



# Over(al)tijd: de achtergronden

ir. L. Tummers (red.)

stedebouw en veranderende  
tijdbestedingspatronen



# Over(al)tijd: de achtergronden

stedebouw en veranderende  
tijdbestedingspatronen

ir. L. Tummers (red.)

Samenstelling & redactie: ir. L. Tummers  
Uitgave: TU Delft, department Urbanism, september 2007  
ISBN: 978 90 79203 01 7

Auteursrecht van de bijdragen berust bij de auteurs:  
overname is toegestaan mits met bronvermelding

Foto's: L. Tummers/Tussen Ruimte, tenzij anders vermeld  
Foto omslag: Bart Driessen  
Vormgeving: Zinnebeeld, Bart Driessen  
Drukwerk: A-D Druk  
Oplage: 750 exemplaren

*Bestellingen/informatie:*  
Delft University of Technology  
Faculty of Architecture  
secretariaat Urbanism  
Berlageweg 1  
2628 CR Delft  
telefoon: (015) 278 38 85  
e-mail: l.c.tummers@tudelft.nl

Deze uitgave is mede mogelijk gemaakt door  
bijdragen van het Europees Sociaal Fonds



# Inhoudsopgave

Voorwoord: Overal & Altijd?	4
Kindlint zet kinderen zelf in beweging! <i>Ineke Spapé</i>	6
Referenties: De stad inrichten op kinderspel <i>Lidewij Tummers</i>	12
Transformatieprocessen / inbreuk of kans voor betrokkenheid? <i>Jeanne van Heeswijk</i>	14
de C van Collectief Particulier Opdrachtgeverschap <i>Hein de Haan &amp; Lidewij Tummers</i>	20
Werken aan gebiedsontwikkeling vraagt om nieuwe vaardigheden <i>Geert Jan Verkade</i>	24
Ruimte voor elke dag / ontwerpcriteria voor het alledaagse <i>Lidewij Tummers</i>	32
Nieuwe kaarten in de maak / Onderzoeksinstrumenten voor tijdbewust ruimtegebruik <i>Joanne Heyink Leestemaker</i>	42
Europese beleidspraktijken in tijdruimteplanning <i>Jeroen van Schaick</i>	50
De reizende tentoonstelling 'over(al)tijd'	58
Best Practices en publicaties	60

## Voorwoord: Overal en Altijd?

De groeiende vraag naar mobiliteit en toenemende ruimteclaims veroorzaken ruimtelijke knelpunten als file en verdeling van schaarse grond. Nieuwe technologieën veranderen de relatie tussen tijd en ruimte in het dagelijks leven (bijvoorbeeld besteldiensten of bewaking op afstand). De steeds meer diverse activiteitenpatronen stellen nieuwe eisen aan de benadering van planning en ontwerp van gebouwde omgeving; waarbij complexe tijdpaden van huishoudens een grotere rol gaan spelen.

In het ESF-programma ‘Dagindeling’ ([www.dagindeling.nl](http://www.dagindeling.nl)) ontstond er een cluster initiatieven met ruimtelijke oplossingen voor de steeds complexer wordende bewegingspatronen en tijdbestedingen van huishoudens. Op verzoek van het Ministerie SZW, dat dit programma beheert, maakte Tussen Ruimte een ontwerp om de resultaten van de initiatieven breder onder de aandacht te brengen. Tussen begin 2003 en eind 2007 reisde een interactieve expositie met de titel ‘Over(al) tijd’ langs ruim 20 locaties in Nederland. In september 2007 ging de expositie van fysieke naar digitale vorm, alle informatie staat nu online: [www.overaltijd.nl](http://www.overaltijd.nl).

De expositie heeft haar doel bereikt, er is een verbreding van de aandacht voor tijdbesteding en activiteitenpatronen onder stedenbouwkundigen en ruimtelijke planners, en de ruimtelijke planprocessen werden toegankelijker voor sociaal beleidsmakers. Daarbij is ook de behoefte ontstaan aan meer achtergrondinformatie. Wetenschappelijk wordt al langer over de tijd-ruimte thematiek nagedacht maar de publicaties zijn vaak weinig toegankelijk – laat staan toepasbaar - voor de uitvoerende planpraktijk. Toch is het juist voor het weg bewegen van de ‘blauwdrukplanning’ en het hanteren van de complexe opgave ‘gebiedsontwikkeling’ belangrijker *inzicht* op te bouwen dan ingrepen te *reproducen*.

Daarom is in samenwerking met de afdeling ‘Urbanism’ van de TU Delft een bundel samengesteld van essays waarin een brug wordt geslagen tussen analyse, ontwikkeling en implementatie. Hiermee beogen we niet alleen inspiratie maar ook concrete handreikingen te bieden voor professionals van alle disciplines die betrokken zijn bij ruimtelijke planvorming.

Elk essay bevat verwijzingen naar voorbeeldprojecten en handleidingen, en tal van websites. Het gedachtegoed en de omslag in de Nederlandse ‘planningscultuur’ zijn nog steeds in ontwikkeling en de eigen informatie van auteurs en projecten op internet biedt de beste mogelijkheid om informatie doelgericht te actualiseren. De bijdragen van de verschillende auteurs zijn divers: van het in kaart brengen van tijd-ruimte patronen tot participatie en tijdelijk ruimtegebruik, van procesinnovatie tot deelauto en kindvriendelijke stad. Ook het Europees perspectief komt aan bod.

De samenhang? Het in ruimtelijke zin faciliteren van deelname aan het maatschappelijk verkeer onder de nieuwe omstandigheden door 'burgers' (citizens)- individuen in al hun diversiteit en samenhang. De keuzemogelijkheid vergroten om de arbeidsmarkt te betreden, zorgplichten te vervullen, cultuur- sport en scholingsfaciliteiten te gebruiken, door deze tenminste *ruimtelijk* toegankelijk te maken.

Een daar bij behorende vraag is hoe we in de Europese welvaartstaten het 'overal' en 'altijd' tegemoet komen aan individuele wensen in evenwicht brengen met de kwaliteit van het leefmilieu op langere termijn. Deze uitgave beoogt daar een bijdrage aan te zijn, en nodigt u uit tot nadenken, maar vooral tot doen.

Prof. dr. ir. Han Meyer  
Afdeling Stedebouw, TU Delft



Duizend dingen op één dag. (illustratie: Sandra de Haan)





# Kindlint zet kinderen zelf in beweging!

*ir. Ineke Spapé*

*Ir. Ineke Spapé (1958) is directielid en senior adviseur mobiliteit en ruimte bij SOAB Adviseurs voor Woning en Leefomgeving te Breda. SOAB ontwikkelt en implementeert eigen concepten*

*als Schoolzone, Kindlint, 'Geschikt Wonen voor Iedereen' en Mobiliteitswinkels. Ineke is de uitvinder (of geestelijk moeder) van Kindlint.*



### *Hoezo een Kindlint?*

‘Toen mijn kinderen zich meer zelfstandig in de buurt en naar school gingen verplaatsen, kwam ik tot de ontdekking dat de speelplekken in onze buurt allemaal losse eilandjes zijn die voor kinderen op geen enkele manier met elkaar verbonden zijn. En dit gaat op voor meer plaatsen, die onze kinderen dagelijks bezoeken. De tijd die wij, ouders, dagelijks besteden aan het heen-en-weer brengen van onze kinderen neemt de laatste jaren alleen maar toe. Ouders in een gemiddeld gezin met twee basisschoolkinderen begeleiden hun kinderen elke week zo’n 80 km. naar school, (sport)clubs, speelplekken of vriendjes. Dat kost een hoop tijd! Daarin kun je veel andere leuke dingen doen, ook met je kinderen. Bovendien is de stedelijke omgeving er niet veiliger noch ruimer of leuker op geworden voor kinderen; ze raken steeds meer in de knel.’ zegt Ineke Spapé.

Veel speelplekken verdwijnen, ook in ontwerpen voor nieuwe wijken en buurten, ten gunste van parkeerruimte of bebouwing. En de speelplaatsen die er nog zijn worden door het steeds drukker wordende verkeer moeilijker bereikbaar. Kinderen kunnen daardoor steeds minder zelfstandig buiten spelen en worden daardoor in hun ontwikkeling geremd. De gemiddelde leeftijd waarop kinderen zich zelfstandig in het verkeer mogen bewegen is in de laatste twintig jaar opgelopen van zo’n zeven/acht jaar tot zelfs tien/twaalf jaar in de grote steden. De tijd die ouders kwijt zijn aan het begeleiden van hun kinderen neemt dan ook behoorlijk toe.

‘En dat terwijl er wel allerlei voorzieningen voor de bewegingsvrijheid van dieren zijn in Nederland.’ zegt Spapé. ‘We hebben ecoducten, paddentrekroutes en zelfs koeientunnels. Maar toen ik een jaar of tien geleden voor een project op zoek ging naar mogelijkheden voor een kindvriendelijkere wijk bleek er niks voor kinderen te zijn. Daarom heb zelf maar iets bedacht: het Kindlint®.’

### *Wat is een Kindlint?*

Het Kindlint zet in op de verbetering van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid specifiek vanuit de beleving van kinderen die zich te voet en per fiets willen bewegen tussen verschillende plekken. Want er zijn weliswaar locaties in wijken en buurten waar kinderen zich vrij kunnen bewegen, maar kinderen kunnen zich niet veilig en prettig van de ene naar de andere plek verplaatsen. Het Kindlint verbindt juist deze plekken. Via een Kindlint kunnen kinderen op een jonge leeftijd zelfstandig, dus zonder begeleiding, naar school, sportveld en speelplek. De afbeelding laat een wijk mét en een wijk zonder Kindlint zien.

Het Kindlint is dus een route waarlangs kinderen zelfstandig, veilig én prettig allerlei opvang-, onderwijs- en vrijetijdsvoorzieningen kunnen bereiken. Het concept, dat zowel in bestaande als nieuwe wijken kan worden toegepast, combineert ruimtelijke inrichting, verkeersveiligheid, (verkeers)educatie, en speelvoorzieningen

vanuit de beleving van kinderen. En een Kindlint ontlast ouders van de dagelijkse verplichte begeleidingsritten naar speelplekken, school of sportvoorzieningen.

Doel is een verkeers- en sociaal veilige en speelvriendelijke dagelijkse leefomgeving met zo min mogelijk 'conflictsituaties' met andere weggebruikers. Via het Kindlint kunnen kinderen zich zelfstandig spelend bewegen tussen en naar plekken waar zij graag komen. Een Kindlint kan, doordat het de kinderen de mogelijkheid biedt zelf op pad te gaan naar school en activiteiten, zorgen dat er tijd vrijkomt. Immers, begeleiding door de ouders is minder nodig. Dit maakt het combineren van werk- en zorgtaken eenvoudiger en draagt bij aan het 'onthaasten' van de samenleving.

#### *Kinderen veiliger door Delft, een praktijkvoorbeeld*

Een paar gemeenten hebben wél de verkeersveiligheid en zelfstandigheid van kinderen op de agenda gezet. Een goed voorbeeld hiervan is de gemeente Amsterdam en de gemeente Delft. In Amsterdam is in de Spaarndammerbuurt een Kindlint gerealiseerd in het najaar van 2006.

In 2004 is in Delft gestart met het project 'Kinderen veiliger door Delft' om een extra impuls te geven aan de verkeersveiligheid van de Delftse jeugd. Aandachtspunten in dit project zijn onder meer de verkeersveiligheid rond scholen, peuterspeelzalen en buitenschoolse opvang en kindveilige (school)routes.

In het kader van 'Kinderen veiliger door Delft' is ook gekeken naar de toepasbaarheid en inpasbaarheid van een Kindlint in Delft. De gemeente heeft samen met een projectgroep van betrokkenen uit verschillende wijken drie wijken aangewezen waar de mogelijkheden voor een Kindlint zijn onderzocht. Het ging om de wijken Buitenhof, Voordijkshoorn en Hof van Delft.



SOAB schouwde deze drie gebieden en bracht alle aanknopingspunten voor een Kindlint in beeld. Gekeken is naar kindervoorzieningen als scholen, naschoolse opvang, buurtcentra en de aanwezige sport- en speelvoorzieningen. Daarnaast is de verkeerssituatie in de wijken onderzocht. Ook zijn voor kinderen aantrekkelijke 'sluip-door-kruip-door-routes' in kaart gebracht. Zo werd duidelijk welke barrières er door het autoverkeer zijn opgeworpen en welke kansen er zijn om interessante voorzieningen en plekken met elkaar te verbinden.

In alle drie de wijken zijn gesprekken gevoerd en zijn de basisscholen bezocht. Hier is met een groep kinderen gesproken over de speelvoorzieningen en de bereikbaarheid van de voor hen interessante plekken/voorzieningen. Dit is gedaan aan de hand van plattegronden van de wijk en foto's van speelplekken en voorzieningen. Vervolgens is gesproken met personen die binnen de gemeente Delft dagelijks actief zijn in de wijk. Bij deze gesprekken waren o.a. de wijkcoördinatoren, de verkeerskundigen, de brede schoolmakelaars en wijkagenten betrokken.

De gesprekken hebben geleid tot schetsen van drie mogelijke Kindlinten. Alle drie sloten ze zoveel mogelijk aan op vragen en kansen in de drie wijken.

Doel van het project 'Kinderen Veiliger door Delft' was de realisatie van één Kindlint in 2006. Maar het kiezen tussen de drie voorgestelde Kindlinten bleek een moeilijke opgave. Elk Kindlint had in de ogen van vertegenwoordigers uit de wijken en medewerkers van de gemeente positieve punten. Uiteindelijk is de keuze voorgelegd aan de wethouders. Zij besloten het volgende:

- In Voordijkshoorn komt een Loop-Kindlint;
- De fietsverbinding tussen Voordijkshoorn en de speeltuin in het Hof Van Delft wordt opgenomen in FietsActiePlan 2.
- In Buitenhof komt een Fietskindlint;
- In de Fagelstraat (Hof van Delft) en omgeving wordt samen met de buurt toegewerkt naar een Loop-Kindlint met een permanente Spielstraat.

Zo konden door fasering in de tijd en door het onderbrengen van Fiets-Kindlintonderdelen bij het FietsActiePlan toch meerdere Kindlinten doorgezet worden.

#### *Reflectie op de Kindlinten in Delft en Amsterdam*

Op het moment zijn de Kindlinten (in Delft en in de Amsterdamse Spaarndammerbuurt) nog in aanleg. Concrete cijfers zijn nog niet beschikbaar. De verwachting is dat bij realisatie de kinderen zich makkelijker, veiliger door de wijk kunnen bewegen en de ouders van deze kinderen minder tijd nodig zullen hebben om hen kinderen in het oog te houden of te begeleiden. Een voor- en naonderzoek in Amsterdam in 2007 moet dit hard maken.

Succesfactoren zijn de grotere verkeersveiligheid én zelfstandigheid van de kinderen. Afhankelijk van de benutting van de Kindlinten door de kinderen en de perceptie van de ouders zal het Kindlint een bijdrage kunnen leveren aan de tijdsinde-



Kindlint steekt over bij drempel naar school.  
foto: Ineke Spapé



ling van mensen. Om het succes zo groot mogelijk te maken, waren de kinderen betrokken bij het proces. Verwacht wordt, dat daardoor het daadwerkelijke gebruik van het Kindlint groot is.

Verkeersveilige routes in Amsterdam én in Delft ontstaan door de Kindlintroutes zo in te passen, dat er zo min mogelijk ontmoetingen met het gemotoriseerd verkeer zijn. De overgebleven conflictpunten worden voorzien van extra verkeersmaatregelen, zoals het verkleinen van de oversteeklocaties, opgetilde zebra's en extra waarschuwingen voor de kinderen en het autoverkeer. In Delft heeft SOAB een speciale kindvriendelijke OversteekFant (zie afbeelding) ontwikkeld als een voorbeeld van het oplossen van een conflictpunt. Momenteel wordt de realisatie van de OversteekFant onderzocht.

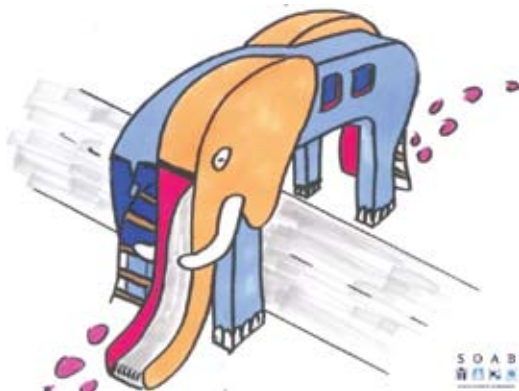
Het belang van aanvullende infrastructurele voorzieningen is groot: de realisatie ligt in handen van de gemeenten zelf. Tijdige budgettering en inplanning in meerjarenprogramma's is hierbij cruciaal.

Het Kindlint wordt voor iedereen herkenbaar door het gebruik van speciale markering, bebording en betegeling. In Amsterdam is gekozen voor kleurrijke tegels. In Delft zullen de Kindlinten door een Delftsch blauwe lijn of markering(en) in het straatbeeld te herkennen zijn. Door educatie in samenwerking met scholen aan de route leren kinderen hoe ze met de verschillende situaties op het Kindlint het beste kunnen omgaan.

Wanneer de eerste daadwerkelijke resultaten van de gerealiseerde Kindlinten beschikbaar zijn, kunnen we evalueren of onderdelen van het maatwerk van bijzonder belangrijk zijn en kunnen we met Keurmerk Kindlint werken aan verdere verbeteringen.

