

S TEDELIJKHEID ONDERWEG

HOE NIEUWE BETEKENISVOLLE PLEKKEN ONTSTAAN

Gepubliceerd in *Ons Erfdeel* 2012/1.

Zie www.onserfdeel.be of www.onserfdeel.nl.

In ieder van ons leeft een onuitgesproken beeld of sentiment van de stad, zoals we ook een bepaald gevoel hebben bij het platteland. Vaak speelt onbewust het oerbeeld van de organisch gegroeide middeleeuwse stad met haar kronkelige straatjes en onverwachte steegjes een belangrijke rol. Die stad bestaat misschien ook nog wel ergens, al was het maar voor even. Vooral op vakantie zijn we er gevoelig voor. Vanuit een donkere steeg vangen we een blik op van een oude vrouw op een zonovergoten plein die frambozenlimonade verkoopt. Je kijkt naar haar en je weet dat haar oude botten zijn gemaakt van het materiaal waar ook de kerk van is gemaakt en het plaveisel waar ze op loopt en de huizen. Je ziet iets waar je bij wilt horen, enkele seconden lang, totdat er een scooter passeert en het moment voorbij is. De dag herneemt zijn alledaagse ritme.

In die paar seconden maken we soms de dieldrieste beslissing om alles achter ons te laten en op deze plek te gaan wonen. Bologna, Salamanca, Brugge. Het is niet ondenkbaar dat je als kersverse bewoner ineens heel anders tegen de stad aankijkt. Het perspectief draait, want je bent ineens gebruiker geworden en ergert je misschien wel aan die al te domme toeristen die vanuit liggende positie een gevel proberen te fotograferen. Niets is erger dan in een openluchtmuseum te wonen. De stad mag dan een plek zijn om soms in weg te dromen, ze is bovenal een gebruiksruimte.

BRAM ESSER

werd in 1976 geboren in Apeldoorn. Is schrijver en onderzoeker met een belangstelling voor de openbare ruimte en stedelijke cultuur.

Publiceerde in vaktijdschriften over ruimtelijke ordening en architectuur. Verbleef een maand op het Nederlandse snelwegnetwerk om dit van binnenuit te onderzoeken en schreef daarover het boek *Snelwegverhalen*, waarvoor kunstenaar Melle Smets de tekeningen en collages maakte.

Adres: bram.esser@gmail.com.

STEDELIJKE ALTERNATIEVEN

Over de vraag wat een goede stad is, lopen de meningen sterk uiteen. De Italiaanse *cityslow*-beweging, de stedelijke tegenhanger van de *slowfood*-beweging, zet zich in voor authentieke en kleinschalige stedelijkheid. Maar er zijn ook liefhebbers van de grote, drukbevolkte stad met hoogbouwtorens en exclusieve restaurants of juist de autostad zoals Los Angeles, met een zich eindeloos herhalende laagbouw. Sommige steden zijn beter in het reguleren van de dagelijkse gang van zaken dan andere en iedere stad kent zo zijn eigen problemen. Toch is de stad in de loop der eeuwen een dynamisch en flexibel geheel gebleken dat altijd weer in staat was om de samenleving op adequate wijze vorm te geven. De stad kan soms gewelddadig en chaotisch zijn, maar stelt mensen tegelijkertijd in staat hun individuele projecten te realiseren. In een constante zoektocht naar het verbeteren van de kwaliteit van leven enerzijds en een angst voor het verliezen van controle anderzijds zijn planologen, ideologen en bestuurders op zoek gegaan naar stedelijke alternatieven. Eigenlijk gebeurde dit al kort na het ontstaan van de moderne metropool.

