



Stedelijk Beheer Amsterdam

De Amsterdamse binnenstad: mooier, leger, schoner

Verslag van het symposium
'Integrale Kwaliteit Openbare Ruimte
in de Amsterdamse Binnenstad'
gehouden op 3 november 1994
in Grand Hotel Krasnapolsky te Amsterdam



De Amsterdamse binnenstad: mooier, leger, schoner

Verslag van het symposium
'Integrale Kwaliteit Openbare Ruimte
in de Amsterdamse Binnenstad'
gehouden op 3 november 1994
in Grand Hotel Krasnapolsky te Amsterdam

Inhoudsopgave

Vooraf	5
Ruimte voor Ruimte – mevrouw J. Meijer, Groningen	7
De Kern Gezond – de heer A. Hosper, Den Haag	13
Het gaat om niets – mevrouw G. Ter Horst, Amsterdam	19
Weergave van de fototentoonstelling	25
Impressie van het debat	41
Index	47

Vooraf

De aandacht voor de openbare ruimte groeit. Gemeentelijke diensten in Amsterdam en andere steden merken dat de druk op de openbare ruimte toeneemt: het gebruik wordt intensiever, bewoners dringen steeds meer aan op een verantwoorde wijze van inrichting en onderhoud van die, voor iedereen toegankelijke, steeds schaarser wordende ruimte. Een en ander leidt tot een groeiende behoefte aan een nieuwe visie, aan nieuwe uitvoeringstechnieken, aan een nieuwe manier van ontwerpen - waarbij het begrip *kwaliteit* steeds duidelijker op de voorgrond treedt. In deze ontwikkeling past het initiatief van Stedelijk Beheer om een symposium te organiseren onder de titel *Integrale kwaliteit van de openbare ruimte in de Amsterdamse binnenstad*, bestemd voor al diegenen die bij dit onderwerp betrokken zijn: bewoners, ondernemers, ambtenaren, ontwerpers, politici, etc. De neerslag van dit symposium, dat op 3 november 1994 werd gehouden, treft u aan in dit boekje.

Het programma van de dag zag er als volgt uit.

's Morgens werd gesproken door mevrouw J. Meijer, projectleider Openbare Ruimte Binnenstad uit Groningen, die inging op het daar ontwikkelde masterplan *Ruimte voor Ruimte*. Daarnaast sprak de heer A. Hosper over het Haagse masterplan *De Kern Gezond* (waarvan hij supervisor is), waarbij onder andere het begrip 'ontwerpatelier' aan de orde kwam. Namens de gemeente Amsterdam mocht ik iets zeggen over de situatie in de Amsterdamse binnenstad, waarbij onder meer de samenhang tussen ontwerp - uitvoering - beheer nader werd toegelicht.

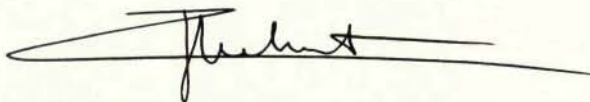
Vervolgens werden de deelnemers gesplitst in acht groepen die elk onder leiding van een terzake kundige ambtenaar een korte maar leerzame rondwandeling door een deel van de binnenstad maakte.

Na de lunch volgde een korte toelichting op de aanwezige fototentoonstelling. Foto-graaf Co de Kruijf was op verzoek van Stedelijk Beheer met enige gemeenteraadsleden en vertegenwoordigers van bewoners en ondernemers op pad geweest om een aantal karakteristieke plaatsen in de binnenstad vast te leggen. De opdracht was in beeld te brengen wat zij als een groot probleem in de openbare ruimte zien en wat zij als een goed voorbeeld van integrale aanpak van de openbare ruimte beschouwen.

Het resultaat treft u elders in dit boekje aan.

Tot slot was er onder leiding van dagvoorzitter Theo van Gogh de mogelijkheid met elkaar over problemen aangaande de openbare ruimte te discussiëren, waarbij ontwerpen als kwantiteit versus kwaliteit, de invloed van het verkeer bij de inrichting, integraal beheer en handhaving, de revue passeerden.

Na dit levendig debat kon worden teruggezien op een interessant symposium, dat alle deelnemers zeker zal inspireren in het zoeken naar oplossingen in een steeds belangrijker wordend vraagstuk: hoe vergroten we de kwaliteit van de openbare ruimte in Amsterdam (en daarbuiten).