#### *Aanbevelingen voor plannenmakers*

- Een Kindlint is altijd maatwerk en moet multidisciplinair worden opgepakt: het bestaande en gewenste aanbod van speelplekken en voorzieningen is van belang, net zoals het inpassen van ruimtelijke mogelijkheden of het oplossen van verkeersknelpunten. Een brede samenwerking met meer partijen dan alleen ontwerpers of ambtenaren vergroot de kwaliteit en de realisatiemogelijkheden van een Kindlint.
- Een Kindlint kan zowel in bestaand als in nieuw gebied worden toegepast.
- Zie kinderen als experts: juist door te luisteren naar de kinderen en andere partijen die actief zijn in de wijk wordt ook duidelijk welke 'vraag' er in de wijk is. Welke speelplekken vinden de kinderen zelf belangrijk? Waar gaan ze graag naar toe, en waar zouden ze graag naar toe willen kunnen/mogen? Het aanbod en de locaties van speelplekken en voorzieningen bepalen voor een groot deel de kansen voor een Kindlint, maar het is de kunst om bij het ontwikkelen van een Kindlint zoveel mogelijk in te spelen op vragen en wensen vanuit de buurt. Het Kindlint moet immers wel een echte toegevoegde waarde hebben voor de wijk en de kinderen!
- Het concept en de naam Kindlint zijn beschermd om de kwaliteit van Kindlinten juist voor de kinderen te waarborgen. U kunt gebruik maken van ons Keurmerk Kindlint. Voor meer informatie: [i.spape@soab.nl](mailto:i.spape@soab.nl)







# De stad inrichten op kinderspel

*Referenties (samenstelling: ir. Lidewij Tummers)*

Na decennia's lobbyen door Jantje Beton en andere organisaties is er eindelijk ook in stedenbouwkundige planvorming aandacht voor kinderen. Er komt daarmee ook meer informatie beschikbaar voor beleids- en plannenmakers. Hieronder een beknopte selectie.

Veel informatie is te vinden op de website van het door VNG & Jantje Beton geïnitieerde netwerk kindvriendelijke steden: [www.childfriendlycities.nl](http://www.childfriendlycities.nl) of [www.kindvriendelijkesteden.nl](http://www.kindvriendelijkesteden.nl)

Nog een ontwerp voor Kindvriendelijke looproutes:  
[www.buitenom.com/producten/Buiten%20spel.html](http://www.buitenom.com/producten/Buiten%20spel.html)



Praktische informatie voor beleid en uitvoering voor gemeenten bied de serie ‘Gemeentelijk Speelruimtebeleid’, zie ook [www.pjpartners.nl](http://www.pjpartners.nl)  
 “Gemeentelijk Speelruimtebeleid; een praktische handleiding”, PJ Partners 2006;  
 “Spelen met Ruimte. Handboek gemeentelijke speelruimtebeleid” en  
 “Kindvriendelijke projecten in de openbare ruimte”, Mets & Schilt uitgevers 2006.

Recentelijk verschenen wetenschappelijke publicaties:

**Carolien Bouw en Lia Karsten: “Stadskinderen. Verschillende generaties over de dagelijkse strijd om ruimte”**

Aksant, Amsterdam 2004, ISBN 90 5260 168 2

Verslag van onderzoek met sociologische invalshoek naar speelgedrag, speel mogelijkheden en -ruimte in Amsterdamse wijken. De resultaten worden besproken in verschillende thema’s zoals veiligheid, avontuur, ontmoeting, grenzen. Daarin wordt ook steeds de relatie tussen sociaal-culturele en ruimtelijke aspecten gelegd. Informatief is de aandacht voor verschillen tussen ‘rijke’ en ‘arme’ buurten. De aanbevelingen in het slothoofdstuk zijn generiek en lenen zich meer als beleidsuitgangspunt dan voor planuitwerking. Stadskinderen is lezenswaardig, niet alleen in de grote steden maar voor iedereen die betrokken is bij jeugdbeleid of openbare ruimte.

**Liane Lefavre en Henk Döll: “Ground-up City – Play”**

010 publishers, Rotterdam 2007, ISBN 978 90 64506 02 4

“Ground-up City - Play” doet verslag van wetenschappelijk onderzoek, in samenwerking met een architectenbureau. De invalshoek is dan ook architectonisch ontwerpen, en vooral analyse, toegepast op buurten in Rotterdam.

Boeiend is de beschrijving van de stedebouw in het na-oorlogse Amsterdam en de inpassing van speelplekken daarin door de samenwerking tussen Cornelis van Eesteren, Jacoba Mulder en Aldo van Eijck.

De kleurige foto’s uit alle werelddelen rekken het begrip ‘speelruimte’ soms op tot ‘ruimtelijke speelsheid’ voor volwassenen. De verrassing van de auteurs over hun observaties doen soms naïef aan: bijvoorbeeld dat ‘niet alleen een schone speelplaats maar vooral een schone buurt belangrijk is voor een positieve beleving’. De voorgestelde ontwerpstrategie en de beoogde toepassing in de herstructureringsgebieden is nog niet aan de Nederlandse praktijk getoetst.

**Marlies Rohmer: “Bouwen voor de Next Generation”**

NAi publishers, Rotterdam 2007, ISBN 978 90 56625 45 0

Architect Marlies Rohmer laat zien hoe haar architectenbureau de afgelopen tien jaar is omgegaan met bouwen voor jongeren op basis van onderzoek naar de hedendaagse jongerencultuur en haar maatschappelijke context. Sociaal-maatschappelijke onderwerpen als culturele diversiteit, veranderende gezinsverhoudingen, nieuwe onderwijsvormen, de brede school en zijn rol in de wijk, passeren de revue.



De Strip, Westwijk Vlaardingen, 2002–2004

# Transformatieprocessen / Inbreuk of kans voor betrokkenheid?

*Jeanne van Heeswijk i.s.m. Dennis Kaspori*

*Maar al te vaak wordt verondersteld dat sociale interactie in een gebied vanzelfsprekend is, maar dat is het niet. Betrokkenheid van bewoners bij elkaar, bij hun wijk en bij het vernieuwingsproces is een proces wat actief gegenereerd moet worden. Vooral in tijden van ingrijpende verandering, zoals in de zogenoemde herstructurerings-operaties staat de sociale omgeving van wijkbewoners onder druk. Stedelijke vernieuwing is eerder een bron van conflict tussen bewoners, ontwikkelaars en overheid. Culturele interventies zijn dan soms de enige manier om opnieuw betrokkenheid bij deze transformatieprocessen te genereren.*

### *Inclusieve stedebouw*

Herstructureringsgebieden worden meestal gekwalificeerd als ‘achterstandsgebieden’ en in verband gebracht met het relatief grote deel allochtone bevolking. Dit zijn de plekken waar de multiculturele samenleving zich ontwikkelt. Dat maakt deze gebieden tot een interessant terrein voor onderzoek naar culturele uitwisseling.

Stedelijke vernieuwing en de integratie van allochtonen hebben alles met elkaar te maken. Om dat te stimuleren is het noodzakelijk een vorm van ‘inclusieve’ stedenbouw te ontwikkelen. Voor mij betekent ‘inclusieve’ stedenbouw: het creëren van een publiek domein waarbinnen deze culturele uitwisseling kan plaatsvinden.

Stedelijkheid is vaak ver te zoeken in de huidige herstructureringswijken, het zijn gebieden die gebaseerd zijn op de scheiding van functionele domeinen als wonen en werken, op de scheiding van inkomensgroepen (sociale woningbouw versus koopwoningen) enzovoort. Daardoor kan in deze gebieden nooit een vorm van stedelijkheid tot stand komen. Stedelijkheid is namelijk gebaseerd op ontmoeting en confrontatie van mensen, culturen en ideeën. Juist in die confrontatie ontstaan weer nieuwe ideeën. Stedelijke kwaliteiten, sociale interactie en gemeenschap zijn kwaliteiten die moeten groeien en die niet aan de tekentafel te plannen of door een aannemer te bouwen zijn. Het openbare leven is maar voor een klein deel georiënteerd op de fysieke omgeving, het is veel meer een proces van sociale, economische en culturele activiteiten, dat zich – zeker tegenwoordig – op verschillende schaalniveaus beweegt.

### *De publieke ruimte*

De enorme stedelijke vernieuwingsopgave daadwerkelijk beschouwd als een maatschappelijke opgave, begint vanuit de publieke ruimte. Daarmee bedoel ik niet alleen de fysieke ruimte, het publieke domein is meer dan dat: de fysieke ruimte, de sociale interactie, de media en de communicatiemiddelen bepalen samen iemands leefomgeving. Het gaat om de ruimte waarin mensen leven, maar vooral ook om de relaties tot elkaar in die ruimte. Maarten Hajer en Arnold Reijndorp definiëren publiek domein als ‘die plaatsen waar een uitwisseling tussen verschillende maatschappelijke groepen kan plaatsvinden en ook daadwerkelijk plaatsvindt’. Het vormgeven van publiek domein kan dan een kwestie zijn van het uitlokken van ongedwongen manifestaties van diversiteit en het vermijden van interventies gericht op het onmogelijk maken daarvan. Het publieke domein is volgens hen in eerste instantie dan ook een (culturele) ervaring.

Zo gezien zou stedelijke vernieuwing een open proces moeten zijn, waar gemeenschappelijk gezocht kan worden naar een adequate aanpak van achterstandsgebieden. Door mensen actief aan te moedigen deel te nemen aan de processen van stedelijke vernieuwing, kunnen zij in de toekomst meer grip op hun omgeving krijgen. Het publiek domein kan in dit proces fungeren als een platform voor uitwisseling.

Centrale vragen daarbij zijn wat mij betreft: Hoe te interveniëren in een bestaande situatie, zodanig dat meer mensen zich betrokken voelen bij een vernieuwingsproces en onderling banden aangaan? Hoe een proces genereren dat de randvoorwaarden schept voor nieuwe relaties, ervaringen en betekenissen?

Hoe zijn de stedelijke krachten te bundelen om plekken te ontwikkelen waar intieme sociale en formele situaties kunnen samenkomen?

Ik zal dit illustreren met twee voorbeelden van culturele interventies in transformatiegebieden. Culturele interventies die zo zijn opgezet dat ze culturele productie stimuleren en ontwikkelen en in het verlengde hiervan 'nieuwe' publieke ruimten kunnen maken of bestaande herontwikkelen.

#### *'De Strip' in de Westwijk in Vlaardingen*

In 1995 werd als reactie op de groeiende sociale problemen in de wijk een begin gemaakt met een grootschalige plannen voor de Westwijk.

In 2001 kwam deze vernieuwing door gebrek aan geld stil te liggen en stonden veel gebouwen leeg. Dit soort vernieuwingsprocessen heeft sowieso een grote impact op de gemeenschap.

Maar wat gebeurt er als dit toch al pijnlijke

proces ergens halverwege tot stilstand komt, waardoor gebouwen leeg komen te staan of worden dichtgetimmerd en niemand weet hoe het nu verder zal gaan? In de periode 2002-2004 werd een zo leegstaande winkelstrip in de plint van een flatgebouw omgevormd om verschillende culturele activiteiten een plek te geven. Dependances van Museum Boijmans Van Beuningen en Showroom MAMA, studio's voor kunstenaars, Peter Westenbergs Uit+Thuis Videomagazijn en een informatiecentrum bepaalden gedurende twee jaar de aanblik van de gedeeltelijk leegstaande flat. In twee jaar tijd vonden er 102 activiteiten plaats waaraan 309 mensen samen werkten. Zo maakte Museum Boijmans Van Beuningen tentoonstellingen met zowel werk van de collectie hedendaags kunst als van de collectie toegepaste kunst, creëerde Peter Westerberger het lokale tv-station [www.worldwideweb.nl](http://www.worldwideweb.nl) voor en door bewoners, dachten kunstenaars samen met de bewoners na over de toekomst van de Westwijk en vonden in het Museumcafé activiteiten georganiseerd door de bewoners plaats.. De Strip werd de centrale ontmoetingsplek in de wijk die ruim 24.000 mensen bezochten.



#### *'Face Your World StedelijkLab' in Slotervaart*

Het StedelijkLab Slotervaart was een openbaar atelier in de Staalmanplein buurt in Amsterdam. De Staalmanplein buurt onderdeel van het vernieuwingsproces van de Westelijke Tuinsteden met een voornamelijk inwoners van Marokkaanse komaf. De meeste bewoners van deze buurt herkende zich niet of nauwelijks

in de wijze waarop de vernieuwing plaatvond en werd gecommuniceerd. Face Your World is een experimenteel ontwerpproces waarin bewoners gefaciliteerd worden om zelf beeld te geven (zowel in vorm als programma) aan hun eigen leefomgeving.

Leerlingen van de Professor Einstein-school (lagere school) en het Calvijn met Junior College (VMBO) maakten, voor een periode van zes maanden, samen met beeldende kunstenaar Jeanne van Heeswijk, architect Dennis Kaspori, de ontwerpafdeling van het Stadsdeel



Face Your World StedelijkLab Slotervaart, Amsterdam 2005

externe deskundigen en bewoners van de Staalmanplein buurt een eigen ontwerp voor het nieuwe Staalmanpark. Allereerst werden de randvoorwaarden voor het park op specifieke punten opnieuw geformuleerd. Bijvoorbeeld de ligging van de speelzones en de wijze waarop sportzones en verblijfszones ten opzichte van elkaar geplaatst werden. Daarna werden deze nieuwe randvoorwaarden uitgewerkt tot een definitief ontwerp dat uit twee verschillende lagen bestaat. De eerste laag is de landschappelijke laag oftewel de ondergrond die er voor zorgdraagt dat het terrein een parkachtig karakter krijgt en dat het gebied ontsloten wordt. De tweede laag bestaat uit een reeks 'stedelijke' objecten. Deze objecten komen tegemoet aan de wens van buurtbewoners om het park ook daadwerkelijk te kunnen gebruiken. Om het aantal objecten te beperken en het parkachtig karakter te behouden hebben deze objecten meerdere functies gekregen. Zo zijn er onder andere het Klimwand/beheerdershuisje, de Fontein/pierebadje, de Multipodium/tribune en de zogenaamde Doebomen -bomen met een toegevoegde speelmogelijkheid. Face Your World StedelijkLab behandelt een aantal in zichzelf al complexe vraagstukken zoals stedelijke vernieuwing, praktijkeducatie, buurtparticipatie en de rol van kunst in de openbare ruimte en probeert deze vraagstukken met elkaar te verweven binnen de concrete context van een ontwerpogave.

Het ontwerp is per 1 maart 2006 goedgekeurd door de Stadsdeelraad en conform ontwerp uitgevoerd. Om de bijzondere stedelijke objecten ook daadwerkelijk uit te kunnen voeren zijn er Stedelijke Werkplaatsen op gezet waar gewerkt wordt aan de verdere uitwerking en realisatie van de stedelijke objecten voor het toekomstige park. Buurtbewoners en jongeren maken hier onder begeleiding van een projectleider (uitvoerder of ontwerper) de objecten. De Stedelijke Werkplaatsen maken onderdeel uit van leer- en werktrajecten binnen de buurt.



*Eigen stem en culturele mobiliteit*

Cultuur is in deze voorbeelden niet langer het sausje waarmee we de stedelijke vernieuwing kunnen verfraaien, waarmee we de jarenlange onzekerheid voor de bewoners wat draaglijker kunnen maken. Cultuur staat aan de basis van een inclusieve vorm van stedelijke vernieuwing. Volgens Hajer en Reijndorp draait publiek domein om de ervaring van culturele mobiliteit: 'Om de mogelijkheid zaken anders te zien, de presentatie van nieuwe perspectieven, de confrontatie met eigen ingesloten patronen ook. Gedwongen worden tot aanpassing past niet in dit perspectief van een goed functionerend publiek domein. Uitgedaagd worden om jezelf tot anderen te verhouden wel.'

Onze pogingen van stedelijke vernieuwing zijn gedoemd te mislukken zolang we niet kritisch nadenken over de vraag hoe dit potentieel van culturele mobiliteit en articulatie binnen gemeenschappen aan te boren.

Wanneer een gemeenschap zichzelf begint te organiseren, haar eigen stem en esthetiek begint te articuleren, dan wordt duidelijk dat ze weet wat ze werkelijk wil met haar omgeving. Met het stimuleren van dit proces lukt het ons misschien instrumenten door te geven die het mogelijk maken gezamenlijk onze leefwereld opnieuw vorm te geven

*Succesfactoren en knelpunten*

De sleutel hiertoe is een infrastructuur of netwerk van ondersteuning, waarmee de dialoog met de verschillende gemeenschappen onderhouden kan worden. Deze infrastructuur fungeert als nieuw publieke domein en is het uitgangspunt voor een meer inclusieve vorm van stedelijke vernieuwing.

*Culturele interventies serieus nemen!*

Herstructureringswijken krijgen overal dezelfde problemen toegedicht: eenzijdige bevolkingssamenstelling, eenzijdige woningvoorraad, een te grote doorstroom. Standaard-oplossing is het bouwen van duurdere woningen, zodat een grotere variatie aan inkomensgroepen ontstaat. Dit model van differentiatie van de woningvoorraad om meer gemeenschapszin en ontmoeting in het publieke domein te creëren is ontoereikend. Het is ten onrechte gebaseerd op veronderstellingen over hoe het openbare leven in elkaar zit, zonder dat we een precies beeld hebben van hoe gemeenschapszin nu eigenlijk tot stand komt. Daarom is het noodzakelijk als men daadwerkelijk tot een meer inclusief proces van stedelijke vernieuwing wil komen om van af het begin, keer op keer terug in dialoog en confrontatie met bewoners en gebruikers van het gebied te gaan. Om serieus te leren nemen dat publieke ruimte wezenlijk gedeelde ruimte betekent, waarbij de bijdrage van iedereen van belang is.





Pijnackerplein, Rotterdam

**Referenties:**

[www.jeannetworks.net](http://www.jeannetworks.net)

[www.faceyourworld.nl](http://www.faceyourworld.nl)

[www.destrip-westwijk.net](http://www.destrip-westwijk.net)

[www.dwaallicht.nl](http://www.dwaallicht.nl)

J. van Heeswijk: 'Het Dwaallicht van Nieuw Crooswijk', Veenman publishers, Rotterdam 2007

M. Hajer & A. Reyndorp: 'Op zoek naar nieuw publiek domein', NAI Publishers, Rotterdam, 2001



vrijBURcht, Amsterdam: theater, café, kinderopvang en woningen. architect: Hein de Haan ism CASA Architecten (Amsterdam)

## De C van Particulier Opdrachtgeverschap: meerwaarde van bouwen in eigen beheer

*Hein de Haan (Hein de Haan A+S, Amsterdam)*

*Lidewij Tummers (Tussen Ruimte, Rotterdam)*

*Door gezamenlijk op te treden als opdrachtgever, kunnen bewoners meer programma in de woonomgeving realiseren. Dat heeft gunstig effect op de tijdbesteding van bewoners en de leefbaarheid van de buurt.*

Wim Derksen stelt terecht in CoBouw ('Almere heeft de toekomst', 26 april 2007) dat Duyvestein een 'Hot Issue' aanpakt. Zowel voor Almere als voor het particuliere opdrachtgeverschap ligt er een gouden toekomst met 'bouwen in eigen beheer' projecten. Ondernemende corporaties, zoals WBR en COM•wonen, en maatschappelijk betrokken ondernemers als ERA bouw en Hulshof architecten ontwikkelden dergelijke initiatieven in Rotterdam: daar ligt de kans niet alleen in nieuwbouw maar ook in de voorraad. Architect Hein de Haan realiseerde met bewoners prachtige complexen in Amsterdam. EVA Lanxmeer heeft haar duurzame kwaliteiten grotendeels te danken aan bewonersinitiatieven en het SEV programma toonde projecten in Brabantse en Utrechtse dorpen en andere delen van het land.

