoor van de functionele stad van Van Eesteren en de CIAM-beweging. (bron: Kunstmuseum Den Haag)



▷ Victory Boogie Woogie van de late Mondriaan: metafoor van prettige publieke plekken. (bron: Kunstmuseum Den Haag)