G. ter Horst
wethouder Beheer Openbare Ruimte Amsterdam

Ruimte voor Ruimte

Mevrouw J. Meijer, Groningen

Dames en heren,

Groningen besteedt al vanaf het begin van de jaren '70 aandacht aan de openbare ruimte als collectieve voorziening. De aanpak en herwaardering van de openbare ruimte wordt al verwoord in de *Doelstellingennota* uit 1972. Daarin wordt gepleit voor een beter woon- en leefmilieu in de binnenstad. De openbare ruimte in de binnenstad moet weer plaats bieden aan de hoogtepunten van het stedelijk leven. Ik citeer uit de nota: *Men moet er in de zon kunnen zitten, duiven voeren, naar de regen kunnen luisteren. Er moeten plekken zijn voor straattoneel, het Leger des Heils, de kermis, de markt, een postzegelbeurs. Het moet aanleiding geven tot zowel uitbundigheid als bezinning.*

Een onderdeel vormt het Verkeerscirculatieplan (VCP), bedoeld om de openbare ruimte niet te laten verworden tot een louter functionele verkeersruimte. Verkeersmaatregelen neemt men om de leefbaarheid van de binnenstad te vergroten door zo weinig mogelijk openbaar gebied te laten overheersen door rijdend of stilstaand particulier autoverkeer. Het streven naar leefbaarheid en herbergzaamheid in de jaren '70 leidde tot herstel van de kleinschaligheid en verscheidenheid van de bebouwing. Echter, de oplossingen voor de openbare ruimte werden gezocht per deelprobleem en per deelgebied, waardoor de binnenstad opnieuw werd ingericht zonder duidelijk ruimtelijk totaalbeeld. Het VCP gaf weliswaar voorrang aan fietsers en voetgangers, maar was niet goed afgestemd op de ruimtelijke structuur van de stad. De inrichting van de openbare ruimte ontbeerde daardoor nog samenhang.

Onder een volgend verantwoordelijk wethouder Ruimtelijke Ordening wordt de openbare ruimte een belangrijk onderdeel in de visie op werken aan de stad, met een samenhang tussen architectuur en stedenbouw, niet alleen in de stadsvernieuwing maar ook bij nieuwe gebouwen en in de opzet van nieuwe wijken. Met als steun in de rug de *Vierde Nota Ruimtelijke Ordening* zet men net als in grotere steden, zoals Den Haag en Maastricht, eind 1988 op bestuurlijk niveau nogmaals nadrukkelijk in op kwaliteitsverbetering voor de openbare ruimte in de binnenstad.

Uitvoering van de maatregelen, aangekondigd in het *Structuurplan 1986* betekende dat er diverse belangrijke bouwprojecten in de binnenstad gestart waren met de nodige gevolgen op hun omgeving, zoals een nieuwe openbare bibliotheek, het Groninger Museum, het Waagstraatproject, een nieuw provinciehuis en de rechtbank. Daarnaast werd geconstateerd dat door de jarenlange bezuiniging op onderhoudswerkzaamheden en door de invoering van het VCP de chaos op straat te groot werd en de samenhang zoek raakte. Naast ongewenste vormen van privatisering door ondernemers met hun terrassen, uitstallingen, reclames en dergelijke kwam naar voren dat de gemeentelijke diensten zelf de grootste vervuilers zijn. Op die analyse zullen uiteindelijk vele steden uitkomen. Voor Groningen geldt dat de veranderde vormgeving van de openbare ruimte niet in de eerste plaats voortkomt uit een praktisch motief, maar veeleer uit de idee en de verbeelding van de betekenis van de collectieve ruimte.

Bij collegebesluit start men in 1989 met een gerichte, integrale aanpak, waarbij gelden worden vrijgemaakt om op diverse fronten de achterstand aan te pakken:

- 1 Op de *korte termijn* wordt de achterstand weggewerkt door een zogenaamde 'facelift' van de binnenstad. Kosten: 11,5 miljoen gulden.

Op deze manier aan de stad werken houdt niet alleen een esthetische aanpak in, maar vooral één die het gebruik weer stimuleert. Men geeft de stad terug aan de verschillende deelnemers, gekoppeld aan een kwaliteitsverhaal waarvan schoonheid een belangrijk onderdeel vormt.