Maar zoals vaak als het over Particulier Opdrachtgeverschap gaat, laat Derksen een belangrijk aspect onderbelichten: de C van Collectief Particulier Opdrachtgeverschap. CPO is meer dan kavels met een (catalogus-)woning naar smaak. Groepen bewoners die de enorme inzet voor zo'n gezamenlijk bouwproces opbrengen, doen dit vaak om extra programma te realiseren dat in ze de standaard woningbouw niet vinden. Werkruimten, een gezamenlijke tuin met speelplek, parkeeroplossing of fietsenberging, een multifunctionele ruimte voor feestjes, hobby's of logees, beschutte en/of toegankelijke omgevingen voor mensen met een handicap, extra energie- of materiaal investeringen voor een gezond en zuinig woonmilieu. Vooral het mengen van wonen met werken en voorzieningen levert stedenbouwkundige kwaliteit die we op andere manieren niet tot stand zien komen.

Dat deze kwaliteiten bestendig zijn, is af te lezen uit de collectieve woonvormen die sinds de jaren tachtig zijn gerealiseerd in monumentale gebouwen of complexen, en als nieuwbouw bijvoorbeeld Het Groene Dak in Utrecht of MW2 in Den Bosch. De initiatiefnemers wonen er soms niet meer, of er hebben aanpassingen in de organisatievorm plaatsgevonden, maar 'er is meer vraag dan aanbod naar deze woonvormen en de projecten blijven bestaan' aldus Bernard Smit van Woningbouwvereniging Gelderland. En het zijn zeker niet alleen jongere alleenstaanden die hier voor kiezen: woongroepen voor senioren zijn inmiddels talrijk en jonge gezinnen vinden hier het 'buurtnetwerk' dat de piekfase in het leven kan verlichten. Toch vinden ontwikkelaars en beheerders het realiseren van collectieve woonvormen of gemeenschappelijke voorzieningen nog vaak een te groot risico.

EVA-lanxmeer, Culemborg. Huiskamer/bibliotheek, logeerkamer, wasruimte, tuin, dakterras en woningen. architect: Opmaat (Delft)





Terbregse.nl, Rotterdam, kinderspeelplaats, garage, stalling, dakterras en cursusruimte. architect: Hulshof architecten (Delft)

Nu Particulier Opdrachtgeverschap geformaliseerd is tot beleid, kan CPO de financiële en logistieke ruimte bieden om dit te verbreden. Slecht voor sociale samenhang en leefbaarheid is het nooit, eerder draagt het er toe bij: de meeste CPO projecten staan ook open voor de buurt. De in het bouwproces opgedane kennis en vaardigheden worden gedeeld, en elders weer doorgegeven en benut: er is ruimte voor de ontwikkeling van 'actief burgerschap'. Ook voor duurzame bouw- en energietechnologie liggen er kansen: investeringen die individueel niet haalbaar zijn, kunnen voor meerdere woningen juist veel opleveren.

Nog te veel traditionele bouwpartijen zijn huiverig voor CPO. Terwijl juist zij de 'burgerinitiatieven' professioneel zouden moeten ondersteunen gedurende ontwerp en realisatie. Verwacht niet van bewoners dat zij deskundig zijn over de bouwvraag en aanbestedingsrituelen maar biedt hen de infrastructuur om die processen te doorlopen en daarin eigen, lokaal belangrijke keuzes te maken. De deskundigheid van bewoners ligt in het gebruik en het beheer, een fase die veel langer duurt dan de bouw zelf. De invuling daarvan zal per levensfase verschillen: terwijl de één gemakkelijk een vertrouwde oppas vindt voor een paar uur zal de ander taalvaardigheden of inzichten in procedures en conflicthantering kunnen ontwikkelen. De drempel voor het organiseren van een deelauto of de aanschaf van huishoudelijke apparaten wordt lager, en talenten voor tuinieren, klussen of boekhouden vinden een uitlaatklep, ook wanneer die maatschappelijk niet meer zo makkelijk kunnen worden ingepast.

CPO is één variant in een spectrum van mogelijkheden. Niet iedereen wil vanaf het begin meepraten over de bouw. Maar het past bij onze tijd om daar meer ruimte voor te scheppen. Het SBR-programma 'Consument Gericht Bouwen' biedt een eerste aanzet voor bouwpartijen. De uitgifte van kavels biedt mogelijkheden voor de enkele huishoudens die zich dat kunnen veroorloven (1,8x de marktprijs, vanaf 3,5 tot 4 ton). Daarnaast voorziet het Collectief Particulier Opdrachtgeverschap voor de overgrote meerderheid in een betaalbare variant (0,9x de marktprijs, ca 2 ton). Zelfs sociale huur is goed mogelijk indien in een vroeg stadium de achtervangpartij wordt ingeschakeld.

De instrumenten voor CPO zijn uitgekristalliseerd in de vorm van bewoners-begeleiding, contract- en financieringsvormen, bouwdoos (module) ontwerpen. Een

gespecialiseerde adviseur kan beter werk leveren wanneer deze betaald kan worden uit een gezamenlijke kas dan wanneer iedereen dit met eigen budget moet financieren. Wat op dit moment naar onze ervaring ontbreekt zijn vooral instrumenten in de beginfase: adequate voorfinanciering en een achtervangconstructie. In de fase van het onderzoeken van randvoorwaarden en haalbaarheid, het optimale model, en het organiseren van de definitieve deelname bestaan veel onzekerheden. Die kunnen niet zo maar op de schouders van –overigens zeer gemotiveerde- individuen geplaatst worden. Vertrouw op het eindresultaat waarin individuen zeker een plaats zullen vinden, ook al zijn de initiatiefnemers inmiddels in een andere levensfase en wellicht daardoor in een andere gemeente belandt. Plaats de initiatieven in een stedelijke infrastructuur voor CPO, en een goudmijn van leefbaarheid, actief burgerschap en duurzaamheid kan worden aangeboord.

### Referenties:

Woningbouwvereniging Gelderland [www.wbvg.nl](http://www.wbvg.nl)

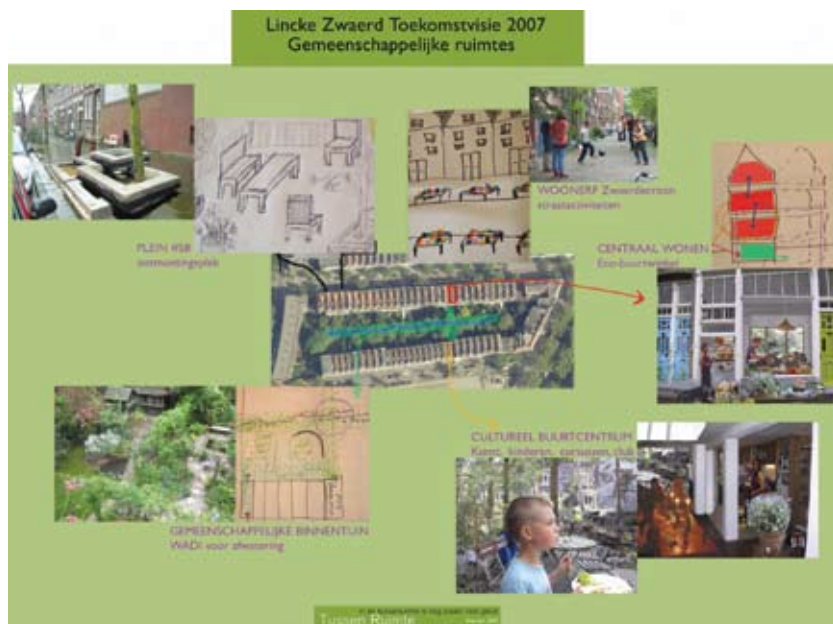
Particulier opdrachtgeverschap [www.particulieropdrachtgeverschap.nl](http://www.particulieropdrachtgeverschap.nl)

Servicepunt 'anders wonen anders leven' [www.omslag.nl/wonen/](http://www.omslag.nl/wonen/)

duurzame scenario's voor alledaagse woonomgeving: [www.sustainable-everyday.net](http://www.sustainable-everyday.net)

woningkwaliteit/de bewoner centraal: [www.VACpuntwonen.nl](http://www.VACpuntwonen.nl)

Interculturele ontwerp-ateliers: [www.forum.nl/projecten2002/multibouw.html](http://www.forum.nl/projecten2002/multibouw.html)



Linke Zwaard: bewoners claimen gemeenschappelijke tuin, buurtruimte en woongroep in renovatietraject. bewonersarchitect: Tussen Ruimte (Rotterdam)





# Werken aan gebiedsontwikkeling vraagt om nieuwe vaardigheden

*Geert-Jan Verkade, programmamanager Habiforum*

*De lokale overheid, maar ook het rijk en de regionale overheid, maatschappelijke organisaties en marktpartijen kunnen dezelfde analyses maken van vraagstukken die zich voor doen, ze hebben bovendien alle een verantwoordelijkheid er iets aan te doen, maar desondanks leidt de optelsom van al hun acties nog onvoldoende tot oplossingen. Terugkeer naar de hiërarchische verhoudingen is uitgesloten. Het grote sturingsvraagstuk van de komende tijd is: hoe dan wel?*



### *De praktijk van alle dag*

Met de nota ruimte is aanvankelijk ingezet op ontwikkelings-planologie als tegenhanger van de 20ste eeuwse toelatings-planologie. Publiek gedomineerde plannen maakten plaats voor publieke kaders, waarbinnen ook private en particuliere partijen ruimtelijk kunnen ondernemen. Bij het uitwerken werd duidelijk dat ontwikkelingsplanologie en toelatingsplanologie eerder complementair zijn dan elkaar uitsluiten, want een zekere schaarste is een voorwaarde voor ruimtelijke kwaliteit en in alle gevallen is er sprake van toetsing door overheden. Al snel werd de term ontwikkelingsplanologie vervangen door de term gebiedsontwikkeling. Het gaat hier niet slechts om een semantisch verschil maar om een volgende slag in denken. Waar ontwikkelingsplanologie nog planologie en dus primair een ruimtelijke opgave is, gaat het bij gebiedsontwikkeling om een maatschappelijke opgave die een interdisciplinaire aanpak vereist. Vaak krijgen maatschappelijke opgaven pas in tweede instantie een ruimtelijke dimensie.

### *Gebiedsontwikkeling*

Gebieden veranderen in de tijd van functie en aanzien. Waar vroeger de boer z'n koeien had lopen ligt nu een nieuwe woonwijk, een snelweg, een bedrijventerrein of een nieuw natuurgebied. En over 30 jaar kan deze omgeving er weer heel anders uitzien.

Het praktijkprogramma van Habiforum richt zich op vernieuwing van de manier waarop we de ruimte gebruiken. Habiforum probeert in praktijkprojecten die vernieuwing mogelijk te maken. Gebieden staan hier centraal, in plaats van beleidsverlangens of institutionele grenzen. Overheden stellen randvoorwaarden, en marktpartijen, bewoners en gebruikers werken met overheden samen aan een optimale combinatie van wonen, werken, water, wegen, natuur enzovoort. De kwaliteit van de leefomgeving wordt hier beschouwd als een gedeelde verantwoordelijkheid én als een gedeeld belang van publiek, privaat en particulier. Ruimtegebruik wordt primair als een maatschappelijke opgave gezien die om een interdisciplinaire aanpak vraagt. Dit is wat Habiforum verstaat onder gebiedsontwikkeling.

### *Wat is een gebied?*

De regio is de eeuwige belofte van de ruimtelijke planvorming. Regio's zijn terug te vinden in ruilverkavelingsplannen, ROM-projecten, sleutelprojecten, nadere uitwerkingen van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening en reconstructieplannen. Pogingen om regio's staatsrechtelijk vorm te geven zijn keer op keer mislukt. Over het algemeen wordt een gemeentegrens-overschrijdend karakter genoemd als deel van de definitie van gebiedsontwikkeling, maar dat geldt niet altijd. Een gebied kan worden gedefinieerd in landschappelijke, infrastructurele, historische of bestuurlijke termen of aan de hand van een bestaande of voor de gelegenheid geconstrueerde regionale identiteit. Soms wordt de grens zo getrokken dat binnen het gebied voldoende verdien capaciteit is om ook de verliesgevende wensen te realiseren. Deze rekbaarheid is een van de aantrekkelijke kenmerken van het begrip

### Habiforum

Habiforum ([www.habiforum.nl](http://www.habiforum.nl)) wil vernieuwend ruimtegebruik in Nederland stimuleren door oplossingen te ontwikkelen in concrete ruimtelijke projecten. Doel is om aan de hand van concrete ervaringen een bijdrage te leveren aan het openbreken van de huidige praktijk in de ruimtelijke inrichting van Nederland. Habiforum is een organisatie van professionals die resultaat willen boeken, willen vernieuwen en leren van hun ervaringen. Dat betekent innovatief werken, vooral durven, en volhouden, als niet meteen het gewenste resultaat wordt geboekt.

gebiedsontwikkeling, maar kan ook een zwakte worden. Als een begrip te vaag is omschreven en daardoor teveel kan betekenen, verliest het al snel zijn waarde. Het begrip 'gebied' is, kortom, nog in ontwikkeling.

In het boek 'Nederland Boven Water' is gekozen voor een procesgestuurd gebiedsbegrip: een gebied is wat de betrokken partijen gaandeweg als een gebied beschouwen en waar een ondernemende groep daadwerkelijk aan de slag wil gaan. Het is een spannende gedachte dat met deze aandacht voor gebiedsontwikkeling mogelijk de aloude belofte van de regionale planvorming wordt ingelost. De regionale schaal kan zich als proefgebied voor nieuwe

praktijken bewijzen, waarbij een goede procesaanpak wordt gecombineerd met hoge ruimtelijke kwaliteit en nieuwe vormen van democratische legitimiteit.

Gebiedsontwikkeling duikt als het ware in het regionale gat. Het begint bij een gebied met een inrichting en een gebruik die in spanning verkeren met maatschappelijke kwesties. Vervolgens komen urgenties bij elkaar, wordt de maatschappelijke opgave helder en tekent zich het studiegebied af. Van daaruit start het gebiedsproces en wordt het plangebied (de regio) voor de duur van het project begrensd. Het gebiedsproces is een tijdelijk arrangement tussen partijen van een diverse pluimage, die gezamenlijk willen ondernemen en investeren. Als na verloop van tijd verlies van kwaliteit of verandering van kwaliteitsbeleving optreedt, kan dat in combinatie met nieuwe maatschappelijke kwesties tot een hernieuwde gebiedsontwikkeling leiden. Het gebied (de regio) kan dan anders worden gedefinieerd. Deze flexibiliteit is juist mogelijk vanwege het ontbreken van institutionele grenzen van regio's. Regionale gebiedsontwikkeling is dus een tijdelijke productielijn.

### *Leerervaringen*

Uiteenlopende onderzoeken naar succesfactoren van regionale ruimtelijke projecten zijn samen te vatten tot een aantal thema's (zie ook *NederlandBovenWater*, 2006).

Zonder maatschappelijke urgentie (1) komen projecten niet tot uitvoering. Dit geldt ook voor commitment (2) van met name bestuurders van publieke partijen. Voor volksvertegenwoordigers (3) moeten condities worden gecreëerd om vroegtijdig te kunnen sturen en gaande weg beargumenteerd te kunnen besluiten. Participatie door bewoners en gebruikers (4) is essentieel voor de inbreng van gebiedskennis en vragen voor het opbouwen van vertrouwen. Vroegtijdige betrokkenheid van marktpartijen (5) verhoogt de kans op uitvoering en brengt extra dynamiek in een project. Voldoende aandacht voor de probleemdefinitie (6) brengt sterke oplossingsstrategieën binnen handbereik. Alle (hoofdrol)spelers hebben belangen (7) die vaak kunnen worden gecombineerd. Met ontwerpen (8) kunnen voorlopige

resultaten op beeldende wijze worden verbonden met identiteit en ruimtelijke kwaliteit. Het ontwerpproces (9) verdient continu aandacht van alle (hoofdrol)spelers. Om tot uitvoering te komen blijken grond (10) en grondposities een belangrijke rol te spelen. Dit geldt eveneens voor de bronnen en wijze van financiering (11). Om leerpunten uit lopende projecten te kunnen toepassen in aankomende projecten is een collectief leertraject (12) waarschijnlijk vele malen effectiever dan een evaluatie achteraf.

### **Enkele succesbepalende factoren uitgelicht:**

#### *Projectteam buiten lijnorganisatie*

Succesvolle projecten hebben hun projectorganisatie in meer of mindere mate buiten de staande organisatie geplaatst. Gebiedsontwikkeling is een meerstemmige aangelegenheid. Dat vereist onafhankelijkheid om daadkrachtig te kunnen opereren en niet in een loyaliteitsconflict te geraken met bestuurders en de ambtelijke organisatie.

Waar ambtenaren deel uitmaken van een separate projectorganisatie kunnen zij zich vanuit een onafhankelijke rol ook direct verstaan met volksvertegenwoordigers. Projectorganisaties stuiten niet zelden op spanning met collega's die zich vanuit sectorale beleidsopgaven op hetzelfde gebied richten. Organisaties doen er goed aan hier op te anticiperen en intern tot afspraken te komen.



### *Het formeren van een ondernemende groep*

Investeren in actieve betrokkenheid van alle partijen vanaf het begin: gericht op integrale oplossingen waarbij alle betrokken zich committeren aan financiering en uitvoerbaarheid van het hele plan is een voorwaarde voor het welslagen van gebiedsontwikkeling.