Parallel aan het negentiende-eeuwse denken over hygiëne en de ontwikkelingen in de medische wetenschappen, zoals chirurgische ontleding en het benoemen van de organen, ontstond ook bij stedenbouwers en architecten een modern en op rationele gronden gebaseerd gedachtegoed. Het beroep van de loodgieter kwam op. Stromend water en het strikt scheiden van drinkwater en afvalwater hebben veel goeds gedaan voor de leefbaarheid van de stad. Vervolgens is dit denken in functiescheidingen doorgevoerd in alle aspecten van het stadsleven; wonen, werken en recreëren moesten ook

uit elkaar getrokken worden. Vanuit dat idee leek het sommige stedenbouwkundigen beter om de stad te laten voor wat die was en opnieuw te beginnen. Wie naar Londen keek in de tweede helft van de negentiende eeuw kon gemakkelijk tot de conclusie komen dat de stad ongeneeslijk ziek was. Precies die gedachte had Ebenezer Howard in 1898, toen hij zijn idee van een *garden city* lanceerde: een kleinschalige stad of dorp in een groene parkachtige omgeving, die zelfvoorzienend zou zijn met een eigen fabriek en die niets te maken zou hebben met de verdorven metropool. Hij bouwde er twee (Letchworth en Welwyn). Het idee van de *garden city* zou in tal van variaties in de twintigste eeuw veel navolging krijgen. Le Corbusier nam deze gedachte in feite over, maar stapelde de laagbouw van Ebenezer Howard, tot afschuw van veel *garden city*-adepten, op elkaar tot een megastad waarin snelwegen op oneven niveaus zorgden voor een permanente doorstroom van verkeer. De mensen liepen door een parkachtige omgeving en leefden in woonmachines. Als een kind van zijn tijd beschouwde Le Corbusier gebouwen als een lichaam met hoofdstructuren en bijstructuren. Het ideaal van veel groen had hij afgekeken van het *garden city*-concept.

Juist het extreem scheiden van deze werelden van infrastructuur en voetgangers zorgt voor een vervreemdend effect. In succesvolle steden zijn verkeer en voetgangers wel van elkaar gescheiden, maar niet zodanig dat ze tot een andere wereld behoren. De Rotterdamse architect Joost Kühne stelt dat auto's erg belangrijk zijn voor een stad omdat ze zorgen voor een levendig straatbeeld. Dat geldt wat hem betreft ook voor neonreclame en andere vormen van transport zoals trams. Hij heeft naar eigen zeggen straten zien doodbloeden toen daar de tram was weggehaald. Auto's horen bij de stad en kunnen heel goed in het stedelijke weefsel worden geïntegreerd. Toch kan het ook gemakkelijk misgaan. Na de oorlog nam men zich voor om het plat gebombardeerde Rotterdam als een waarlijk moderne stad te laten herrijzen. Er kwam een autovrije winkelpromenade en snelwegen door de stad. Snelwegknooppunten werden aangegeven als de nieuwe stadspleinen. Maar snelwegen zijn moeilijk in de stad te integreren vanwege het feit dat ze worden ontworpen als een gesloten, afgeschermd wereld waar je verder niet aan mag komen. Het benoemen van de snelweg als de nieuwe drager van de stad heeft juist gezorgd voor een vorm van stedelijke schizofrenie met enerzijds een leeg centrum en anderzijds de woonwijken en tuinsteden daaromheen, met elkaar verbonden via grote uitvalswegen. Infrastructuur wordt op deze manier juist losgekoppeld van het stedelijke leven in plaats van geïntegreerd.

Inmiddels probeert Rotterdam de schade in te halen en het skatepark op de Westblaak is een van de meest geslaagde plekken van de stad geworden. Tussen twee drukke wegen in is een langgerekt grasveldje met sparrenboompjes omgevormd tot een "golfslagbad" van glanzend staal. De skaters gaan van links naar rechts en van boven naar beneden over een golvend terrein en worden geflankeerd door een lineaire stroom auto's.



Snelweglocaties die een nieuwe betekenis krijgen, Foto's Bram Esser en Melle Smets.

