

Denken in hokjes bedreiging voor ontwikkeling stad en regio

Steden zijn kristallisatiepunten voor het sociale leven, het zijn knooppunten van handel en dienstverlening, het zijn communicatiecentra en broedplaatsen van creativiteit. **Steden** zijn plaatsen waar verleden en toekomst samenkomen. **De stad** staat voor de uitdaging om al die functies met elkaar te verbinden en de leefbaarheid te waarborgen. Tijdens het congres 'Bewegte Stadt'**, dat in het najaar van 2007 in Berlijn plaatsvond, werd opvallend veel gesproken over het gevaar van het uiteenvallen van **de stad** in afzonderlijke systemen. Onder meer de architecten

Thomas Sieverts en Kees Christiaanse lieten zich over dit thema uit.

door Letty Reimerink*

Ommeland als minderwaardig gezien

Stad en ommeland kunnen niet los van elkaar worden gezien. Het zijn als het ware communicerende vaten die elkaar nodig hebben. Ook groei en krimp gaan in veel steden hand in hand. De stad herwint aan populariteit, maar nog steeds zijn er veel mensen die de stadcentra verlaten en zich in de buitengebieden vestigen. Deze suburbanisering is begonnen in de jaren zestig en zeventig toen veel mensen opeens een auto kregen. Afstanden waren daardoor makkelijker te overbruggen en veel mensen verlieten de stad op zoek naar meer ruimte en groen. Doordat mensen massaal op hetzelfde idee zijn gekomen, zijn de voorsteden ontstaan zoals we die nu kennen. Gebieden waar uiteindelijk veel mensen wonen in relatief grote dichtheden. In de voetsporen van al die mensen volgden ook weer voorzieningen, zoals winkels, maar tevens grote winkelcentra en megabioscopen, die juist mikken op het publiek uit de stadcentra. De verplaatsing van al deze mensen zorgt inmiddels voor enorme verkeersstromen. Het openbaar vervoer is doorgaans van onvoldoende kwaliteit om de auto te laten staan, waardoor mensen er massaal voor kiezen om dan maar in de file te staan. Volgens Thomas Sieverts, architect, profes-

sor voor stedenbouw in Darmstadt en lid van de Akademie der Künste in Berlijn, is de combinatie van stad en land toch wat mensen het liefste willen. Sieverts: "Het ommeland wordt echter in het discours als minderwaardig, als lelijk gezien. Alleen de stad staat voor cultuur. Terwijl het één niet zonder het ander kan. Om te beginnen zouden we de stad beter met de buitengebieden moeten verbinden door goed openbaar vervoer. De buitengebieden zijn nu aan het verrommelen en zouden een eigen structuur, een eigen waarde moeten krijgen, die los staat van de stad. Dat begint met het esthetisch waarnemen, met emotie. Als iets niet esthetisch wordt waargenomen heeft het ook geen waarde voor mensen. We moeten het ommeland dus weer mooi maken."

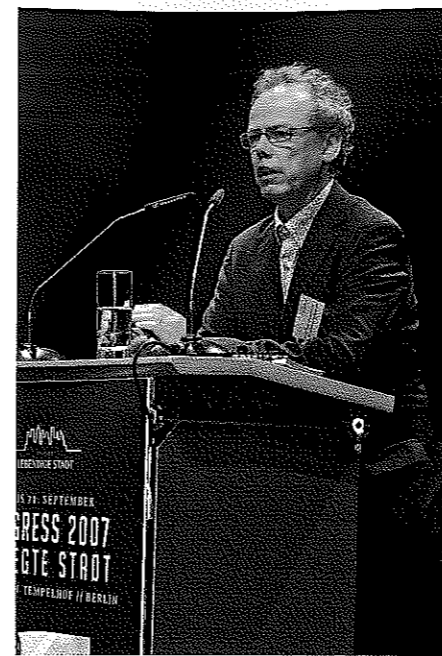
Losse systemen

Sieverts constateert ook een trend naar steeds meer afzonderlijke systemen. "Onze hele maatschappij bestaat in toenemende mate uit grote systemen die als losse eenheid functioneren. Denk aan ziekenhuizen, universiteiten, winkelcentra; het zijn niet alleen organisatorische, maar vooral ook fysieke agglomeraties die geheel los staan van hun omgeving en onderling ook niet communiceren. Als we een gebied willen