Principes zijn zowel een perspectief als een middel. Principes ontstijgen het niveau van de detailafspraken en de regels. Teveel nadruk op dat laatste leidt tot een regelcultuur. Uit een groot aantal praktijkprojecten zijn een aantal werkprincipes gedestilleerd:

#### *1. Articuleren van urgentie.*

De urgentie van een vraagstuk is van wezenlijk belang. Ze zorgt ervoor dat men actief investeert in het proces, dat wordt doorgepakt als het nodig is, dat mensen niet afhaken als het lastig wordt en dat oplossingsrichtingen worden ontwikkeld. Urgentie is vooral ook een beleving, die creatieve onrust veroorzaakt, noodzakelijk om tot verandering te komen. Om op beslissende momenten prestaties te leveren en echte ontwikkelslagen te maken. Urgentie is het 'moeten' dat mensen in beweging zet.

De startvraag van een maatschappelijk vraagstuk is doorgaans niet meer dan een eerste aanleiding. Meerdere invalshoeken dienen verkend te worden om de vragen achter de vragen te pakken te krijgen en een scherpe articulatie van de urgentie mogelijk te maken. En mensen te verleiden om urgentie te ervaren. Vele ruimtelijke plannen verzanden omdat het ontbreekt aan gevoelde en gedeelde urgentie.

#### *2. Werken vanuit individuele drijfveren.*

Individuele drijfveren zijn krachtiger motoren voor vernieuwing en samenwerking dan abstract geformuleerde maatschappelijke vraagstukken en gebiedsvisies. Zonder het 'willen' vanuit individuele motieven komt uiteindelijk weinig tot stand. In de wereld van de ruimtelijke ordening ligt een zwaar accent op formele processen, taken, verantwoordelijkheden en functionarissen. Onverschilligheid is daarvan doorgaans het resultaat. Opsporen van individuele drijfveren, deze verbinden en productief maken zijn de kritische succesvoorwaarden voor inspirerende (niet-onverschillige) ruimtelijke ontwikkeling. Gepassioneerde mensen maken het verschil.

#### *3. Erkennen en verbinden van individuele belangen.*

Bij ruimtelijke vraagstukken zijn vele belangen in het geding. Van overheden, volksvertegenwoordigers, bewoners en gebruikers van de ruimte, grondeigenaren. Belangen die regelmatig met elkaar in strijd zijn en zelden vooraf worden uitgesproken en erkend. Door het vroegtijdig betrekken van bewoners, ondernemers, volksvertegenwoordigers, grondeigenaren en ontwikkelaars scheppen de overheden de basis om belangen te kennen, te erkennen en te verbinden. Om vervolgens gezamenlijk probleem en opgave te formuleren, waarbinnen gezamenlijke opties

worden ontworpen, waarover besluiten genomen kunnen worden. Vanuit zorg voor elkaars belangen ontstaan vertrouwen en waardevolle ruimtelijke investeringen. Belangen worden veelvuldig verward met standpunten en posities. Veel ruimtelijke plannenmakerij gaat ten onder aan het vertrekken vanuit een enkel standpunt, gevolgd door krachteloos positioneel onderhandelen. Om succesvol te zijn in een project is het dus nodig om de werelden binnen het project te verbinden met de werelden daarbuiten: in mensen, in betekenissen en in processen.

#### *4. Co-productie: kennisontwikkeling is een sociaal communicatief proces*

Kennisontwikkeling gebeurt zelden individueel. Het is doorgaans een collectief proces. Het is dus van belang veel aandacht te geven aan de kwaliteit van de interacties en daarbij te kunnen beschikken over uitstekende communicatieve en sociale vaardigheden.

Het samen-iets-maken stimuleert tegelijkertijd de ontwikkeling van nieuwe kennis. Het noodzaakt tot het expliciteren en het verbinden van ervaringen, competenties, en het betekenis geven in nieuwe voorstellen en het beproeven van die nieuwe voorstellen.

Co-productie is een sleutelwoord, ook als het gaat om de verbinding van belangen. In het klassieke patroon van ruimtelijke ordening ontwikkelen bestuurders en ambtenaren samen met ontwerpers en experts een gedetailleerde en ambitieuze visie op een ruimtelijk vraagstuk. Vervolgens gaan ze de boer op om draagvlak te creëren. Deze logische planmatige planning blijkt in de praktijk niet (meer) te werken. De juichend gepresenteerde plannen eroderen veelvuldig tot een flets compromis en het tempo van de uitvoering stukt. Alleen via co-productie komt het 'kunnen' tot stand.





##### *5. Werken vanuit wederzijdse aantrekkelijkheid.*

Een kennisproductieve werkomgeving is een rijke leeromgeving die uitnodigt om samen aan de slag te gaan. Er is echter geen manager, facilitator of projectleider die hiervoor een exclusieve verantwoordelijkheid draagt. De deelnemers zullen het met elkaar moeten doen. Daarvoor is nodig een sociale context met wederzijds respect, zorg voor elkaar, waardering en integriteit, voldoende veiligheid en openheid voor constructieve feedback en confrontaties. Het maken van zo'n werk-leeromgeving vraagt veel van alle betrokkenen. Voor individuen betekent het: werken aan de eigen aantrekkelijkheid, toegang verschaffen tot de kennis van anderen en het voorkomen van sociale uitsluiting. De samenwerking krijgt vorm vanuit een goed begrepen eigenbelang: het wordt voor mij aantrekkelijk om met jou mee te werken en in jou te investeren als jij een bijdrage kunt leveren aan mijn ambities. Daarom heb ik er ook belang bij dat het met jou en het gezamenlijke initiatief goed gaat en daar zorg ik dan ook voor.

##### *6. Benoemen van successen en ieders bijdrage daaraan.*

Alles wat je aandacht geeft groeit! Focus op dat wat goed gaat, waar de sterke punten zitten, waar kracht aanwezig is en hoe daarop kunt voortbouwen. Zeker, je leert ook van fouten. Expliciet benoemen van succes en de dragers daarvan geeft evenwel energie en versnelt. Het biedt meer inspiratie, doorzettingskracht en effectiviteit dan wanneer je blijft focussen op missers en tekortkomingen.

##### *7. Creatieve onrust in het proces.*

Creatieve onrust drijft het innovatie- en verbeteringsproces. De drive die betrokkenen voelen om iets nieuws te realiseren, in combinatie met externe druk, zorgt voor motivatie om te beginnen en door te zetten. Om dynamiek en urgentie te creëren kan gebruik worden gemaakt van momenten waarop er 'iets moet staan'. Die momenten zijn voor de deelnemers van cruciaal belang; ze moeten presteren voor een forum van externen; en die momenten maken het nodig om een echte ontwikkelslag te maken om de ambitie voor dat moment te realiseren.

##### *Nieuwe rollen voor de deelnemers*

De praktijk leert dat gebiedsontwikkeling niet alleen een techniek of werkwijze is, maar vooral een attitude. Voor provincies betekent dit een grote nadruk op ontwikkelingsgericht werken en op de regie bij gebiedsprojecten. Ook Gemeenten hebben bij gebiedsontwikkeling een nieuwe rol. Zij moeten meer op regionaal niveau opereren. Van marktpartijen wordt gevraagd zich meer gebiedsgericht te oriënteren en ook in de fase van definiëring van de opgave een rol te spelen. Betrokkenheid van burgers is essentieel voor het creëren van draagvlak. De rol van maatschappelijke belangengroepen verandert van reactief naar pro-actief. En ook van de rijksoverheid wordt een andere benadering gevraagd: duidelijkheid over de rol van het rijk (ook in financiële zin) en betere rijksafstemming bij de verschillende gebiedsopgaven.



Ontwikkeling kustlijn Terneuzen, 2006

**Referenties:**

[www.habiforum.nl/werkbank](http://www.habiforum.nl/werkbank)

[www.kennisproductiviteit.net](http://www.kennisproductiviteit.net)

[www.knowledgeproductivity.com](http://www.knowledgeproductivity.com)

Nederland Boven Water. Praktijkboek gebiedsontwikkeling. P. van Rooy, A. van Luin, E. Dil.  
Habiforum, Nirov, Vrom, 2006.



# 'Ruimte voor elke dag' / Ontwerpcriteria voor het alledaagse

*ir. Lidewij Tummers, UD afdeling Stedebouw TU Delft*

*In 1999 benoemde Margaret Crawford 'everyday urbanism' als een alternatief voor de toen overheersende formalistische benadering van stedebouw. Kennelijk is het vakgebied sinds Jane Jacobs ver afgeraakt van het dagelijkse leven dat in grote mate door de gebouwde omgeving wordt gefaciliteerd en geconditioneerd.*

### *Diversiteit, verandering en stedenbouw*

In het CIAM gedachtengoed van de jaren 50 stonden dagelijkse leven en levenswandel centraal: de functiescheiding wonen-werken-recreatie-verkeer correspondeerde met de taakverdeling en het tijdpatroon van het kostwinnerskerngezin. In de woonomgeving waren de aan het 'huishouden' toegeschreven voorzieningen als arts, school, winkel, op loopafstand. Met de schaalvergroting van scholen, winkels en voorzieningen bleef de huisvrouw achter in buitenwijken waar overdag weinig anders was te vinden dan doorzonwoningen en groen: de 'groene weduwe'. In de drukke regio's van Europa is steeds meer diversiteit van huishoudens en levenslopen. De groene weduwe gaat -al dan niet uit financiële noodzaak- de arbeidsmarkt op. En de arbeidsmarkt heeft haar nodig: alleen al de zorgsector verwacht een enorme banengroei. Ook steeds meer alleenstaanden of 2-verdieners combineren betaalde arbeid met dagelijkse zorg voor zichzelf of anderen. Buiten de stadcentra met hun kenmerkende functiemenging is dat een hele opgave. De beschikbare tijd is te kort, de af te leggen afstanden tussen wonen-werken-voorzieningen zijn steeds groter, en maken het leven hectisch. Bovendien worden Europeanen steeds welvarender en stellen daarmee hogere eisen aan dagelijkse belevenissen, reizen en woonomgeving. Toch constateert ontwerp bureau H+N+S nog in 2001:

*“De inrichting van de leefomgeving - wijken, woningen, bedrijventerreinen, infrastructuur - is voor een belangrijk deel nog gebaseerd op modellen van het kerngezin met een standaardlevensloop uit de 20ste eeuw.”*

De European Council of Town Planners (ECTP) constateerde eveneens dat het anders moet, en formuleerde in 2003 het 'New Charter of Athens', met een verwijzing naar het vierde CIAM-congres in 1933 waarin het concept van de functionele stad werd beschreven in het beroemde 'Charter of Athens'. De ECTP formuleert uitgangspunten en uitdagingen voor een "diverse, toegankelijke en gezonde netwerkstad". Zij constateert daarbij dat "nieuwe criteria voor stedenbouwkundig ontwerpen nodig zijn" maar het Charter zelf voorziet daarin niet. Hoe kan in de planpraktijk de aansluiting gemaakt worden tussen deze doelen en de ruimtelijke ontwerpen en investeringen?

Het alledaagse leven wordt vaak geassocieerd met de kleine korrelgrootte van straat of buurt, en die spelen daarin ook een grote rol ondanks de toeneemde actieradius van huishoudens. Tegelijkertijd worden de ruimtelijke voorwaarden juist ook op grotere schaalniveaus bepaald, door bijvoorbeeld functiescheiding en infrastructuur. Het creëren van samenhangende ruimtelijke netwerken kan niet zonder aansluiting te maken met bijvoorbeeld de regionale structuur. Naast het toetsen van gebruikskwaliteiten als toegankelijkheid en functiemenging op kleine schaal wordt het dan ook steeds belangrijker activiteitenpatronen en tijdbesteding in regionaal verband te beschouwen.

### *Ruimte voor Elke Dag*

De 'Ruimte voor elke dag' benadering geeft aanknopingspunten om vanuit tijdbesteding te werken aan stedenbouw en Ruimtelijke Ordening. De benadering is ontwikkeld in de Provincie Zuid Holland, op zoek naar een ruimtelijke kwaliteit waarin plaats is voor alle

mogelijke activiteitenpatronen. Als belangrijke voorwaarde zag de Provincie een structurele samenwerking tussen afdelingen van sociaal- en ruimtelijk beleid bij het totstandkomen van bestemmingsplannen, structuurvisies en de uitvoering van het ISV-programma. In de loop van het project zijn vier ruimtelijke en één proces-thema geformuleerd, waarin verbanden worden gelegd tussen activiteiten-patronen en ruimtelijke interventies. De thema's functioneren als een 'mengpaneel' met vijf knoppen, waarmee een optimale combinatie voor de lokale situatie wordt gezocht: zijn de mogelijkheden op één gebied beperkt, dan kan de schuif in een ander thema verder worden opengezet. Is bijvoorbeeld directe participatie niet mogelijk, dan dient flexibiliteit –ruimte voor nadere invulling- hoog op de agenda te worden gezet. De vijf thema's komen hieronder in kort bestek aan de orde. De ruimtelijke aspecten bevinden zich daarbij op verschillende schaalniveaus.

## Aanpasbaar en Toekomstgericht

### *Diversiteit, levensloop en verandering*

'Aanpasbaar' heeft betrekking op verschillende tijdrhythmes: momenten in het etmaal, levensfasen, opeenvolgende gebruikers. Toekomstgerichte ruimtelijke inrichting betekent rekening houden met onvoorspelbaarheid en spontane ontwikkelingen. Actieradius en ruimtegebruik hangen bovendien sterk samen met het welvaartsniveau. Met ruimtelijke en technische middelen, variërend van schuifwand tot kolomskelet of ruimte-reservering, wordt meegroeien met de buurtontwikkeling mogelijk zonder grote kapitaalsvernietiging. Naast innovatieve techniek betekent aanpasbaarheid ook dat er nieuwe juridische en beheerconstructies moeten worden ontwikkeld, zoals bijvoorbeeld flexibele bestemmingsplannen.

### *Stad, dorp en wijk*

Niet alleen individuen maar ook huishoudens kennen verschillende levensfasen; iedere fase brengt eigen behoefte mee. Bijvoorbeeld sociale netwerken veranderen door de tijd, en kennen een ander soort (informele) ontmoetingsplaatsen. Middels aanpasbare woonruimte of gedifferentieerd aanbod wordt een levensloopbestendige omgeving gecreëerd waarin voor diverse vormen van de sociale samenhang een plek is: een gescheiden ouder of grootouder heeft dan bijvoorbeeld meer keuze op welke afstand zij van de familie willen wonen.

### *Gebouw en woning*

Het gebruik van een ruimte kan tijdens de dag anders zijn dan 's nachts en gedurende een leven of meerdere generaties wijzigen. Technische mogelijkheden worden steeds groter en het tempo van veranderingen steeds sneller. Locaties en gebouwen kunnen ingericht worden voor verschillende (her)gebruiksmogelijkheden, en anticiperen op nieuwe technieken, een ander voorzieningenaanbod, gewijzigde arbeidsvoorwaarden en een veranderende economische draagkracht. Het concept



'levensloopbestendige woningen' en groeiend aanbod van casco- of indeelbare woningen speelt in op de veranderingen die alle huishoudens meemaken. Ook voor renovatie en herstructurering zijn dergelijke concepten toepasbaar.

## Mengen en Clusteren

Alle leden van een huishouden hebben hun eigen bewegingspatroon om dagelijks afstanden tussen voorzieningen, woningen en werkplekken te overbruggen. Ruimtelijk vraagt dat een fijnmazig netwerk tussen die locaties en een samenhangende clustering van relevante functies.

### *Clusteren*

De aanwezigheid van goed bereikbare multifunctionele gebouwen of clusterlocaties bespaart gebruikers tijd. Verschillende dienstverlenende organisaties, bedrijven of maatschappelijke instellingen delen een gebouw (diensten knooppunten) of een locatie met verschillende gebouwen (overstappunten). Clusteren kan voordelig zijn voor schaalvergroting en draagvlak, maar nadelig voor piektijden met grote aanloop waardoor de tijdsparing afneemt. Wanneer de verschillende functies uiteenlopende piektijden hebben is dubbel grondgebruik een optie: in een dorpskern kunnen bijvoorbeeld een supermarkt en cultureel centrum dat vooral 's avonds functioneert een parkeerplaats delen.

Parkmanagement levert bedrijven voordeel op door clustering; gezamenlijk kunnen meer voorzieningen worden gerealiseerd. Om internationaal gekwalificeerde staf aan te trekken profileert de High Tech Campus Eindhoven zich bijvoorbeeld met haar terrein, en de eigen voorzieningen: "the campus is a pleasant greenfield site with restaurants, shops, sports, recreation and childcare." Een vergelijkbaar initiatief is het begin 2007 geopende 'Quality Centre Almere' op het bedrijventerrein Almere West.

### *Mengen*

Het mengen van wonen en werken in een wijk draagt bij aan sociale veiligheid en leefbaarheid als er mensen op verschillende momenten van de dag of nacht aanwezig zijn. Het mengen van verschillende woonvormen schept voorwaarden voor gevarieerde sociale netwerken en onderlinge dienstverlening. Functiemenging kan niet overal, omdat veel regelgeving nog is gestoeld op functiescheiding. Bij de realisatie van kinderopvang in het agrarisch gebied of op bedrijventerreinen bijvoorbeeld kunnen initiatiefnemers op belemmerende bestemmingscategorieën stuiten. In het landelijk gebied daalt het aantal voorzieningen, maar de daling is minder sterk dan in stedelijk gebied. Steeds meer agrariërs combineren de bedrijfsvoering met bijvoorbeeld zorg- of recreatieaanbod. In nieuwe bestemmingsplannen kunnen gemeenten hiermee rekening houden. Niet in alle buurten is een gelijke mate van functiemenging wenselijk of haalbaar; het diensten aanbod is een onderdeel van woonmilieudifferentiatie. Verbetering van de bereikbaarheid van de clusters of



## DE LEILINDEN: Ontwerpstudie wonen & zorgen, Tussen Ruimte 2003

### Concept en ontwerp

Uitgangspunt is een grote mate van keuzevrijheid voor woonvorm en dienstenpakket, ook voor mensen met een smalle beurs. Hieraan is vormgegeven door een minimum pakket aan individuele ruimte, met een maximaal aanbod van professionele huishoudelijke, medische en recreatieve ruimten waarmee bewoners een individueel pakket kunnen samenstellen.