Het masterplan is één zaak, maar het is een tweede of iedereen daarmee vanzelf deze visie volgt. Voordat dat gebeurt, moet er behoorlijk wat missie- en zendingswerk verricht worden om enthousiasme voor de inhoud en betekenis van de voorstellen los te maken. Daarvoor moet men vasthoudend en op alle niveaus de visie uitdragen en moet men een strategie ontwikkelen om het project blijvend te verzekeren van bestuurlijke steun, van instemming van de eigen directie en van – het ontstaan van – een breed draagvlak bij ondernemers. Daarbij is blijvende alertheid nodig en moeten de visie en de maatregelen geïmplementeerd raken in de organisatie.

Om de uitgangspunten uit het masterplan voor langere periode het kader voor ontwerp- en beheeractiviteiten te laten blijven is de visie vertaald in het *Handboek Ruimte voor Ruimte*. Hierin worden de profielen per straat aangegeven, met een overzicht van te gebruiken straatmeubilair en met regels voor beheer en toezicht en voor kwaliteitsverbetering van gevel- en buitenreclame, dat zowel in het verticale vlak (reclame, welstand) als in het horizontale vlak (terrassen, uitstalbeleid, kiosken, marktstandplaatsen) is geregeld.

Een visie moet worden omgezet in een uitvoeringsconcept. Meer personen op uitvoerend niveau moeten in dezelfde richting denken en zich losmaken van hun tot die tijd gevolgde werkmethode. Niet ieders wensen in het produkt kunnen ten volle gehonoreerd worden en dat kan oorzaak zijn van steeds weer opstekende tegenwind. Kortom, ieder moet inleveren en zowel intern als extern moet draagvlak georganiseerd worden. Bij aarzeling van het bestuur waren de ondernemers enthousiast om de beslissende stap te zetten of omgekeerd. Steeds is ernaar gestreefd om op ambtelijk niveau uit de problemen te komen en om – als dat niet lukte – het probleem helder te formuleren en het bestuur te laten kiezen. Een belangrijke steun daarin is de bestuurlijke afspraak dat de projectleider als de verantwoordelijke persoon bij grote of essentiële verschillen van mening rapporteert aan het College van B&W of aan een ander bestuurlijk platform.

Binnenstad Beter

In 1993 wordt besloten het *Plan van aanpak voor de binnenstad* te evalueren en bij te stellen. Het college brengt op hoofdlijnen nogmaals een integraal plan uit. Een concentratie op de verkeersstructuur, ontwikkeling van de detailhandel en herinrichting van de openbare ruimte vindt daarop haar neerslag in het plan *Binnenstad Beter*. Herverdeling van de verkeersruimte biedt de mogelijkheid voor herinrichting, waarbij men prioriteit geeft aan het winkelwandelgebied en de aanlooproutes.

Vervolgens worden alle werkvelden – verkeer, bouwprojecten, economische zaken, veiligheid en openbare ruimte – in de binnenstad organisatorisch ondergebracht in één projectorganisatie, met één coördinator aan het hoofd. Deze organisatie is niet vastgeroest maar is in staat dynamisch te opereren. Dat houdt de geesten actief. Daarmee werkt men aan een breed draagvlak, niet alleen binnen de gemeentelijke diensten maar vooral naar buiten.

Van het bestuur moet de eerste stap in de uitvoering komen voor zijn meest eigenlijke taak: de inrichting van de openbare ruimte, waarvoor men gelden reserveert om te laten zien dat het menens is met de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Om die reden is gestart met herinrichting van de Vismarkt. Alle daarbij betrokken diensten en externe partijen zijn rond de tafel gezet om een produkt te ontwikkelen waarin aandacht voor de ruimtelijke, de gebruiks- en de esthetische kwaliteit voorop staat en waarin tevens de technische aspecten voldoende aandacht krijgen.

Bij de uitwerking van een plan is er sprake van aanzienlijke risicofactoren door de opstelling van de verschillende partijen. Ik noem:

- *de ondernemers*, voor wie vooral bereikbaarheid, verlichting, veiligheid en bruikbaarheid – geen obstakels – van belang zijn;
- *het marktwezen en de marktkoopliden*, voor wie met name bereikbaarheid, een bredere rijbaan, voldoende laad- en losruimte, nieuwe gladde bestrating, geen opdeling en een ongewijzigde opstelling van de markt tellen;

- *de vaste standplaatshouders*, die tegen een aanvullend beleid van 'komen en gaan' zijn;
- *de nutsbedrijven*, die alles saneren voor de herinrichting, met de eis dat zij vijf jaar de grond niet meer ingaan en bundeling van alle bovengrondse voorzieningen;
- *de groene lobby*, die tegenstander is van het verwijderen en verplaatsen van groen;
- *de reiniging*, die te maken krijgt met een verschuiving in het schoonmaken en met nieuw beleid voor prullenbakken en containers;
- *de wegbeheerder*, die twijfelt aan de herstelbaarheid;
- *de bewoners*, die bang zijn voor het aantrekken van verkeerde groepen door de plaatsing van banken en dergelijke.