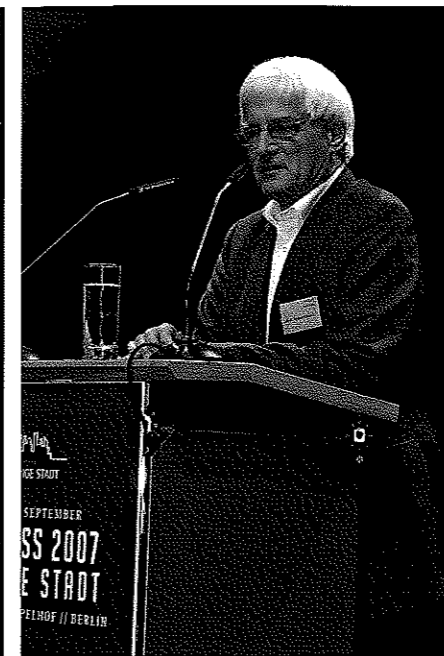
cultiveren, dan zullen we ervoor moeten zorgen dat die systemen met elkaar in gesprek komen," aldus Sieverts.

De Nederlandse architect Kees Christiaanse, tegenwoordig hoogleraar voor architectuur en stedenbouw in Zürich, constateert hetzelfde. Volgens hem gaat het zelfs nog verder. Hij noemt het verschijnsel 'compounding'. Christiaanse: "Er ontstaan steeds meer overgangsgebieden tussen publiek en privaat. Neem de 'koopgoot' in Rotterdam. Die subwerelden worden bovendien in toenemende mate ontoegankelijk voor mensen die er niets te zoeken hebben. Dubai is wat dat betreft een extreem voorbeeld. Die stad is een mozaïek van 'compounds', die allemaal privé zijn. Dat is het einde van de stad."

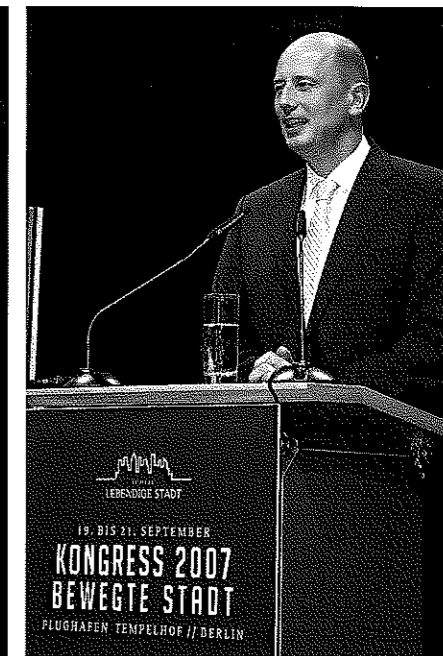
Het klassieke stratenpatroon kent volgens Christiaanse geen of nauwelijks hiërarchie. Er zijn meerdere routes waarlangs je van A naar B kunt komen. Dit staat haaks op het beeld van de stad in cellen die met elkaar verbonden zijn via een dwingende route. Het winkelcentrum kom je alleen in als de bewakers je toelaten, op de universiteitscampus heb je een studentenkaart nodig en ga zo maar door. Het gevaar van deze ontwikkeling is dat de opnamecapaciteit voor sociale structuren in de stad afneemt. Een dat terwijl een van de belangrijke func-



Kees Christiaanse



Thomas Sieverts



Wolfgang Tiefensee

ties van de stad die van ontmoetingsplaats is. Communicatie in de openbare ruimte is essentieel om te voorkomen dat verdergaande sociale scheiding optreedt. Tegengif voor de ontwikkeling van compounds is volgens Christiaanse juist fijnmazige architectuur in een fijnmazig stratennetwerk en menging van functies. De plinten moeten vooral toegankelijk zijn en ontmoeting stimuleren, want alleen dan kan de stad ook communiceren.