In hoofdlijn bevat het complex: 48 appartementen; 3 groepen beschut wonen; een verpleegafdeling; een 24-uurs centrum met o.a. zorgloket, restaurant, sportzaal en logeerkamers. Het 24-uurs centrum is zelfstandig toegankelijk vanuit de buurt, die zich daarmee tot een woonzorgzone' gaan rekenen. Tuin en looproute zijn openbaar toegankelijk. Omdat zij vooral interessant zijn voor bewoners en bezoekers van het 24-uurs centrum is blijft dit beheersbaar. Door de hoekverdraaiingen is er vanuit de woningen overal uitzicht op de looproute en op het landschap. Tegelijkertijd is er zo juist geen inking in de woningen.

### Indelingsvrijheid en flexibiliteit

De aanpassingsmogelijkheden kennen verschillende tijdscycli, naarmate de cyclus langer is kan de aanpassing ingrijpender zijn:

- per beleidscyclus; bijvoorbeeld 'beschut wonen' of 'WoZoCo-wonen'; de totale differentiatie van het complex kan verdieping worden aangepast door binnenwanden en sanitair-verbouwing
- per bewonersgeneratie; bijvoorbeeld gebruik van gemeenschappelijke ruimte; dit wordt gezamenlijk ingevuld, eventueel met aanpassingen als plaatsen van kitchenette of individueel bij verhuizing, keuken binnenwanden en gevels kunnen worden aangepast
- gerelateerd aan levenscyclus; bijvoorbeeld de keuze voor een dienstenpakket of (beperkte) aanpassingen in de individuele woonruimte
- per etmaal; bijvoorbeeld de oriëntatie van ruimte-gebruik op ochtend- of avondzon; tuin of serre; openen/sluiten van ramen, deuren, luiken of het inpluggen van een lamp, laptop of telefoon in de data-&stroom leidingplint



### Het 24-uurs gebouw

In het gebouw zijn uitvalsbases voor thuiszorg en medisch personeel (van centrale organisaties in Boskoop) voorzien. De bovenste verdieping –buiten de loop van het publiek– bevat een verpleegafdeling, waar ook crisisopvang kan worden geregeld. Naast noodzakelijke zorg is ook huishoudelijke hulp te vinden in het gebouw, door bijvoorbeeld schoonmaak te boeken via de dienstenbalie, de wasserette te gebruiken of de maaltijdservice te gebruiken. Deze diensten zijn opengesteld voor alle bewoners. De persoonsalarmering in het complex kan via deze balies geregeld worden, maar ook vervoer op maat, of andere bemiddeling.

Het 24-uursgebouw laat deze openheid zien door een transparante publieksruimte aan de loopbrug/straat; van hier uit zijn alle voorzieningen bereikbaar. De balies op begane grond en verdieping zijn aan de centrale hal met uitzicht op de loopbrug, en de voorzieningen hebben uiteenlopende bedrijfstijden, zodat er vrijwel 24 uur 'ogen' aanwezig zijn. Er is een hotelkamer die

geboekt kan worden door alle bewoners wanneer zij zelf geen logees kunnen onderbrengen; deze staat los van de logeerkamers waar woon-/zorggroepen in de paviljoens in voorzien.



knopen vanuit verschillende buurten kan dan een alternatieve strategie zijn. In nieuwe wijken worden pogingen gedaan om ondanks schaalvergroting ook dagelijkse voorzieningen in de woonomgeving te behouden. In bestaande winkelgebieden probeert men juist wonen weer opnieuw te introduceren, met oog op leefbaarheid en het gebrek aan (starters) woningen. Integratie van wonen en winkels gebeurt vaak met een tweede maaiveld zoals in Almere. Wanneer de bevoorrading in het ontwerp onvoldoende aandacht krijgt kan dit leiden tot onleefbare achterkanten of overlast. In Delfgauw is dit bijvoorbeeld opgelost met inpandige losruimte.

## Verplaatsen en Bereiken

### *Ketenverplaatsingen*

Grotere diversiteit aan activiteiten betekent ook meer bewegingen tussen de plaatsen waar die activiteiten plaatsvinden. Gedurende de dag rijgen mensen verschillende bestemmingen aaneen tot zogenoemde 'ketenverplaatsingen'. Daarbij is de tijdsafstand belangrijker dan de kilometerafstand. Wanneer ruimtelijke afstanden groter zijn, ontstaat de opgave om ze in de tijd korter te maken door de inzet van sneller vervoer.

### *Effectieve mobiliteit*

'Bereikbaarheid' heeft zowel een fysieke als een economische dimensie: niet elk huishouden kan of wil zich een tweede auto veroorloven. Efficiënte mobiliteit is al lang niet meer 'de auto'. Toch staat deze nog centraal in veel planvorming. Daarbij past een slimme ruimtelijke inrichting, die voorkomt dat de auto de vrijheid van andere kwetsbare verkeersdeelnemers belemmerd. Bekijk een plan eens door de ogen van spierkrachtverkeer! Halteplaatsen zijn knooppunten waar netwerken van verschillende vervoersmiddelen bij elkaar komen. Dat vraagt een aansluiting van verschillende ruimtelijke ontwerpen, en nodigt uit tot het clusteren van meer voorzieningen.

Efficiënte mobiliteit betreft echter niet alleen tijdswinst en keuzevrijheid. De vraag is ook, hoe de toenemende mobiliteit in de ruimtelijke inrichting kan worden opgenomen zonder negatieve effecten. Gevolgen voor de kwaliteit van de woonomgeving zijn bijvoorbeeld: verkeersonveiligheid, knelpunten tijdens piekuren en milieu- en gezondheidsschade. Deze veroorzaken extra zorgtaken, bijvoorbeeld doordat kinderen dan niet vroeg zelfstandig naar school kunnen.

### *Mensen en goederen*

Om voorzieningen en dienstverlening in de stads- en dorpskern te behouden moet de toeleverantie ook efficiënt geregeld worden. Terwijl dienstverlening op afstand, door internetverkoop bijvoorbeeld, snel groeit, moeten de bestellingen nog steeds op concrete adressen worden afgeleverd. Dat vereist een combinatie van tijdsbeleid, ruimtelijke inrichting en nieuwe vervoersmiddelen.

## Toegankelijk en Veilig

### *Gebruikskwaliteiten van de openbare ruimte*

Iedere levensfase kenmerkt zich door motorische en zintuiglijke vaardigheden om zich in de buitenruimte te bewegen. Bij kleine kinderen zijn die nog niet voldoende ontwikkeld, bij ouderen aan slijtage onderhevig. Maar ook vele volwassen hebben een beperkt gezichtsvermogen, motorische of verstandelijke beperkingen. Of moeten tijdelijk van een rolstoel of krukken gebruik maken. Een toegankelijke openbare ruimte met weinig belemmeringen geeft meer mensen de mogelijkheid om zelfstandig en onafhankelijk gebruik te kunnen maken van de dagelijkse leefomgeving. Daarmee is er minder behoefte naar zorg en begeleiding, wat vooral voor mantelzorgers tijdsbesparing oplevert. Door in het planproces voldoende aandacht te geven aan toegankelijkheid in de zin van fysieke obstakels en barrières, zoals trappen, bestrating, oversteekplaatsen, erfscheidingen, enzovoort, krijgt uiteindelijk iedereen gemakkelijker deelname aan de arbeidsmarkt en onafhankelijkheid om als burger deel te nemen aan sociale of culturele activiteiten.

### *Beleving en gebruik*

Daarnaast heeft toegankelijkheid ook een andere component: die van beleving en perceptie. Een schone, verzorgde en begrijpelijke openbare ruimte wordt als sociaal veiliger ervaren. Daarbij zijn informeel toezicht en alternatieve routemogelijkheden bepalende factoren. Over sociale veiligheid is veel geschreven, maar de handboeken worden in de planpraktijk niet altijd op tijd open geslagen. Toch weet vrijwel iedereen dat verwaarlozing van dit aspect voor de beheerfase extra lasten betekent.

De ervaring wijst uit dat gebruiksvriendelijke stallingen en openbaar vervoer, in combinatie met een sociaal veilige locatie van voorzieningen als scholen, ziekenhuizen en sportlocaties de deelname aan ouderavonden, sport en ziekenbezoek vergroot. De openbare ruimte is daarmee nog steeds een factor van betekenis als het gaat om (gelijkwaardig) burgerschap.





## Samenwerken en Communiceren

### *Handelingsgericht*

Steeds meer werken verschillende disciplines samen aan een ruimtelijk plan. Centraal staat de vraag op welke besluitvormingsmomenten sociaal beleid en ruimtelijke beleid elkaar raken. En in het verlengde hiervan: hoe kunnen professionals uit de 'sociale' hoek en professionals uit de 'ruimtelijke' hoek optimaal communiceren over kwaliteit en doelen van beleid en planvorming? Een veelgehoorde klacht van ruimtelijke professionals is dat sociaal beleid weinig 'handelingsgericht' wordt geformuleerd. Het opstellen van een Sociale Wijkvisie volgens de Leidraad van het Verwey-Jonker instituut kan hieraan tegemoet komen.

### *Begripsdefinitie*

Elke professional heeft specifieke kennis, bijvoorbeeld over het combineren van arbeid en zorg in de diverse doelgroepen, of over besluitvorming op verschillende planschalen. De interpretaties van plannen vanuit de sociale en de technische sectoren zijn verschillend; begrippen als 'netwerk' en 'voorzieningen' roepen bijvoorbeeld uiteenlopende beelden op. Ook zijn er praktische hobbels in de samenwerking, omdat de instituten en geldstromen uiteenlopen. Elke afdeling heeft zijn eigen werkwijze en planhorizon. De kunst voor een projectleider is om rond een ruimtelijk plan een team samen te stellen dat uit verschillende sectoren afkomstig is, zodat uiteenlopende kennis aanwezig is. Daarbij kunnen afspraken gemaakt worden over de inbreng die van iedereen wordt verwacht.

### *Participatie*

Een van de eerste vragen in het planproces is: voor wie wordt er gebouwd? Zijn (en doen) de gebruikers over 10 jaar nog de (het) zelfden als nu? wie van de belanghebbers (stakeholders) moeten en kunnen er op welk moment betrokken worden? Groepen bewoners nemen ook vaker de rol van opdrachtgever op zich. Vooral in perioden van transformatie en verandering is betrokkenheid van de omwonenden essentieel.

### *Plandocumenten*

'Integraal' heeft naast de intersectorale ook een geografische dimensie: sluiten de plandocumenten op verschillende schaalniveaus op elkaar aan (Schaal-schakelen)? De verschillende wensen krijgen een ruimtelijke vertaling, weergegeven in kaart- en beeldmateriaal. In hun functie van communicatiemiddel, met name in de fase van visie-vorming, is het belangrijk dat de beelden voor alle betrokkenen inzichtelijk en aanvaardbaar zijn. Hoe verder in het planproces, des te moeilijker is het vaak om de eindgebruiker in alle diversiteit zichtbaar te houden: Plandocumenten moeten voldoen aan technische en juridische specificaties. Juist in die fase is het belangrijk een evaluatiemoment in te bouwen en te toetsen aan de oorspronkelijke doelen.



*Toepassing*

'Ruimte voor Elke Dag' biedt aanknopingspunten, geen generieke oplossingen, vanuit de overtuiging dat elke context een specifieke ruimtelijke ontwerpvraag heeft. Dat sluit aan bij de tendens van 'toelatingsplanologie' naar 'gebiedsontwikkeling'. De inhoudelijke ontwikkeling staat nog in de kinderschoenen, en uit zich in vele inspirerende 'grass-root' initiatieven. Aan stedenbouwers en ruimtelijke planners de uitdaging om het dagelijks leven op elk schaalniveau opnieuw centraal te stellen in de planvorming. Projectleiders kunnen de online versie gebruiken om een eigen ruimtelijk project af te stemmen op de veranderende tijdbesteding van de gebruikers van de ruimte: **[www.ruimtevoorelke.dag.nl](http://www.ruimtevoorelke.dag.nl)**

**Referenties:**

- J.Chase, M. Crawford en J. Kalisky (eds): 'Everyday Urbanism', The Monacelli Press, 1999
- Jane Jacobs: "the death and life of great American cities. The failure of town planning", Random House, 1961
- H+N+S: "De Hoed en de rand, een vrije improvisatie op het thema van de culturele en maatschappelijke verankering van intensief en meervoudig grondgebruik in stad en land", studieopdracht Habiforum/RPD, 2001
- European Council of Town Planners/Conseil Européen des Urbanistes: "The new Charter of Athens, Vision for Cities in the 21st century", Lisbon, november 2003;  
**[www.ceu-ectp.org/e/athens/](http://www.ceu-ectp.org/e/athens/)**
- Provincie Zuid Holland, bureau MO: project 'Ruimte voor elke dag', 2001-2004
- Netwerksteden zie **[www.urbanunlimited.nl](http://www.urbanunlimited.nl)** en **[www.networkcity.bk.tudelft.nl](http://www.networkcity.bk.tudelft.nl)**
- L. Tummers "Taakcombineren: zorgen in het nieuwe bewonen", in: Beter bouwen en bewonen, Stichting Toekomst der Techniek/Beweton, 2002
- L. Tummers "Ruimte voor Elke Dag" Nova Terra, december 2006
- [www.ifd.nl](http://www.ifd.nl)**, het portaal voor industrieel, flexibel en demontabel bouwen
- [www.woonkeur.nl](http://www.woonkeur.nl)**, de opvolger van het keurmerk aanpasbaar bouwen
- [www.tno.nl](http://www.tno.nl)**, ReFlex uitbuikmodule voor het moderniseren van portiekflats
- [www.hightechcampus.nl/campus\\_location/living\\_working.html](http://www.hightechcampus.nl/campus_location/living_working.html)** en **[www.qualitycentre.nl](http://www.qualitycentre.nl)**, parkmanagement
- [www.wonenbovenwinkels.nl](http://www.wonenbovenwinkels.nl)**
- 'Wonen boven winkels' VROM- brochure 2005 in het kader van het IPSV-programma (als pdf te downloaden op **[www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)**)
- [www.landbouwzorg.nl](http://www.landbouwzorg.nl)** (steunpunt Zorgboerderijen LNV), **[zorgboerderij.startpagina.nl](http://zorgboerderij.startpagina.nl)** en **[www.zorgboeren.nl](http://www.zorgboeren.nl)**
- Leidraad sociale wijkvisie als pdf te downloaden van **[www.verwey-jonker.nl](http://www.verwey-jonker.nl)**
- [www.participatiewijzer.nl](http://www.participatiewijzer.nl)** en **[www.instrumentenwijzer.nl](http://www.instrumentenwijzer.nl)**, vele werkvormen
- [www.bartimeus.nl](http://www.bartimeus.nl)** Kennisorganisatie slechtzienden
- Handboek voor toegankelijkheid, vijfde druk 2003, Reed uitgevers
- [www.crow.nl/zelfscan](http://www.crow.nl/zelfscan)**, Zelfscan Ontwerp & Beheer
- [www.ipvdelft.nl](http://www.ipvdelft.nl)** De Digitale Ruimte – openbare ruimte online inrichten



# Nieuwe kaarten in de maak / Onderzoeksinstrumenten voor tijdbewust ruimtegebruik

*Drs. Joanne Heyink Leestemaker, medeoprichter van CityWorks*

*Er komt steeds meer zicht op de impact van ruimtelijke indelingen op de tijdspatronen van mensen. In het afgelopen tijd zijn er door het CBS en de RPB een aantal belangrijke onderzoeken gedaan naar deze effecten. Het ontwerpen vanuit de beweging in tijd en ruimte past bij 'vraaggestuurd bouwen', dat door de nieuwe Wet RO wordt gestimuleerd. Dit artikel bespreekt drie onderzoeksinstrumenten die ruimtegebruik in tijd en functie in kaart brengen. Ontwikkelingsplanologie heeft deze informatie nodig om de occupatiekaart te voorzien van ruimtegebruiksstromen in de tijd.*

### *Nieuwe kaartlagen*

Zowel de snijvlakkenkaart van het Ruimtelijk Planbureau als de combinatiekan-senkaart van de Provincie Zuid-Holland zijn een tussenstand in de zoektocht naar een nieuwe kaartlaag. Op de ondergrond van water, bodems, ecologie, infrastructuur en bebouwing is er behoefte aan een kaartlaag van gebruik en tijd bij het maken van ruimtelijke keuze. De eerste dynamische kaarten van Sense of the City laten –online- zien hoe ruimtegebruikers hun individuele tijdruimte universum beleven.

Achterliggend doel is locaties te identificeren waar de huidige wensen van gecombineerd ruimtegebruik in tijd (wonen, werken, zorg, vermaak, onthaasting/rust) het meest gewenst en kansrijk zijn.

### *Snijvlakken-kaart*

Net als de nieuwe ontmoetingsplekken hebben de nieuwe woonlocaties ook tijdspecifieke kenmerken. Het Ruimtelijk Plan Bureau ging op zoek naar een methode om deze kenmerken te definiëren en de potentiële locaties te vinden. In samenwerking met Alterra en het Regiolab is er een ruimtelijk analysemodel ontwikkeld voor het vinden van de ideale woonlocatie, gedefinieerd als een plek vanwaaruit mensen, die veel doen, ook veel kunnen beleven, en tegelijkertijd kunnen vertragen.

Drie netwerken van elementen zijn nodig om deze drie wensen te bevredigen: een kansrijke woonlocatie als een handige uitvalsbasis kan deze wensen faciliteren.

Het analysemodel is opgebouwd uit 105 variabelen, die samen het patroon in kaart brengen van de plekken en verplaatsingen die daarbij nodig zijn. Hierbij wordt

#### **Onthaasten en verstillen**

Het gebruik van ruimte voor ontmoetingen is sterk aan verandering onderhevig. De huidige gebruiker stelt hoge eisen aan de bereikbaarheid van de plek. Het zijn plaatsen bij een afrit van een snelwegknooppunt, of bij een station waar op allerlei tijden, maar ook gelijktijdig grote groepen mensen iets kunnen doen: winkelen, sporten, cultuur genieten, vergaderen, elkaar ontmoeten in openbare ruimtes als cafe's of restaurants. Het zijn de optimale locaties in tijd en ruimte, die geschikt zijn als nieuwe pleinen.