Op een subtiele manier komt de forens hier in contact met de jongerencultuur. Wie de skaters ziet, raakt vanzelf onder de indruk van hun stunts en tomeloze energie. Automobilisten die in een stad geconfronteerd worden met fietsers en voetgangers, worden gedwongen voorzichtiger te rijden. Rekening houden met anderen draagt op indirecte wijze bij aan het besef dat je in een stad samenleeft met elkaar, in plaats van dat iedereen zit opgesloten in zijn eigen privécapsule en met niemand wat te maken heeft. Goede steden zijn net als sterke culturen het resultaat van menging, van vreemde invloeden; ze ontstaan door migratie, frictie en allerlei filosofische invloeden en handelsbetrekkingen

De *garden city* heeft net als de toeristische “museumstad” of de *cittaslow*-beweging het probleem dat hij een gefixeerde vorm nastreeft. Het zijn idee-fixen terwijl stedelijkheid nu juist bestaat bij gratie van constante verandering en beweging. De Nederlandse buitenwijken lijken ook al te zeer op het concept van de *garden city*, vooral als het gaat om de nadruk die wordt gelegd op de groenvoorzieningen. Buitenwijken gelden als ondersteuning van de stad, zonder zelf stad te mogen worden. Alles is van tevoren uitgedacht en daarna mag er niets meer aan veranderen.

NON-PLEKKEN

Er is waarschijnlijk niets schadelijker geweest voor de stad dan het goed bedoelde, op rationele gronden gebaseerde moderne gedachtegoed om de stad op te splitsen in functies. Stedelijkheid is zelf namelijk geen functie, of een impliciete functie zoals cultuurfilosoof René Boomkens dat noemt. Stedelijkheid ontstaat naar zijn mening juist op de grenzen tussen al die verschillende functies en ruimtes die een stad rijk is. Nog weer een andere manier om het te zeggen is: steden gaan niet over gebouwen, maar over mensen. Niemand die dit op een betere en overtuigender wijze heeft opgeschreven dan journalist en onderzoeker Jane Jacobs. Haar boek *The Death and Life of Great American Cities*, dat verscheen in de jaren zestig, heeft een grote bijdrage geleverd aan het doorprikken van de modernistische mythe. René Boomkens heeft het zelfs over “de wet van Jane Jacobs” om aan te geven waar een goede stad aan moet voldoen: “Uit haar boek kun je opmaken dat stedelijkheid bestaat bij de gratie van de aanwezigheid van vier verschillende groepen: bewoners, dagelijkse gebruikers (*mensen die er hun beroep uitoefenen, BE*), reguliere bezoekers (*bevoorraders van winkels en supermarkten, BE*) en eenmalige bezoekers (*toeristen en criminelen, BE*).” Een belangrijke constatering volgens Boomkens is dat steden voor een belangrijk deel bestaan uit vreemdelingen, de eenmalige bezoekers, en reguliere gebruikers, mensen die er werken. “Deze groepen ontbreken vrijwel geheel in dorpen en buitenwijken”, aldus Boomkens. Ook op bedrijventerreinen, die de contramal vormen van de buitenwijken, komen doorgaans alleen mensen die er echt iets te zoeken hebben. Er wordt alleen tussen acht en zes gewerkt en daarna is het uitgestorven, de ruimte ligt er dan voor niks bij.

Bedrijventerreinen behoren tot de strengst bewaakte plekken van Nederland, en als je er iets doet wat afwijkt, worden er al snel vragen gesteld. Dit soort plekken langs de snelweg, maar ook parkeerplaatsen en vliegvelden, zijn door de Franse antropoloog Marc Augé ooit tot *non-lieux* (non-plekken) omgedoopt. Het zijn plekken en restructies die zijn ontstaan door mobiliteit. Niemand die er woont, niemand die er zijn sporen nalaat. Toch lijkt het in de praktijk nog knap lastig dit soort ruimtes in een pure vorm aan te treffen. Net zo min als ons limonade verkopende oude vrouwtje op het marktplein nog geworteld is in een ongebroken authentieke wereld (het eenvoudige leven), zo is het ook lastig om de van menselijke sporen verstoken gladde antihistorische ruimte aan te wijzen. Anonieme parkeerplaatsen of benzinstations blijken in de praktijk ontmoetingsplekken te zijn voor mensen. Snelwegrestaurants worden niet alleen gefrequenteerd door forensen, maar ook door dorpelingen uit de omgeving die hier samenkomen om maandelijks te klaverjassen. Bedrijventerrein De Brand in Brabant wordt zelfs wekelijks gebruikt door trainers van jachthonden om er samen te komen en een borreltje te nemen. Ze trainen hun honden in het bos achter het bedrijventerrein.