Na het proef- en leerproject Poelestraat is nu het grootste (handels)plein, met markt gedurende vijf dagen per week, gerealiseerd. Twee aanlooproutes zullen het einde van dit jaar klaar zijn. Er is veel enthousiasme over de al uitgevoerde delen. Andere straten bejiveren zich nu om voor herinrichting aan de beurt te komen.

Wat is nu de kracht van Groningen?

In plaats van met detailplannen werkt men vanuit de praktijk met plannen op hoofdlijnen en met verbeelding, om aan te sturen op:

- het maximaal haalbare,
- een hoge plankwaliteit,
- commitment van vele betrokken partijen,
- een stadsdebat in plaats van een inspraakpraktijk.

De toekomst

Ruimte voor Ruimte is een visie met als boodschap dat wij willen en moeten veranderen. Dat geldt voor de gemeentelijke diensten en de gebruikers: ondernemers, bewoners enz. Wij moeten allen inleveren ten behoeve van het totaal: *daarin* wordt het geheel pas meer dan de som der delen. Dat houdt een cultuurverandering in, die uiteindelijk moet leiden tot gezamenlijke acceptatie. Die is, net als met iedere andere cultuuromslag, moeilijk vast te houden. Vooral in de openbare ruimte moet zij – ook letterlijk – gehandhaafd worden. Ook dat is een taak van de overheid, al is er voor de politiek – nog – niet om veel eer aan te behalen. Men moet dus blijven letten op de zaak. Nederland kent op dit punt een rijke traditie. Het is een kwestie van 'pompen of verzuipen.'

De Kern Gezond

De heer A. Hosper, Den Haag

Dames en Heren,

Als Amsterdammers wel eens in Den Haag komen, moet het hun zijn opgevallen dat het zo hier en daar een puinhoop is, zeker in de binnenstad: opgebroken wegen, bouwkranen, heistellingen, noem maar op.

Dan te bedenken dat dit allemaal nog maar het begin is van een grootscheeps proces van stedelijke vernieuwing, dat in het begin van de jaren '80 werd ingezet met een aantal essentiële beslissingen over de afwikkeling van het stedelijk verkeer. Vervolgens besloot men ernst te maken met het stimuleren van nieuwe investeringen in de binnenstad. De gemeente gaf daarin het goede voorbeeld: wethouder Adri Duivesteijn kreeg 'zijn' stadhuis alsnog in het hart van de stad.

Nieuw centrum

Inmiddels is dat stadhuis – van architect Richard Meier – bijna klaar. Het vormt een belangrijke stap in de ontwikkeling van wat de Barcelonese architect Joan Busquets een Europees 'down-town'-gebied van formaat noemde: een multifunctioneel 'nieuw centrum' met 30.000 arbeidsplaatsen en 1500 inwoners, gelegen aan de flank van de historische binnenstad en uitstekend bereikbaar voor zowel openbaar als particulier vervoer. Wij spreken dan over het Spuikwartier, waarin binnenkort ook het Plan-Krier van de grond zal komen.

Bovendien begint men binnen afzienbare tijd met het zogenaamde *Souterrain-project* van Bureau OMA: een tramtunnel en twee lagen parkeren onder de Grote Marktstraat. Daarnaast is er dan nog de Rijnstraattunnel – nodig om een goede verkeersafwikkeling mogelijk te maken en van groot belang voor de voetgangersrelaties tussen de binnenstad, het Centraal Station en het stedelijk park De Koekamp.

Zo zou ik nog wel even kunnen doorgaan, ware het niet dat dit alles weinig te maken lijkt te hebben met het onderwerp van dit symposium: de openbare ruimte. Toch is er een duidelijk verband. Immers, in dezelfde periode waarin werd besloten om met het nieuwe stadhuis een impuls te geven aan de binnenstad, werd ook nadrukkelijk de aandacht gevraagd voor de kwaliteit van de openbare ruimte.

Kwaliteitsverbetering in het openbaar gebied

Wij schrijven 1987. Een zinsnede in het collegeprogramma over de noodzaak van kwaliteitsverbetering in het openbaar gebied was aanleiding tot de instelling van een *Adviescommissie Vormgeving Openbare Ruimte*. Deze bestond uit vertegenwoordigers van de verschillende diensten en de voorzitter van de Welstandscommissie, Theo Bosch. Ik mocht optreden als onafhankelijk voorzitter.