De minstgebruikte ruimte in het Nederland van 2006 is een traditionele kerk: slechts voor enkele uren, een of twee diensten per week voor een handjevol mensen. De open ruimte

voor de kerk –ooit de belangrijkste ontmoetingsplek- heeft zijn oude functie verloren. Het gebruik in tijd en ruimte zijn veranderd, de fysieke omgeving staat er nog en herinnert aan voorbijgane tijden. De kerk heeft als zodanig een nieuwe functie gekregen, verstillend, als vertrager van de tijd.

Als ontmoetingsplekken zijn 'de nieuwe pleinen' hiervoor in de plaats gekomen: goed bereikbare open ruimtes, waar evenementen worden georganiseerd, zoals een grasveld in de polder tijdens een festival of een winkelcentrum aan de rand van de stad. Daar treffen de mensen elkaar nu op gezette tijden. De ruimte is nog nauwelijks fysiek ingevuld of verhard, het gebruik bepaalt nog helemaal de sfeer.

### Drie netwerken in tijd

De eerste kaart – Veel moeten doen – is samengesteld uit 25 variabelen over de locaties voor arbeid en zorg zoals scholen, crèches, winkels, banken, bedrijventerreinen, tankstations, plus het mobiliteitsnetwerk dat deze locaties verbindt.

De tweede kaart – Veel willen beleven – is opgebouwd uit 50 variabelen over de mogelijkheden tot vermaak in shoppingmalls en schaatshallen, van musea tot kartbanen.

Deze twee kaarten leggen samen de locaties en netwerken voor de gehaaste levensstijl bloot. De laatste kaart biedt zicht op de locaties voor – Kunnen Onthaasten -: opgebouwd uit zo'n 25 variabelen van plekken en structuren waar mensen de vertraging van de tijd ervaren zoals natuurgebieden, waterplassen, zandpaden en monumenten.

als bereikbaarheidsfactor gekozen voor een straal van 500 meter (lopend), 2 kilometer (fiets) en 5 kilometer (auto). Het levert drie kaarten op, waarop de plekken en verplaatsingen in het KAN-gebied zijn aangegeven, die noodzakelijk zijn voor elk netwerk.

De overlap tussen deze drie kaarten wordt getoond in de Snijvlakkenkaart en toont daarmee de locaties voor de ideale uitvalsbasis voor het moderne leven in het KAN-gebied.

De echte toplocaties zijn te vinden in de stedelijke knooppunten van Arnhem en Nijmegen met Dukenburg en Wijchen. Zij bieden de combinatie van veel voorzieningen, goede ontsluiting en veel natuurgebied onder handbereik. Daarnaast is woningaanbod zelf is ook sturend. De noordrand van Arnhem en het Zuiden en Oosten van Nijmegen zijn eveneens zeer kansrijke gebieden.

De conclusies geven op basis van deze analyses niet alleen zicht op de bestaande woonlocaties, maar ook op de potenties voor de combinatie van de genoemde levensstijlen. Voorwaarde voor verdere toepassing is een databank wordt gevuld en geactualiseerd met de juiste variabelen van het gebied.

### Serie van vier kaarten van het KAN gebied (Arnhem-Nijmegen)

Bron: RPB, 2004

**Kaart 1.** Netwerk van voorzieningen voor mensen die veel moeten doen

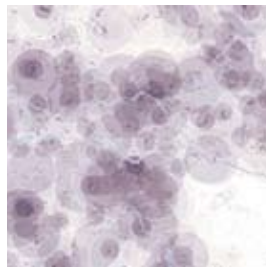
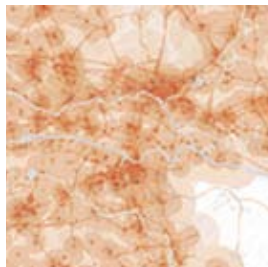
Score % van het theoretisch optimum.

Schaal van licht naar donker:

Goed 40-55%

Heel goed 55-70%

Uitmuntend > 70 %



**Kaart 2.** Netwerk van voorzieningen voor mensen die veel willen beleven

Score % van het theoretisch optimum.

Schaal van licht naar donker:

Goed 40-55%

Heel goed 55-70%

Uitmuntend > 70 %

**Kaart 3.** Netwerk van locaties voor mensen die willen onthaasten

Score % van het theoretisch optimum.

Schaal van licht naar donker:

Goed 40-55%

Heel goed 55-70%

Uitmuntend > 70 %



**Kaart 4.** De snijvlakkenkaart: De Snijvlakkenkaart is samengesteld op basis van kaart 1, 2, en 3

Geel: 40-55%

rood: 55-70%

donkerrood: >70%

### *Combinatie-kansen-kaart*

Op een vergelijkbare manier is de provincie Zuid-Holland de afgelopen jaren actief op het gebied van Tijd en Ruimte. In het project Ruimte voor Elke Dag is bijvoorbeeld gewerkt met de planologen van de provincie en de gemeenten in Zuid-Holland.

Een ander product is de ontwikkeling van een methode voor een Combinatiekansenkaart. De kaart brengt op regionaal niveau de potentie van locaties in beeld voor mensen die taken combineren. De kaart is bedoeld als extra laag op de bestaande kaarten, die de mogelijkheden van infrastructuur en vastgoed tonen. Aan de hand van een functiemengings-index, een bereikbaarheids-index en een flexibiliteits-index wordt de een combinatiescore bepaald. Deze kaart laat zien waar de plekken zijn met optimale condities voor taakcombineerders en plekken waar de combinaties minder gunstig zijn. Met behulp van de combinatiekansenkaart kan voor toekomstige ontwikkelingen in hoge potentiegebieden gezocht worden naar aanvullende functies, terwijl er op de plekken met lage potentie juist functies geweerd kunnen worden zodat er een 'traagland' kan ontstaan, een gebied waar mensen kunnen onthaasten.

De Combinatiekansenkaart toont waar te verdichten en waar te verdunnen met een nieuwe legende:

- 1a *hoge combi-kans*: oude stadswijken met veel woningen en voorzieningen voor zorg, onderwijs, winkelen.
- 1b *hoge combi-kans*: stedelijke knooppunten met hoogwaardig wonen en werken en stedelijke voorzieningen
- 2 *midden combi-kans*: Vinex en omgeving, waar wonen, werken en gemak goed gefaciliteerd moeten zijn, en levensloopbestendig gemaakt moet worden voor de specifieke bevolkingsopbouw.
- 3 *lagere combi-kans*: groenblauwe slinger en duingebied: hoogwaardige woonmilieus in het groen of blauw, recreatie en thuiswerken op afstand.
- 4a *lage combi-kans*: extensieve bedrijventerreinen, zijn gedeeltelijk aan het verkantoren, doorgaans zonder voorzieningen.
- 4b *lage combi-kans*; dit zijn de natuur- en stiltegebieden, met hoge kwaliteit voor onthaasting.

In de eerste twee categorieën is er veel potentie voor verdichting en meervoudig gebruik in de tijd en in de laatste twee categorieën is er juist veel potentie voor eenduidig gebruik van tijd en ruimte.

Als wij kijken naar het ruimtegebruik van door-de-dag-heen en naar de frequenties van de bezoekers en gebruikers valt in alle categorieën veel te winnen. De flexibiliteit van stedelijke structuren kan vergroten, zonder dat het ten kosten gaat van de identiteit en de kwaliteit van de stad.

De Combinatiekansenkaart kan de discussie over de toekomst van een gebied



genereren en ondersteunen door informatie aan te dragen en te ordenen. Bedrijven, burgers beleidsmakers en bestuur kunnen dan op een open manier met elkaar communiceren en consortia vormen die gelijke doelen dienen. Hierbij kan een regio of provincie pro-actief zoeken naar samenwerkingsverbanden, die kwaliteitsvergroting en tijdsperspectief expliciet meenemen in de ontwikkeling van locaties.

#### *Een nieuwe generatie planinstrumenten*

De twee besproken instrumenten zijn voorbeelden van een nieuwe generatie instrumentarium voor ontwikkelingsplanologie. Daarin wordt de tijdbesteding en ruimtegebruik van gebruikers en bewoners van een gebied serieus genomen en ingebouwd in toekomstige gebieden. Kaarten met behulp van Geografische Informatie Systemen, nieuwe variabelen in databanken bieden ordening in deze complexe materie en maken maatwerk per locatie en afstemming tussen locaties mogelijk.

“Sense of the City” is een onderzoeksinstrument waarmee de complexe eenheid van tijd, plaats, handeling en individuele emotie nauwkeurig is te documenteren en analyseren. Dat opent perspectieven voor tijdruimtelijk en tevens kwalitatief belevingsonderzoek van de stad in het begin van de 21ste eeuw.

Het complex van mogelijkheden die LBS biedt, wordt ook wel aangeduid als “locative media”. Deze –met GPS coördinaten- ge-positioneerde media vormen een krachtig instrument in handen van stadsonderzoekers die ruimtegebruikers direct aan het woord willen laten over specifieke routes, locaties of gebeurtenissen. Nu gemeenten steeds meer een voorwaardescheppende instelling op afstand worden, moeten de gemeentelijke diensten goed weten hoe de stadsbewoners en gebruikers hun omgeving beleven.

#### *Dynamische tijdruimte kaarten*

Sense of the City is een actuele toepassing van een oude onderzoekstechniek met nieuwe media. Voortbouwend op geografische onderzoekstechnieken uit de vorige eeuw (dag- en levenspaden van Hägerstrand en dagboekenonderzoek) gebruikt CityWorks nieuwe (digitale)technieken voor het ontwikkelen van een onderzoeksmethode die gelijktijdige en toch uiteenlopende patronen en belevingen van mensen in ruimte en tijd inzichtelijk maakt. Sense of the City combineert dagpaden, dagboeken, teksten, beelden, kaarten, lucht- en satellietfoto's en websites, volgt via de GPS de locatie en - als de deelnemer beweegt - de route, snelheid, afstand. De deelnemer geeft zijn route zelf betekenis in beeld en tekst. Geluid en filmbeelden behoren ook tot de mogelijkheden.

De deelnemers aan het Sense of the City project in Eindhoven werd gevraagd om zeven dagen lang tijdens hun dagelijkse routes beeld en commentaar te verzamelen over de openbare ruimte gekoppeld aan een maatschappelijk thema. Naast wonen en werken werd aangesloten bij de hoofdthema's van de Dienst Maatschappelijke



De website heeft als inleiding een uitleg van het concept Sense of the City, het principe van een tijdpad, en een e-logboek. Ook is er op de startpagina een uitnodiging om per email commentaar te sturen op individuele routes of het geheel. De technische helppagina en het colofon bieden de achtergrond informatie over Sense of the City.



Ontwikkeling van de gemeente Eindhoven: de vier O's, Ontmoeten, Ontplooiën, Ontspannen en Opvang. De deelnemers werden geselecteerd op hun unieke ruimtelijke patroon en vormen een breed palet aan tijd-ruimte-gebruik in de stad Eindhoven.

### *Sense of the City*

De website biedt onder het kopje deelnemers in realtime de routes van alle deelnemers individueel of gezamenlijk, plus de beelden die zij genereren en doorzenden via de email. De routes zijn zichtbaar op drie soorten kaarten: de satellietbeelden van Google Earth, Google Maps, de luchtfoto's van de stad en de kaarten in de verschillende schalen van 1:250 tot 1:250.000, beschikbaar gesteld door de gemeente, die op haar intranet haar databank ontsluit in het Geogids software, die data op dit kaartmateriaal projecteert. De deelnemers schrijven naderhand hun commentaar bij de route en de foto's die zij hebben genomen.

De individuele belevingen van de stad zijn in de archief functie achteraf opnieuw af te spelen en te analyseren. Het vertelt bijvoorbeeld dat de marathonloper zijn dagelijkse trainingsronde niet maakt op de door de gemeente aangelegde trimbanen, maar langs de rondweg van de stad, in de uitlaatgassen, op het asfalt. De rondweg is precies twaalf kilometer, en zo "dwing ik mijzelf mijn dagelijkse kilometers te lopen en geen afstekertjes te maken."

De actie-radius van de ene deelnemer verschilt sterk van de andere deelnemer. Zo gebruikt de VMBO-leerling een beperkte openbare ruimte, zij is in huis of op school of op weg van school naar huis. De werkende moeder daarentegen, heeft een groot bereik, zij fietst van sportveld naar winkelcentrum, naar werkplaats, naar school, naar huis. Geen wonder dat haar weekeind begint met: "ontspannen op de zaterdagochtend is voor mij rustig thuis zijn".



Als de mensen in de stad en regio met een mobiel met ingebouwde GPS rondlopen, komen grotere onderzoeksgroepen van 500-1000 deelnemers binnen bereik.

De 10x7 individuele dagpaden, die de testweek in Eindhoven heeft opgeleverd, laten het begin van een patroon zien waarin prototypen mensen zich door de stad bewegen. Nog interessanter wordt het als we kunnen gaan zien hoe in de actualiteit de individuele patronen elkaar ontmoeten. Waar, wanneer, waarom, en welke doelgroep? Dit geeft de collectieve knooppunten van de stad aan, waarop de gemeente Eindhoven de voorzieningen voor de vier hoofdthema's (Ontmoeten, Ontplooiën, Ontspannen en Opvang) wil plannen.

De bergen aan data die nu beschikbaar zijn bij de grote telecom-maatschappijen, kunnen precies laten zien waar en wanneer de mobieltjes zich in de stad bevinden. Deze data wordt nu al gebruikt door de politie voor het natrekken van routes gevolgd door mogelijke vermiste of gezochte personen. In de toekomst hopen we deze data te gebruiken als kwantitatieve tak bij dit kwalitatieve stadsonderzoek naar de individuele beleving van de stad.

### *Wiki-atlas*

Een veel algemenere toepassing van het Sense of the City principe is mogelijk door het kader te scheppen en de inhoud te laten leveren door de ruimtegebruikers zelf, zoals de wiki-pedia zich laat vullen door gebruikers. Steden die zich of het internet willen tonen, zouden informatie over de beleving van de stad kunnen zich laten traceren op een Wiki-atlas. Grote bedrijven als woningbouwcorporaties of netwerken van bedrijvigheid kunnen zich ook manifesteren op een wiki-atlas.

Brainport is hiervan het eerste voorbeeld: het netwerk van hightech bedrijvigheid in de regio van Eindhoven wil haar identiteit onderzoeken en zichtbaar maken en manifesteren op het internet. Brainport is hiermee de eerste kandidaat, die zich meldt voor het gericht vullen van de webatlas.

Samen spannen zij de dynamische kaart Brainport 2006 op en de ambities voor Brainport 2020. De captains tonen de plekken die voor hen landmarks op de kaart

zijn en geven aan waar en hoe de regio zich over 15 jaar zal manifesteren. Er wordt –na 20 deelnemers- al een hele duidelijke feel-and-look van Brainport zichtbaar; staalblauw, parelgrijs en geel van lichte gebouwen, in reflecterend zonlicht en omzoomd door water en groen, een soepellopend verkeerssysteem, zodat de afstand tussen werk, wonen, ontmoeten en ontspannen prettig overbrugd kan worden. Kortom, een uiterst elegante en gerieflijke werkwoonomgeving. Ook wordt aangegeven wat NietBrainport is: verkeersopstoppingen, rode golven van verkeerslichten, ontbrekende randweg en jaren-80 stijl winkelcentra.

### *Bredere toepassing*

Gebruikmakend van de dagelijkse patronen en belevingskaarten van vijftig smaakmakers van Brainport wordt er de structuur zichtbaar van Brainport 2006 en virtueel geraamte van Brainport 2020. Naast de reële verplaatsingen en de herkenningpunten die gedocumenteerd worden op **[www.senseofbrainport.nl](http://www.senseofbrainport.nl)**, ondernemen en bezoeken de smaakmakers ook activiteiten en locaties met behulp van ict. Het bereik neemt daarmee toe op mondiale, regionale and lokale schaal. Het beeld van Franklin County, Ohio geeft aan hoe het geraamte daardoor wereldwijd wordt opgespannen. Nu er databanken met geo-referenties beschikbaar komen en GIS systemen eenvoudiger te gebruiken worden, komt de toepassing van tijdgeografische modellen binnen handbereik.

### **Referenties:**

**[www.senseofthecity.nl](http://www.senseofthecity.nl)**  
**[www.senseofbrainport.nl](http://www.senseofbrainport.nl)**  
**[www.cityworks.nl](http://www.cityworks.nl)**  
**[www.geotracing.com](http://www.geotracing.com)**

Ruimtelijk Planbureau, 2004, Duizend dingen op een dag, een tijdsbeeld uitgedrukt in ruimte, NAI, Rotterdam

Ruimtelijk Planbureau, 2004, **[www.ruimtemonitor.nl](http://www.ruimtemonitor.nl)**

Provincie Zuid-Holland, 2004, Tijd & Ruimte in bovenlokale plannen, op weg naar een tijdbevuste ruimtelijke ordening, Den Haag

Joanne Heyink Leestemaker: “Verkenningen Levensloop, analyses van trends en knelpunten.