De zogenaamde non-plek is in werkelijkheid dus niet verstoken van menselijke activiteiten, maar is daarmee nog niet stedelijk volgens de definitie van Jane Jacobs. Er is op de Nederlandse snelweg een hybride categorie ontstaan; plekken die niet helemaal stedelijk zijn, maar ook niet volstrekt onleefbaar. De vraag is hoe we met deze hybride plekken moeten omgaan vanuit een beleidsperspectief en hoe het gemengde gebruik van wat voorheen non-plekken waren zich verhoudt tot de oorspronkelijke doelstelling van de snelweg om zoveel mogelijk mensen juist te laten passeren in plaats van (tijdelijk) te herbergen.

DE SNELWEG ALS STAD

Ironisch genoeg zijn er tal van snelweglocaties die juist krampachtig proberen bij de stad te horen, maar waar het niet lukt. Een mooi voorbeeld is de strook kantoortorens aan weerszijden van de ringweg rond Amsterdam die doorgaans wordt aangeduid als de Zuidas. Er worden miljoenen euro's uitgegeven om er iets van te maken met een "beeldenroute" en sporadisch georganiseerde boerenmarktjes die helemaal voldoen aan ons onbewuste idee van de boerenidylle en die het karakter hebben van een festival. Er worden boerenkaasjes, yoghurt en brood verkocht. Jaarlijks organiseert televisiepersoonlijkheid Jort Kelder een hardloopwedstrijd, de Hakken/Pakken Run. De Zuidas wordt in beleidsdocumenten een snelweglocatie met centrumvoorzieningen genoemd, maar is heel nadrukkelijk juist geen stad, omdat ze van niemand is en ook niet kan worden opgeëist. Zelfs de bewoners van de woontorens op de Zuidas lijken daartoe niet in staat. Juist omdat de ruimte in extreme mate van tevoren is ingevuld en bepaald, voelt niemand zich verantwoordelijk of betrokken bij de omgeving.



Michael Jackson-fans langs de A2 bij Best (Eindhoven), Foto's Bram Esser en Melle Smets.

Stedelijkheid, of een stedelijke cultuur, ontstaat vaak terloops; eerder als een neveneffect van economische activiteit dan als haar hoofdproduct. Hoe plekken, ook langs de snelweg, een nieuwe betekenis kunnen krijgen, wordt mooi duidelijk uit een voorbeeld op de parkeerplaats van de McDonald's bij Best (Eindhoven) langs de A2. Op 6 juli 2010 rond halfvier 's middags verzamelden zich hier een honderdtal Michael Jackson-fans. Het was 36 graden Celsius in de schaduw, maar ze trotseerden de zon om gezamenlijk een plaquette te onthullen op het twaalf meter hoge standbeeld van Michael Jackson dat hier al sinds jaar en dag staat. De eigenaar kocht het ooit voor zo'n 14.000 euro na een Europese tournee van de *King of Pop*. Sinds Jackson in de zomer van 2009 is overleden is deze parkeerplaats met het beeld een bedevaartsoord geworden. Veel van de aanwezigen die via de socialenetwerksite Hyves met elkaar in contact staan, hebben een bijdrage geleverd aan de plaquette, ze hebben financieel en emotioneel geïnvesteerd in deze parkeerplaats. Ik spreek een dame van wie gezegd wordt dat ze het diepst van allemaal in de buidel heeft getast en vraag haar waarom ze heeft meebetaald: "Michael haalt gevoelens bij me naar boven waarvan ik niet eens wist dat ik ze had. Hij raakt de bodem van mijn ziel." Deze scène op een parkeerplaats langs de snelweg zou twintig jaar geleden moeilijk voorstelbaar zijn geweest. Deze mensen kennen elkaar via internet en maken tijdelijk deel uit van een gemeenschap rondom een idool. Zo maken ze waarschijnlijk nog deel uit van *tig* andere gemeenschappen, die soms ook ophouden te bestaan.