Vervoer als verbinding tussen mensen

Goed vervoer is cruciaal om de stad met het ommeland te verbinden en zo de stedelijke regio leefbaar te houden. Maar ook binnen de stadcentra is vervoer uitermate belangrijk. Vervoer is een verbinding tussen werelden en van verschillende delen van ons leven. Het verbindt werk, hobby en vrienden met elkaar. Het verbindt stadsdelen met elkaar en slecht daarmee grenzen. Zonder goed openbaar vervoer zouden mensen veel meer gebonden zijn aan hun directe omgeving en elkaar ook nooit meer ontmoeten. Openbaar vervoer helpt om grenzen te slechten en integratie te bevorderen. Dit betoogde Gisela Piltz van de Duitse liberale partij FDP.

Ook vanuit economisch perspectief is vervoer van levensbelang. Elk vervoermiddel heeft een eigen functie. Volgens de Duitse verkeersminister Wolfgang Tiefensee is het vooral zaak te denken in termen van transportketens en zorgen dat verschillende vervoermiddelen goed op elkaar aansluiten. Waar binnen de stad openbaar vervoer stadsdelen met elkaar verbindt, verbindt een stap hoger vervoer steden met elkaar. Vliegvelden en havens zijn de poorten naar

de wereld en om dit systeem goed te laten functioneren zou er volgens Tiefensee binnen Europa veel meer afstemming moeten plaatsvinden om systemen te stroomlijnen, variërend van zaken als het harmoniseren van de opleiding voor machinisten, tot eenduidige standaarden en slimme e-ticketsystemen, waarmee je overal in Europa terecht kunt. Er zijn private partijen nodig om de

'Steden hebben hun ommeland in de concurrentiestrijd hard nodig'

gewenste investeringen in publieke diensten mogelijk te maken, vindt Tiefensee. Niet alleen omdat de overheid over onvoldoende middelen beschikt, maar ook vanwege het economisch belang. Fijnstof is niet alleen slecht voor de gezondheid, maar ook *killing* voor de economie. Daar is iedereen het inmiddels wel over eens.

Economisch voordeel uit ommeland

In economisch opzicht concurreren steden als nooit tevoren met elkaar. Steden hebben hun ommeland in die concurrentiestrijd hard nodig. Een mooi ommeland is een pluspunt als leefgebied voor werknemers van bedrijven die zich in het stedelijk

gebied willen vestigen, meent ook Sieverts. Harry Carstensen, president van de deelstaat Schleswig-Holstein, geeft op het congres duidelijk aan hoe Hamburg als stad niet zonder het aangrenzende Schleswig-Holstein kan. "Hamburg en Schleswig-Holstein zijn op elkaar aangewezen," zegt Carstensen. "De stad werkt als economische groeikern met veel werkgelegenheid als een magneet op de aangrenzende deelstaat Schleswig-Holstein, die zelf geen grote steden heeft. Aan de andere kant heeft Hamburg ruimte nodig om haar plannen te verwezenlijken; ruimte voor uitbouw van het Noordzeekanaal en ruimte voor recreatiegebieden voor stedelingen. Dat laatste is een belangrijk pluspunt in de werving van buitenlandse bedrijven. Beide partijen moeten iets te winnen hebben in de samenwerking."

Carstensen ziet bovendien ook kansen voor een duidelijkere arbeidsdeling. "Niet alles hoeft immers in de stad te worden geproduceerd. Wie bijvoorbeeld een elektriciteitscentrale wil bouwen, kan dit beter niet in het midden van de stad doen. Daarmee zorg je ook dat er werk van de stad naar het platteland komt en voorkom je dat er slaapsteden ontstaan." ◀◀

*Letty Reimerink is zelfstandig adviseur voor strategie, organisatie- en communicatievraagstukken. Dit is het laatste artikel in een serie over Europa in het kader van het boek 'Grenzeloos wonen - Europa verhuist' dat in het voorjaar van 2008 is verschenen.

**Het congres was een initiatief van de Stiftung 'Lebendige Stadt', die jaarlijks een congres organiseert, www.lebendige-stadt.de