Deel IV, Wonen voor het Leven”, p.109-141. Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Den Haag, februari 2002

Joanne Heyink Leestemaker: “Steden zijn toe aan tijdbeleid”, de Volkskrant, 12 februari 2002

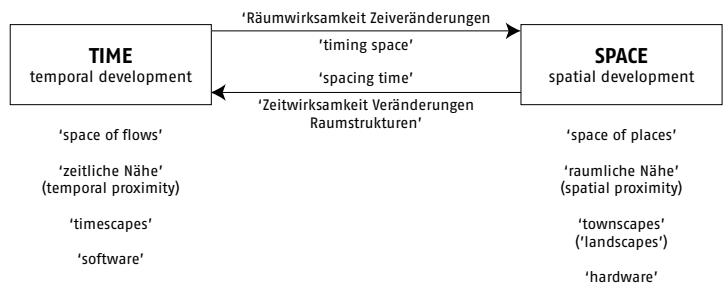


# Europese beleidspraktijken in tijdruimteplanning

*Jeroen van Schaick, promovendus ruimtelijke planning TU Delft*

*Niet alleen in Europa maar ook in andere landen is de afgelopen jaren geëxperimenteerd met tijdbewuste planning. Jeroen van Schaick maakt een vergelijking tussen de Italiaanse, Franse en Nederlandse benadering. Dit artikel is tot stand gekomen binnen het kader van het onderzoeksprogramma Network Cities binnen het Delft Centre for Sustainable Urban Areas (SUA; [www.sua.tudelft.nl](http://www.sua.tudelft.nl))*

Planning van ruimte in relatie tot tijdsaspecten en planning van tijd in relatie tot ruimtelijke aspecten kunnen samengevat worden onder het begrip tijd-ruimteplanning. Al in de jaren 70 werd over tijd-ruimteplanning gesproken in termen van 'timing space' en 'spacing time' (Carlstein, Parkes & Thrift 1978; zie figuur 1). Met de huidige maatschappelijke veranderingen rondom ICT, emancipatie, een groeiende mobiliteit en verschillende processen van schaalvergroting in stedelijke regio's zijn 'timing space' en 'spacing time' opnieuw en in meerdere landen actueel. Wanneer op deze manier over planning wordt nagedacht, is het onderwerp van beleid anders dan we gewend zijn - zowel in ruimtelijke planning als in sociaal beleid. Dit artikel is in eerste instantie geschreven vanuit het perspectief van de ruimtelijke planningspraktijk.



Figuur 1: Wederzijdse relaties tussen tijd en ruimte: een woud aan termen.  
Bron: Drewe 2004

In de ruimtelijke planning is men gewend te denken in termen van jaren, decennia en zelfs eeuwen. De 'lagenbenadering' is daar een goed voorbeeld van. Hierin wordt voor de lagen occupatie, netwerken en ondergrond vooral gedacht over de veranderingssnelheid van de lagen (respectievelijk van onder naar boven 10-40 jaar, 20-80 jaar en eeuwen). Er is in dit soort benaderingen echter weinig aandacht voor de schalen van tijd waarin het dagelijks leven plaatsvindt, namelijk dagen, weken en maanden (zie Schaick & Klaasen 2007).

Planning, die zich wél op deze tijdsschalen richt, gaat bijvoorbeeld over reistijden, stedelijke ritmes, toegankelijkheid voor meerdere groepen mensen, lokatiekeuze, 'place-making', voorzieningenniveau, ruimtelijke synergie, management van stromen (goederen, mensen, informatie), etcetera. Tijd-ruimteplanning gaat vanuit het perspectief van de ruimtelijke planner dus over ruimtelijke voorwaarden voor diverse tijd-ruimtelijke activiteitenpatronen (tijd-ruimtegebruik) van mensen (zie ook Klaasen 2005).

Dit betekent dat tijd-ruimteplanning vooral een paraplubegrip is waarin veel verschillende fragmenten van de dagelijkse beleidspraktijk samenkomen. Deze fragmenten hebben een sterke invloed op elkaar zonder dat we op dit moment in de planning over een vocabulaire beschikken dat ze met elkaar in verband brengt. In de beleidspraktijk vinden we deze fragmenten over het algemeen binnen een veelheid aan sectoren en departementen. Daarmee gaat tijd-ruimteplanning voor een belangrijk deel over samenhang in beleid. De volgende drie voorbeelden illustreeren dit.



### *Pesaro (Italië)*

In Italië is in 1990 de ontwikkeling van een tijdplan voor gemeenten een wettelijke verplichting geworden (zie Mareggi 2000). Het Piano dei Tempi e Degli Orari della Città di Pesaro (Plan voor tijden en 'roosters' van de stad Pesaro; Bonfiglioli & Zedda, 1999) was het eerste plan dat binnen deze context integraal aandacht besteedde aan de planning van tijd én ruimte samen. Het plan voor de stad Pesaro bouwt voort op en brengt voor deze gemeente kennis samen die op incidentele basis in andere steden en landen was ontwikkeld (zie Bonfiglioli & Mareggi 1997). De samenhang komt tot stand doordat er in de planvorming uitgegaan is van een centraal concept dat de samenhang van stedelijke processen in relatie tot fysieke plekken expliciet maakt: de chronotoop.

Een chronotoop – letterlijk een tijd-plaats - wordt in de theorie gedefinieerd met behulp van de volgende omschrijvingen (Bonfiglioli 2004 en Guez 2002):

- een plaats (of een fysieke ruimte), verstedelijkt en getransformeerd door de geschiedenis heen,
- bevolkt door residentiele of tijdelijke populaties met karakteristieke, cyclische architecturen en structuren van tijd.
- een gemengde en gelaagde aanwezigheid van populaties verspreid over specifieke hoeveelheden tijd (zoals 24uur, week, seizoen), waarbij de spreiding bepaald wordt door een complexe temporele logica die gereflecteerd wordt in roosters, kalenders en aanwezigheidscycli.
- een plaats die populaties aantrekt om specifieke activiteiten uit te voeren binnen de uren dat de faciliteiten c.q. andere condities voor die activiteiten aanwezig zijn.
- een plaats die 'fenotypen van mobiliteit' omsluit. Dat wil zeggen de combinatie van mobiliteitsstijl en mobiliteitsmilieu van mensen en goederen, zoals bijvoorbeeld de promenade, de overstapplaats, de traverse, de pauze.
- een plaats die is ingebed in netwerken op meerdere schaalniveaus van mobiliteit van mensen, goederen en informatie.

Eén van de instrumenten die in Pesaro de samenhang van tijd-ruimtebeleid bevorderen is het expliciete en integrale tijdplan in plaats van geïsoleerde paragrafen in sectorale beleidsplannen. Ten tweede speelt de ontwikkeling van een specifieke kartografie en ander beeldend materiaal een belangrijke rol. Opvallend in het voorbeeld van Pesaro zijn met name de kaart van stedelijke ritmes (chronotopische kaart, zie figuur 2), de 3-dimensionale visualisatie van openingstijden (on/off kaart; zie figuur 3) en stedelijke jaarkalenders – allemaal gerelateerd aan kaarten van de fysieke stad. De chronotopische kaart heeft waarschijnlijk zijn oorsprong in een tweetal kaarten – gebruikscycli en tijd-enveloppes - van Kevin Lynch in zijn boek *Managing the Sense of a Region* (Lynch, 1980: 133-134), terwijl de on/off kaart speciaal voor dit doel door LabSAT (het onderzoeksprogramma van Politecnico di Milano) is ontwikkeld.



Andere instrumentele aspecten zijn de institutionalisering van de tijdspanning in tijdbureaus en de nadruk op participatie van burgers in het planningsproces.

### *Grand Lyon (Frankrijk)*

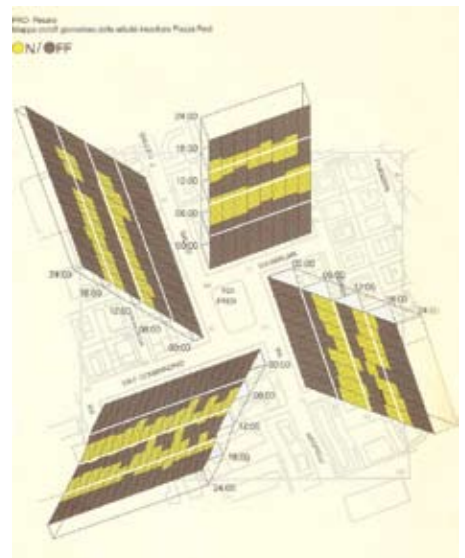
Het tweede voorbeeld, tijd-ruimteplanning in de regio Grand Lyon, heeft de samenhang van beleid op een andere manier georganiseerd. De nadruk ligt hier op de coördinerende rol van het regionale samenwerkingsverband van 55 gemeenten. De aanpak in het programma Espace des Temps verschilt op twee punten van Pesaro. De doelstelling van het programma is primair geformuleerd vanuit 'kwaliteit van leven'. Het programma is georganiseerd middels integrale projecten gericht op het analyseren van stedelijke processen, het organiseren van het publieke debat en het realiseren van experimenten of pilot-projecten voor tijd-ruimteplanning.

In deze casus is sprake van een digitaal zeer aanwezige overheid met veel beeldmateriaal beschikbaar op Internet. Andere bijzondere aspecten van deze casus zijn de intensieve organisatie van het publieke debat en de ontwikkeling van een guide des horaires des services, een gids van de beschikbaarheid van voorzieningen in de tijd.

Het voorbeeld Grand Lyon biedt nieuwe plannings-instrumentarium. Zo wordt in Lyon gewerkt met thematische projecten specifiek gericht op tijdsaspecten van de stad. Zo zijn er projecten over de nacht en de 24-uurs-stad, over de afstemming van tijdregimes rondom werken, en over de mobiliteit van scholieren en van vrouwen ([www.espacedestemps.com](http://www.espacedestemps.com); geraadpleegd 21/08/2007). Daarnaast is er sprake van een gebiedsgerichte aanpak, waarin tijd één van de invalshoeken is voor stedelijke ontwikkeling. Voor de wijk Gerland in Lyon is bijvoorbeeld de dagelijkse dynamiek in kaart gebracht met chronotopische on/off kaarten (zie figuur 4) voor de integrale, binnenstedelijke herstructurering van deze wijk als technopôle. Er wordt een multi-actor aanpak gebruikt, waarbij bestuur, instituten, bedrijfsleven en bewoners samen om tafel zitten, onder andere in zogenaamde 'ateliers de dialogue urbain'.



Figuur 2: Chronotopische kaart van Pesaro. De legenda van de kaart is opgebouwd op basis van openingstijden en de tijdskorrel van het stedelijk ritme, populaties, activiteiten en mobiliteitsgedrag. De kaart geeft op basis hiervan tijdprofielen voor buurten: continu gebruik door diverse functies, continu gebruik door enkele functies, cyclische kalender op basis van specifieke tijdsperiodes zoals dagelijks, wekelijks en maandelijks, cyclische kalender op basis van de timing van evenementen, "nul-tijd" (geen gebruik) en combinaties van deze tijdprofielen. Bron: Bonfiglioli & Zedda (1999)



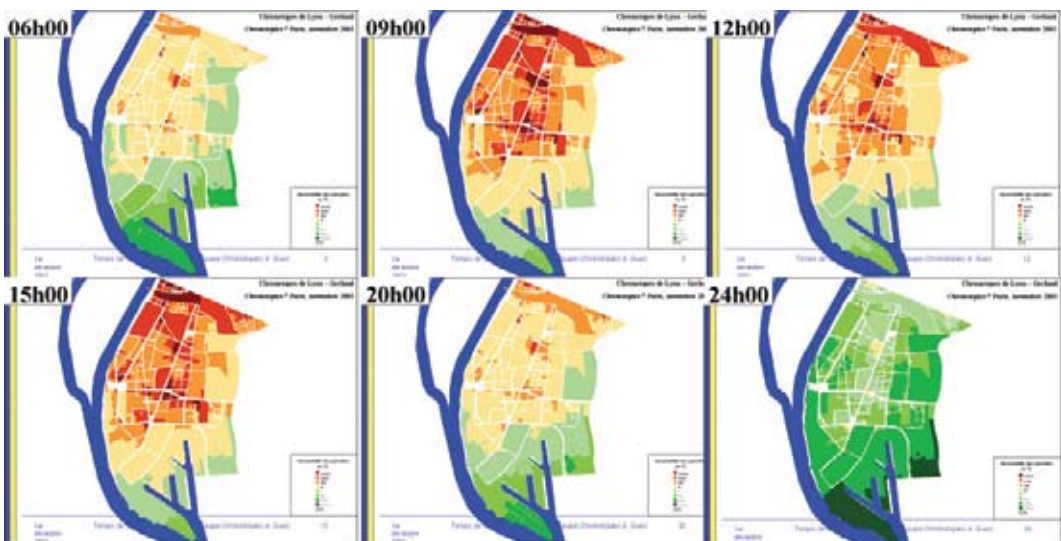
Figuur 3: "On/Off kaart" die in de derde dimensie de openingstijden over de periode van een dag aangeeft voor de functies rondom een plein in Pesaro waarvoor een nieuw plan werd gemaakt. Bron: Bonfiglioli & Zedda (1999)

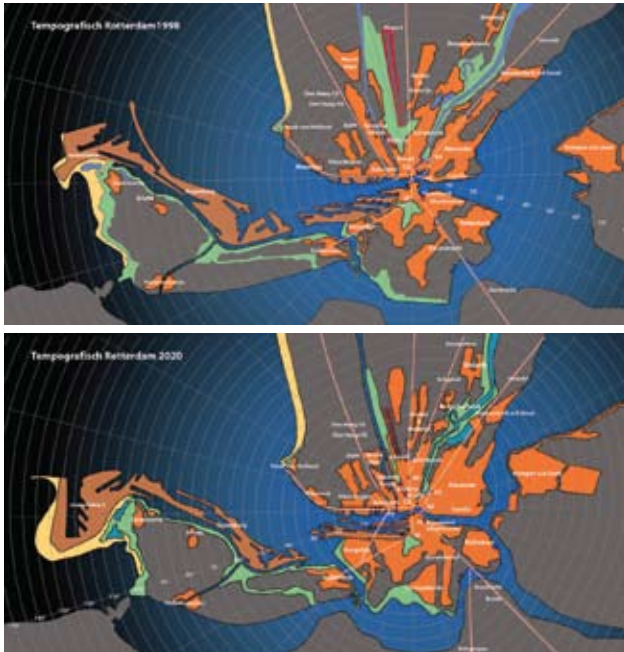
### *Rotterdam en de Zuidvleugel*

In een voorbeeld uit Nederland - de Zuidvleugel van de Randstad - kunnen we losse elementen van de twee buitenlandse casussen herkennen. Hoewel er sprake lijkt van een relatief sterk bewustzijn van tijdsaspecten in ruimtelijke planning en ander beleid, vinden we hier niet de mate van samenhang zoals beschreven in de andere twee voorbeelden.

De rijkdom aan losse initiatieven is groot, met name als voorstudies voor nadere beleidsvorming. Voorbeelden zijn de werkzaamheden van de werkgroep Dagindeling Rotterdam ([www.dagindeling.rotterdam.nl](http://www.dagindeling.rotterdam.nl); geraadpleegd 21/08/2007), de visualisatie van reistijden in het kader van Verkeer- en Vervoerplan Rotterdam (VVPR, dS+V 2003) door Florian Boer (2003; zie figuur 5), ten behoeve van een verbeterde communicatie tussen ruimtelijke planners en verkeerskundigen, de Atlas van de Culturele Ecologie van Rotterdam (kortweg Sense of Place genoemd) van de hand van Next Architects en dS+V Rotterdam (Dudok, Van Teeffelen & Reijndorp 2004, zie figuur 6), de studie Milieudifferentiatie langs de Stedenbaan, ontwikkeld in een samenwerkingsverband tussen Urban Unlimited en de Universiteit Utrecht binnen het kader van het ReURBA-programma (Boelens, Sanders, Schwanen, Dijst & Verburg, 2005) en ten slotte de kleinschalige projecten getoetst en ontwikkeld middels de methode Ruimte voor Elke Dag ([www.ruimtevoorelke.nl](http://www.ruimtevoorelke.nl); geraadpleegd 21/08/2007).

Figuur 4. Snapshots van dynamische On/Off kaart voor de wijk Gerland in Lyon.  
Bron: Alain Guez; [www.espacedestemps.com](http://www.espacedestemps.com); geraadpleegd 21/08/2007





Figuur 5: Tempografische kaarten van de regio Rotterdam die het mogelijke verschil in bereikbaarheid (als reistijd) tussen 1998 en 2020 laten zien. Bron: Boer (2003)

Van de Sense of Place-atlas wordt momenteel het raamwerk ingezet door de gemeente Rotterdam om de prioritering en fasering in stedelijke herontwikkeling projecten mede te bepalen (volgens Iris Dudok, interview d.d. 20 maart 2006). Op basis van de Stedenbaan-studie vinden momenteel gebiedsuitwerkingen van verschillende stationsknooppunten plaats. Toch kunnen we niet spreken van een structurele inbedding in meerdere beleidspraktijken. Deels hangt dit samen met de Nederlandse beleidscultuur. Maar er is ook een gebrek aan planinstrumenten vocabulaire en verbeeldingskracht om tijd-aspecten samenhangend op de beleids-agenda te zetten. In dat opzicht kunnen we van de hierboven geïntroduceerde buitenlandse voorbeelden leren. Een probleem daarbij is de taalbarrière.



Figuur 6: Kaart uit de digitale Atlas van de Culturele Ecologie van Rotterdam opgebouwd uit verschillende lagen, die in de interface aan de rechterkant van de digitale kaart aan en uitgezet kunnen worden. Bron: Dudok, Van Teeffelen & Reijndorp (2004)

*Naar een nieuwe lagenbenadering en een aanzet tot theoretische reflectie*

De lagenbenadering biedt een raamwerk voor samenhang in ruimtelijke planning. De cases uit de praktijk bieden een beeld van enkele belangrijke aspecten in integrale tijd-ruimteplanning. Zou het mogelijk zijn deze twee benaderingen te combineren? Is het mogelijk een lagenbenadering voor tijd-ruimteplanning te ontwikkelen? Biedt het denken in termen van stedelijke netwerken hier een mogelijk raamwerk voor? (zie Schaick & Klaasen 2007)

De makers en opdrachtgevers van de Sense of Place Atlas hebben in de interactieve versie van de atlas en in vervolgartikelen al een voorzichtige aanzet gedaan (Van Teeffelen 2005). De precieze uitwerking van een dergelijke lagenbenadering kan echter nog beter ondersteund worden door nadere theorievorming in combinatie met een rijke beeldvorming. Uit de 'traditionele' lagenbenadering zijn met name de laag 'netwerken' en de laag 'occupatie' de dragers van tijd-ruimtegebruik. Deze lagen kunnen beiden uitgewerkt worden in termen van tijd en ruimte: (a) in termen van mensen en hun activiteitenpatronen, (b) in termen van de ritmes van de stad, (c) in termen van bereikbaarheid en (d) in termen van toegankelijkheid. De theorieën over stedelijke netwerken van de Fransman Gabriel Dupuy (1991) bieden handvatten om deze gebruikaspecten op nieuwe wijzen te verbinden aan de fysieke structuur en ondergrond van de stad. Eind 2007 verschijnt hierover het boek *Urban Networks – Network Urbanism* (Dupuy 2007).