LICHTE GEMEENSCHAPPEN

Het pessimisme over het uit elkaar vallen van de stad en dus ook de samenleving is niet helemaal terecht, ook al is het gemeenschapsgevoel niet meer per se in de stad of de publieke ruimte gelokaliseerd en is het uiterst mobiel. Plekken van samenkomst kunnen veranderen en worden gemakkelijk gecommuniceerd via internet. Het is niet meer standaard in de kerk, om maar wat te noemen. Er zijn tal van andere "parochiale" ruimtes aan te wijzen; plekken waar mensen met eenzelfde interesse samenkomen. Deze ruimtes zijn uiterst flexibel en worden niet meer per se herkenbaar, dat wil zeggen met specifiek ruimtelijke symbolen, ingericht. De nieuwe verbanden zijn minder zwaar dan de kerkelijke zuilen ooit waren, maar niet minder betekenisvol. We maken deel uit van een veelheid aan verschillende groepjes, waar we onze aandacht over verdelen.

Mediadeskundige Martijn de Waal zegt dat de mobiele media het aantal nieuwe "parochiale" ruimtes zullen doen toenemen omdat smartphones steeds vaker zullen werken als een filter: waar bevinden zich de leden van jouw "stam"? De smartphone weet het, omdat die inmiddels een profiel van jouw gedrag heeft gemaakt. Door de mobiele media beginnen de snelweg, de stad en het platteland tot eenzelfde logische

ruimtelijke eenheid te behoren. Verschillende plekken worden gelijkwaardig maar ook inwisselbaar omdat alles even bereikbaar is geworden en ingezet kan worden als ontmoetingsruimte. Het is volgens Martijn de Waal in de nabije toekomst dan ook niet ondenkbaar dat we weliswaar allemaal met dezelfde kaart in ons gps-toestel rondrijden, maar dat op maat voor iedereen andere *points of interest* worden aangestipt.

De snelweg – de wereld van bedrijventerreinen, parkeerplaatsen en meubelboulevards – is waarschijnlijk niet een nieuw soort stad te noemen, maar daar staat tegenover dat ook het gebruik van de stad is veranderd. Het gebruik van de stad en de snelweg wordt in toenemende mate bepaald door mobiele media. En juist voor de snelweg levert dit een hoop op omdat dit het ruimtegebruik alleen maar zal intensiveren. Kijk naar de Maxis, een grote supermarkt langs de A2 nabij Amsterdam. Op zondag was het hier doorgaans een dooie boel, nu komen liefhebbers van Amerikaanse auto's er met hun klapstoeltjes en picknickmanden iedere week samen. Een ander voorbeeld van een anonieme parkeerplaats die voor snelweggebruikers een reden is geworden om even de weg af te gaan, is de parkeerplaats bij afslag Zevenbergen op de A59 richting Moerdijk. Een moeder en een zoon hebben hier in de zomermaanden een bloemenstalletje. “Eerst zijn we in Moerdijk begonnen, maar daar zijn we weggestuurd door de lokale bloemist, inmiddels hebben we hier een aardige klantenkring opgebouwd”, zegt de zoon, die uit de gevangenis komt en samen met zijn moeder weer een bestaan probeert op te bouwen.