Samen met mijn toenmalige bureau – het Amsterdamse Bakker en Bleeker, nu B+B – werd in zeer korte tijd een rapportage gemaakt onder de titel *De openbare ruimte van Den Haag, sferen, lijnen en pleinen*. In dit boekje werd de binnenstad als 'case-study' behandeld. De aanbevelingen nam men op een bijzondere manier ter harte.

Ons pleidooi voor 'eenheid in verscheidenheid' had onder meer geleid tot een nauwkeurig, zowel functioneel als ruimtelijk programma van eisen voor een aantal deelgebieden, gekenmerkt door een herkenbare identiteit en sfeer.

Concrete ontwerpopgaven

Van deze deelgebieden zijn concrete ontwerpopgaven gemaakt, die integraal werden aangepakt door relatief eenzijdig samengestelde teams. Dat wil zeggen: één deelgebied door de stedenbouwkundigen van de Dienst Stadsontwikkeling, één door de landschaps-architecten van de Dienst Groen en Milieu en één door de technici van de Dienst Gemeentewerken. De twee overige deelgebieden werden uitgewerkt door ontwerpers van mijn bureau. Interessant daarbij was dat vier van de vijf deelgebieden parallel aan elkaar liggen en de vijfde daar loodrecht op staat.

Eind 1987 waren de ontwerpen klaar. Om er een bijzonder tintje aan te geven werd een bescheiden seminar georganiseerd waar diverse binnen- en buitenlandse deskundigen hun oordeel mochten geven en waarvoor ook de wethouders waren uitgenodigd. Zonder nu in te gaan op het inhoudelijk commentaar, kan ik zeggen dat de discussie tenminste één duidelijke conclusie opleverde: dit experiment moest een direct vervolg krijgen, maar dan wel met alle disciplines in één hok en met de gehele binnenstad als ontwerpopgave!

Het ontwerpatelier

En zo kon het gebeuren dat, dankzij de gedrevenheid van projectleider Ton van Rijnberk, al direct aan het begin van 1988 een lege etage werd betrokken aan de Kettingstraat, middenin de binnenstad. De tekenafels volgden en binnen de kortste keren was een breed samengesteld ontwerpatelier geboren. Ik mocht proberen om een en ander inhoudelijk in goede banen te leiden. Het was voor velen even wennen. Vooral de



verkeersontwerpers kregen het moeilijk, maar ook zij die niet gewend waren aan de werkcultuur binnen een particulier bureau. Dat betekende strijd. Maar u weet: als het goed is, geeft wrijving glans. Zo ook in dit atelier.

Gedurende het steeds enthousiaster verlopende ontwerpproces werden de resultaten uitvoerig besproken met de drie verantwoordelijke wethouders, elk van een andere politieke partij. De hoofden van de diensten konden daarbij natuurlijk niet achterblijven. U begrijpt dat dit leidde tot enerverende, maar ook stimulerende sessies, vaak tot diep in de nacht. Daarbij werden ook knopen doorgemaakt. Dit was mogelijk door de ontwerpen en de vaak noodzakelijke alternatieve oplossingen zo ver uit te werken dat op een heldere wijze inzicht kon worden gegeven in de consequenties van de verschillende ontwerpkeuzen. Ook de financiële consequenties werden daarbij betrokken.

Om een lang verhaal kort te maken: nog dat jaar kwam een integraal *Masterplan* gereed voor de openbare ruimte in de Haagse binnenstad. Het project als geheel kreeg, tijdens een excursie met buurtvertegenwoordigers, ondernemers en raadsleden naar Karlsruhe en Frankfurt, de naam *De Kern Gezond*. Zo'n excursie is overigens niet onbelangrijk. Draagvlak creëren vormde een belangrijk onderdeel van het hele proces. Na het gereedkomen van het *Masterplan* werd een tentoonstelling gehouden over de resultaten, er werd een enthousiasmerende banddiaserie gemaakt en er werden huis-aan-huis kranten verspreid. Vervolgens ging de inspraak van start. Eén van de commentaren kwam voort uit de vrees voor uniformiteit als gevolg van de keuze voor één type standaardmateriaal: de mangaanklinker. Daartegen kwam zelfs een actiegroep in het geweer: *De Kern Gewond*. Desondanks werd het plan, ondertekend door de drie wethouders, in het voorjaar van 1989 door de gemeenteraad geaccordeerd. Daarmee was de basis gelegd voor de uitwerking en uitvoering. Na enige schermutelingen werd een projectorganisatie opgetuigd met een eigen verantwoordelijkheid voor budget, mankracht en kwaliteit. Project na project is vervolgens in gang gezet en langzamerhand worden de effecten in de stad zichtbaar.