Alleen een combinatie van benaderingen biedt aanknopingspunten voor samenhangende beleidsvorming voor de ruimtelijke voorwaarden van hedendaags tijd-ruimtegebruik. De praktijk zal moeten uitwijzen of een meer structurele inbedding van tijd-ruimteplanning in de dagelijkse beleidspraktijk mogelijk is.

**Referenties:**

**[www.espacedestemps.com](http://www.espacedestemps.com)**

**[www.grandlyon.com/gerland.37.0.html](http://www.grandlyon.com/gerland.37.0.html)**

**[www.techlyongerland.prd.fr](http://www.techlyongerland.prd.fr)**

**[www.grandlyon.com/Quartier-de-Gerland.450.0.html](http://www.grandlyon.com/Quartier-de-Gerland.450.0.html)**

- Boelens, L., W. Sanders, T. Schwanen, M. Dijst and T. Verburg (2005) Milieudifferentiatie langs de Stedenbaan - Mobiliteitsstijlen en Ketenprogramma's voor Milieu's die Sporen. Rotterdam/Utrecht, Urban Unlimited/Universiteit Utrecht, in opdracht van Provincie Zuid Holland - Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling.
- Boer, F. (2003). The tempo of the city. In: P. Meurs and M. Verheijen, eds., *Transit - Mobility, City Culture and Urban Development in Rotterdam*. Rotterdam, NAI Publishers: 105-112.
- Bonfiglioli, S. and M. Mareggi, Eds. (1997). *Il tempo e la città fra natura e storia*. Atlante di progetti sui tempi della città. Urbanistica Quaderni. Roma, INU.
- Bonfiglioli, S. and R. Zedda (1999). 'Comune di Pesaro. Il Piano dei tempi e degli orari della Città di Pesaro'. Quaderno 18 Urbanistica, INU, Roma.
- Bonfiglioli, S. (2004) "The city of time and the culture of planning." *Urbanistica* 125: 23-24.
- Drewe, P. (2004) What About Time in Urban Planning and Design in the ICT age? Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit Delft. **[www.networkcity.bk.tudelft.nl](http://www.networkcity.bk.tudelft.nl)**, geraadpleegd 25/07/2007
- dS+V (2003) Verkeers- en Vervoersplan Rotterdam 2002-2020: Open Stad, Duurzaam Bereikbaar. Gemeente Rotterdam, dienst Stedebouw en Volkshuisvesting, Rotterdam.
- Dudok, I., J. Van Teeffelen & A. Reijndorp (2004). *Sense of Place: Atlas van de Culturele Ecologie van Rotterdam*. Rotterdam, dS+V, Rotterdam. [inclusief CD-ROM met interactieve kaarten]
- Dupuy, G. (1991) *L'Urbanisme des Reseaux - Théories et Méthodes*, Armand Colin Éditeurs, Paris.
- Dupuy (2007, in press) *Urban Networks – Network Urbanism*, Technepress, Amsterdam.
- Guez, A. (2002) 'La Chronocartographie dans le Développement d'un Urbanisme des Temps et de la Mobilité'. In: J.-Y. Boulin, P. Dommergues & F. Godard, eds., *La Nouvelle Aire du Temps - Reflexions et Experiences de Politique Temporelles en France*. La Tour d'Aigès, Editions de l'Aube, DATAR: 101-106.
- Klaasen, I.T. (2005) 'Putting Time in the Picture'. In: E.D.Hulsbergen, I.T.Klaasen & I.Kriens, eds., *Shifting Sense: Looking Back to the Future in Spatial Planning*. Amsterdam, Techné Press, pp.181-195.
- Lynch (1980) *Managing the Sense of a Region*, Boston (Mass.), MIT Press
- Mareggi, M. (2000) *Le Politiche Temporalì Urbane in Italia*, Firenze, Alinea.
- Carlstein, T, D.N.Parkes, N. Thrift (1978) *Timing Space and Spacing time*, Volumes 1, 2 and 3. London, Arnold Publishers.
- Schaick, J. van & Klaasen, I.T. (2007) 'Dynamics of Urban Networks as Basis for the Re-development of Layer Approaches'. Contribution to International Seminar on Urbanism and Urbanization. Technische Universiteit Delft, Faculteit Bouwkunde
- Van Teeffelen, J. (2005) A New Research Approach on the Creative Potentials of Rotterdam: Mapping as a tool for policy development. Contribution to the 41st ISoCaRP Congress 2005. [**[www.isocarp.net/Data/case\\_studies/607.pdf](http://www.isocarp.net/Data/case_studies/607.pdf)**; geraadpleegd 21/08/2007]





## De reizende tentoonstelling 'Over(al)tijd'

*Het initiatief voor Over(al)tijd kwam van de themagroep 'ruimte' van de eerste ronde experimenten 'Dagindeling' uit het ESF programma 2001-2002. Elk geconfronteerd met de vraag vanuit het Ministerie 'hoe worden nu de resultaten van de experimenten bekend gemaakt en verbreed?' besloten zij de krachten te bundelen in een gezamenlijke presentatie.*



### *Experimenten Dagindeling en Ruimtelijke Ordening*

De experimenten liepen sterk uiteen: van multifunctionele accommodatie tot leer-gang, van ontwerpcriteria tot communicatie-instrument. Bij de intensieve communicatie die door de subsidiegever tijdens de uitvoering was georganiseerd, groeide het besef dat de kennis over het verband tussen Tijd (-besteding) en Ruimte (-lijke Ordening) onder professionals niet actueel was. Het uitdragen van een gezamenlijk achtergrondverhaal werd daarom gezien als een belangrijke voorwaarde voor het inbedden van de projectresultaten in de planpraktijk.

De tentoonstelling Over(al)tijd toonde aan professionals die betrokken zijn bij ruimtelijke planvorming (zowel vanuit welzijn en zorg als in de ruimtelijke sectoren) nieuwe ruimtelijke oplossingen, ontwerpstrategieën en planprocessen. Al zappend konden bezoekers door de verschillende lagen en thema's van de tentoonstelling gaan: het landschap met ontwerp-oplossingen, tekstuele achtergrondinformatie, een lint van citaten van vakgenoten, statistieken en feiten, en de projectresultaten zelf. Publicaties en producten van succesvolle experimenten 'dagindeling' lagen ter inzage en de contact- of bestelgegevens waren beschikbaar. Ook is er een engelstalige samenvatting gemaakt. De afwerking van de prints op de tafelbladen was hoogwaardig gekozen, zodat ze gebruikt konden worden tijdens workshops of conferenties.

De tentoonstelling is op 1 september 2003 geopend door Ineke Bakker, toenmalig Directeur-Generaal Ruimte van het Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Daarna reisde Over(al)tijd langs overheidsgebouwen, vakorganisaties, congressen en kennis- en onderwijsinstellingen. In 2005 is de tentoonstelling geactualiseerd met nieuwe projecten en publicaties. In de periode 2003 – 2007 heeft Over(al)tijd ruim 25 locaties in Nederland aangedaan. De slotmanifestatie vond plaats in september 2007 in het Holstohuis in Olst.

Bij die gelegenheid is de digitale versie van overal-tijd gelanceerd: alle informatie is nu in digitale vorm te vinden op [www.overal-tijd.nl](http://www.overal-tijd.nl)

Over(al)tijd is gefinancierd uit de Subsidieregeling Dagindeling ESF 3 met medewerking van het projectbureau Dagindeling van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

*Concept en beheer: Tussen Ruimte (2003 - 2007)*

*Ontwerp: Danielle van der Waard, Temporaire (2003)*

*Communicatieadvies: YM de Boer Advies (2003 -2004)*

*Bouw: Idéfix (2003)*

*Evaluatie: Habiforum (2007)*



# Best Practices en publicaties

Samenstelling Christine Gardner, projectleider Overaltijd 2006-2007

## Call a car, Buurtauto, Wheels4all / Gedeeld autogebruik

- 7 miljoen auto's in Nederland
- waarvan 1 miljoen een tweede auto
- auto's staan gemiddeld 23 uur per dag stil

Hier gaat het om een transparant deelautosysteem met buurtauto's in combinatie met huurauto's op verschillende locaties, met name in landelijke gebieden en niet-stedelijke agglomeraties. Wheels4all plaatst een of meer auto's in een woonwijk. Deze auto's staan dag en nacht ter beschikking van de leden die de auto per uur en per kilometer betalen. Door dit systeem krijgen taakcombineerders de mogelijkheid tot flexibel autogebruik zonder de volledige financiële lasten van een eigen (tweede) auto op zich te nemen.

**[www.callacar.org](http://www.callacar.org), [www.wheels4all.nl](http://www.wheels4all.nl)**

informatie per e-mail: [info@callacar.org](mailto:info@callacar.org) of [info@wheels4all.nl](mailto:info@wheels4all.nl)

**[www.greenwheels.nl](http://www.greenwheels.nl)** is de oudste landelijke deelauto-organisatie

## Taxi anders / Aanvullend vervoer Kop van Noord-Holland



Dit project biedt een alternatief voor de kloof tussen vraag en aanbod van regulier openbaar vervoer op het platteland. Voor bewoners die niet de beschikking hebben over een auto kan deze vorm van vraagafhankelijk vervoer een uitkomst bieden. Zij kunnen gebruik maken van vervoer van deur tot deur, tegen redelijke tarieven. Dit biedt de mogelijkheid arbeid en zorg beter te combineren en vergroot de mobiliteit in tijd en ruimte.

Informatie is te verkrijgen via de website **[www.taxianders.nl](http://www.taxianders.nl)** of per e-mail [info@taxianders.nl](mailto:info@taxianders.nl)

## Slim reizen voor bedrijven

**www.slimreizen.nl** is gericht op het bedrijfsleven en biedt allerlei informatie voor het oplossen van mobiliteitsproblemen. Er zijn cases te vinden van werkgevers die effectieve oplossingen hebben gevonden, die ook ieder ander kan toepassen in het bedrijf. Door de informatie op deze site te bekijken hoeft u niet zelf het wiel uit te vinden, kunt u de problematiek makkelijk oplossen en gebruik maken van ervaring van anderen. Hierdoor is uw bedrijf weer goed bereikbaar, worden parkeerproblemen opgelost, kunt u veel besparen op de (verborgen) kosten van uw mobiliteit en draagt u bij aan het maatschappelijk verantwoord ondernemen.

De site is een initiatief van de Vereniging Mobiliteitsmanagement, en mede mogelijk gemaakt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.



Het accent ligt op deze site bij automobilititeit, fietsers gaan naar **www.fietsersbond.nl**



## Werken aan een veiliger Rotterdam, de aanpak / Het wijkveiligheidsactieprogramma

In deze handreiking worden de stappen beschreven die voor een systematische aanpak van wijkveiligheid doorlopen moeten worden.

De handreiking is opgesteld op basis van opgedane ervaringen in 6 Rotterdamse wijken en is met name geschikt voor professionals die daadwerkelijk aan de slag moeten met het opstellen van de plannen.

De Rotterdamse aanpak onderscheidt zich door nieuwe inzichten en nieuwe methodieken.

Informatie is te verkrijgen via de website **www.rotterdamveilig.nl** of per e-mail: veilig@bsd.rotterdam.nl



## De Combinatiekamer

De combinatiekamer is een procesinstrument, oftewel een hulpmiddel om met een groot aantal mensen effectief – vanuit een breed perspectief in een relatief kort tijdsbestek – over plannen te praten. Het verbindt de fysieke kant (= inrichting) met de sociaal-economische kant (= gebruik, leefbaarheid) waarbij de eindgebruiker centraal staat. Het is goed toepasbaar bij bijvoorbeeld herstructureringsprojecten in de fase van het opstellen van een programma van eisen en bij de beoordeling/toetsing van de schetsen c.q. plannen.



De vergadering wordt ondersteund door een "Group Decision Room" (GDR).

Informatie: [www.oranjewoud.nl](http://www.oranjewoud.nl) of per email: [john.ogink@oranjewoud.nl](mailto:john.ogink@oranjewoud.nl)

## Kennis en praktijken voor ontwikkelend Nederland / Weten, kennen en kunnen

Het programma Vernieuwend Ruimtegebruik wordt uitgevoerd onder co-ördinatie van Habiforum en wil uiterlijk in 2009 het volgende hebben opgebracht:

- Concrete voorbeelden van vernieuwend ruimtegebruik in Nederland en gerelateerde wetenschappelijke kennis. Dit resultaat vormt de praktische en wetenschappelijke bewijsvoering van Vernieuwend Ruimtegebruik (weten).
- Nieuwe werkwijzen en instrumenten om ontwikkelingsplanologie te bedrijven, inclusief een effectieve interactie van de domeinen wetenschap, praktijk en beleid (kennen).
- Competenties zodat RO-professionals permanent werken aan vernieuwend ruimtegebruik (kunnen).

Informatie: [www.habiforum.nl](http://www.habiforum.nl) of per e-mail [info@habiforum.nl](mailto:info@habiforum.nl)



## Kulturhus / Waar mensen samen komen gebeurt iets

Een Kulturhus is een multifunctioneel gebouw waarin een combinatie van verschillende voorzieningen worden ondergebracht. Door het bundelen van voorzieningen onder één dak, blijft het mogelijk deze te handhaven. Een efficiënte, maar vooral inspirerende samenwerking levert veel energie op. Hierdoor wordt een waardevolle bijdrage geleverd aan de leefbaarheid en sociale kwaliteit op het platteland en in de stadswijken.

Een kulturhus geeft mensen die taken combineren de mogelijkheid om in ieder geval hun dag minder strak te moeten indelen. Het afstemmen van openingstijden, maar belangrijker; een doordacht dienstverleningsaanbod maakt bewoners gelukkiger.

Informatie: **[www.kulturhus.nl](http://www.kulturhus.nl)** of per e-mail [info@kulturhus.nl](mailto:info@kulturhus.nl)  
zie ook de 'Leidraad voor multifunctionele accommodaties' op **[www.dagindeling.nl](http://www.dagindeling.nl)**

## Duizend dingen op een dag / Een tijdsbeeld uitgedrukt in ruimte

De moderne mens krijgt het steeds drukker. Onze tijd wordt gevuld met allerlei activiteiten: duizend dingen op een dag, duizend dingen om te doen en duizend dingen om te beleven. In een wereld van bijna onbegrensde mogelijkheden willen we alles uit het leven halen. Maar wat zijn hier de ruimtelijke gevolgen? Zijn er onbedoelde negatieve effecten? En wat betekent het voor eisen die aan nieuwe woongebieden gesteld gaan worden? Deze vragen staan in dit boek centraal, en worden in beeld gebracht aan de hand van kwantitatieve gegevens.

### *Bestellen:*

Nederlands Architectuurinstituut  
telefoon: (010) 440 12 03,  
**[www.naipublishers.nl](http://www.naipublishers.nl)**

### *Downloaden:*

**[www.ruimtelijkplanbureau.nl](http://www.ruimtelijkplanbureau.nl)**



## Trendstudies 'tijd en ruimte'

Wat doen Nederlanders gedurende de etmaal? **[www.tijdbesteding.nl](http://www.tijdbesteding.nl)**

Veel gegevens over ruimte-tijd op de kaart van Nederland bij de RPB ruimtemonitor:  
**[www.ruimtelijkplanbureau.nl/kennisportaal/default.aspx?id=1](http://www.ruimtelijkplanbureau.nl/kennisportaal/default.aspx?id=1)**

Relevante publicaties van het Sociaal Cultureel Planbureau te bestellen cq. te downloaden van de SCP-website: **[www.scp.nl/publicaties](http://www.scp.nl/publicaties)**

Bijvoorbeeld:

“De kunst van het combineren”, SCP, 2002

“Blijvend in balans. Een toekomstverkenning van informele zorg”, SCP, 2007

Relevante adviezen van de VROM-raad zijn te downloaden van

**[www.vromraad.nl](http://www.vromraad.nl)**

Bijvoorbeeld:

Advies 35: “haasten en onthaasten in de stedelijke herstructurering”, 2003

Advies 23: “Dagindeling geordend?”, 2000

Amanda Mackloet, Veronique Schutjens, Piet Korteweg: “Starten vanuit huis: bittere noodzaak of verkozen lifestyle?”, Nethur, 2006  
als pdf te downloaden van **[www.nethur.nl](http://www.nethur.nl)**

John Thackara: “In the bubble. Designing in a complex World”, MIT press, 2005  
zie ook: **[www.doorsofperception.com](http://www.doorsofperception.com)**

Peter Sep en Marga Verheije: “Groot en Klein Verzet”, Uitgeverij De Balie 2004

Ezio Manzini, François Jegou: “Sustainable everyday. Scenarios of urban life”,  
Edizione ambiente, 2003

zie ook: **[www.sustainable-everyday.net](http://www.sustainable-everyday.net)**

*Thema-uitgaven*

S&RO #03/2007: ‘het alledaagse’, NIROV, Den Haag

Handboek Ruimtelijke Orde en Milieu 2002/2003: ‘Dagindeling’  
Uitgeverij Kluwer, ISBN 9014088256





Overal en altijd?

De tijd–ruimtepatronen van Nederlanders veranderen.

Welke gevolgen heeft dit voor de ruimtelijke inrichting?

Hoe kunnen ruimtelijke en sociale professionals samenwerken

in gebiedsontwikkeling en planprocessen?

De auteurs benaderen deze vragen vanuit verschillende

invalshoeken: de bewegingsvrijheid van kinderen,

betrokkenheid en participatie, procesinnovatie,

ontwerpcriteria, nieuwe cartografieën en (Europese)



Foto voorzijde:

In Emerald–Delfgauw is een nieuw dorpscentrum met zowel bedrijven en winkels als een brede school, een zorgcentrum en woningen aangelegd. Hier is met succes dubbel grondgebruik gerealiseerd.

Meer informatie: [www.delfgauw.nl/](http://www.delfgauw.nl/)

Uitgave: TU Delft, department Urbanism, september 2007

Deze uitgave is mede mogelijk gemaakt door bijdragen van het Europees Sociaal Fonds

ISBN: 978 90 79203 01 7

URBANISM