ORIËNTATIE OP HET LANDSCHAP

Waarschijnlijk doen mobiele media meer voor de leefbaarheid van de snelweg dan de hedendaagse ontwerpers die kunst langs de vangrail plaatsen en designparkeerplaatsen bedenken. Het grote misverstand is vaak dat een kunstwerk of designprullenbak betekenis kan verlenen aan een plek. Betekenis ontstaat alleen in het gebruik dat mensen van de plek maken. Ruimtelijke ingrepen zouden wel meervoudig gebruik van een parkeerplaats kunnen stimuleren om zo de plek interessanter te maken. Snelwegondernemer Hajé de Jager zegt bijvoorbeeld dat een gevoel van veiligheid begint bij oriëntatie op het landschap. Zijn stelling is: als je weet waar je bent, voel je je veilig. Hij heeft als een van de weinige snelwegondernemers na lang touwtrekken toestemming verkregen om een bruggetje te slaan van zijn parkeerplaats bij restaurant De Aalscholver in de polder naar het achterland waar het natuurgebied de Oostvaardersplassen begint. De snelweg is een barrière: ze zorgt ervoor dat je door het landschap gaat en er moeilijk in komt. Of je moet een flink eind omrijden. Het bruggetje bij De Aalscholver is een voorbeeld van een slimme ruimtelijke ingreep die de automobilist de kans geeft om even te ontsnappen aan het dwingende verkeer en zich weer een individu te wanen in de “vrije natuur”. Tegelijkertijd genereert deze mogelijkheid ook extra publiek, dat

speciaal voor deze brug naar de parkeerplaats gaat. Juist voor deze zogenaamde aanzuigende werking is Rijkswaterstaat (het Ministerie van Infrastructuur en Milieu) beducht, want extra auto's betekenen ook een kans op extra files. Aan de andere kant wil Rijkswaterstaat veel parkeerplaatsen in de Randstad sluiten om veiligheidsredenen. Hier zit een belangrijke paradox: veiligheid of een gevoel van veiligheid ontstaat niet door toedoen van cameratoezicht, maar juist door de aanwezigheid van mensen.

Thomas Cattrysse en Simon De Waepenaere, twee ingenieurs die zojuist zijn afgestudeerd aan de Universiteit Gent op snelweg en stedelijkheid, sluiten in hun scriptie aan op dit idee. Zij geven aan dat er een hoop te winnen is met minimale ruimtelijke ingrepen. Een van hun voorbeelden betreft vrachtwagenchauffeurs die graag zelf willen koken. Als hier faciliteiten voor zouden komen, dan zou dit volgens hen een bijdrage kunnen leveren aan de leefbaarheid van grote anonieme parkeerplaatsen waar vaak overlast is van mensen die er hun afval dumpen. De twee ingenieurs vermoeden dat het inrichten van openbare gebruiksruimtes voor chauffeurs ook zal leiden tot een schonere parkeerplaats. Het is dan hun eigen plek geworden die ze bevuilen en de kans is groter dat chauffeurs elkaar zullen aanspreken op dit gedrag. De aanwezigheid van vrachtwagenchauffeurs op de parkeerplaats wordt ineens een toegevoegde waarde in plaats van een nadeel in de vorm van afvaloverschot.

REURING

Veel geld, ambities en design leiden niet per se tot een prettige plek om te zijn, zoals de Zuidas aantoonde. Een goede kennis die wel eens op de Zuidas komt, vroeg ik wat hij ervan vindt. "Het waait er altijd", was zijn veelzeggende antwoord. Niet de beeldenroute of de authentieke boerenmarktjes waren hem bijgebleven, maar de wind had indruk op hem gemaakt. Het gaat er waaien door de wolkenkrabbers en er staan juist weer te weinig hoge gebouwen om de wind te breken.

Rijkswaterstaat, die zich primair bezighoudt met de verkeersveiligheid en doorstroom, zal langzamerhand een andere houding ten opzichte van de snelweg kunnen ontwikkelen. Zoals woningbouwcorporaties in de eenentwintigste eeuw niet langer alleen maar verantwoordelijk zijn voor het bouwen van huizen maar ook voor het sociaal welbevinden van de bewoners en het leefbaar houden van de wijk, zo geldt dat misschien ook voor Rijkswaterstaat. Zijn rol verandert en in plaats van verantwoordelijk te zijn voor uitsluitend veiligheid en doorstroming zal hij steeds vaker ook gastheer worden. Door toenemende activiteiten op verschillende momenten van de dag ontstaat er een prettig soort reuring op anonieme plekken. Hierdoor neemt een gevoel van veiligheid doorgaans toe. De Michael Jackson-fans hebben het goede voorbeeld al gegeven, zij hebben er baat bij als het rondom hun Jackson-beeld prettig toeven is.