Het herinrichtingsplan

De basis van het project *De Kern Gezond* wordt gevormd door het *Herinrichtingsplan voor de openbare ruimte in de Haagse binnenstad*, dat uitgewerkte richtlijnen bevat voor het toekomstige gebruik en de integrale herinrichting van de openbare ruimte. Het omvat verschillende facetplannen, zoals een verkeerscirculatieplan, een bestratingsplan, een verlichtingsplan en een beeldende kunst-plan.

Doel van het plan is een algehele kwaliteitsverbetering van het openbare deel van de binnenstad, onder meer als stimulans voor tal van noodzakelijke verbeteringen in de private sector. Belangrijke middelen zijn herverdeling van de beschikbare ruimte – meer ruimte voor voetgangers en voor stedelijke activiteiten, minder voor stilstaand en rijdend verkeer – en een over de hele linie hoogwaardige inrichting.

Met oog voor de functionele en ruimtelijke verscheidenheid van de binnenstad, is het project tegelijkertijd gericht op het totstandbrengen van een grote mate van samenhang tussen de verschillende delen. Cruciaal daarbij is het opheffen van de barrièrewerking van het zogenaamde assenkruis, gevormd door de Grote Marktstraat/Kalvermarkt en het Spui. Het realiseren van een adequate parkeerroute en een 'verkeersluw' kerngebied speelt daarbij een belangrijke rol.

Daarnaast is een zo groot mogelijke samenhang beoogd tussen de binnenstad en de beide NS-stations, de Denneweg en het complex Koekamp/Malieveld. Ter verbetering van de voetgangersrelaties met het Centraal Station en de Koekamp is de tunnel onder de Rijnstraat essentieel.

Een grotere mate van ruimtelijke samenhang wordt bereikt door strikte spelregels te hanteren voor verhardingen, verlichting, straatmeubilair, detailleringen en dergelijke. Daarbij staat ons zeker géén rigide vorm van gelijkvormigheid voor ogen. Functionele verschillen tussen bijvoorbeeld een straat die onderdeel vormt van de parkeerroute, een aanloopstraat en een voetgangerspromenade leiden uiteraard tot verschillende oplossingen. Van belang daarbij is dat wel over het gehele gebied één basismateriaal – de mangaanklinker – wordt toegepast, slechts met uitzondering van het rij-gedeelte van de parkeerroute (asfaltverharding) en de pleinen. Door juist op pleinen een verbijzondering toe te passen wordt de specifieke betekenis van deze knooppunten in het netwerk van straten geaccentueerd. De ruimtelijke structuur van de binnenstad wordt daarmee zichtbaar gemaakt.

Een volgend belangrijk middel om de karakteristieke kenmerken van de ruimtelijke structuur tot hun recht te laten komen, ligt in het onderscheiden van een aantal

deelgebieden met een specifiek eigen sfeer. Alleen al daarom is het van belang deze gebieden als ruimtelijk samenhangende deelgebieden te ontwerpen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de 'groene lijn' tussen de Plaats en het complex Koekamp/Malieveld en voor de 'pleinenreeks' Plein, Binnenhof, Buitenhof, Dagelijkse Groenmarkt en Kerkplein. Ook de Turfmarktroute wordt als een dergelijk gebied beschouwd. Interessant is dat deze deelgebieden parallel aan elkaar lopen. Dwars erdoorheen loopt het tracé van het Spui, de Hofweg en de Kneuterdijk: de 'hartlijn' van de stad vanwege de bijzondere betekenis van deze stedelijke structuurlijn en de aanliggende bijzondere gebouwen, zoals de Tweede Kamer, de stadhuis/bibliotheekcombinatie, het Muziek- en het Danstheater en het Theater aan het Spui.

Ten slotte vermeld ik dat het project wordt gekenmerkt door de wens om vooral weer ruimte te maken en deze doelmatig, relatief sober en perfect in te richten. 'Ruimte maken' is niet alleen van belang om daarmee de stedelijke structuur en de architectuur van de wanden weer zichtbaar en herkenbaar te maken, maar tevens om kansen te scheppen voor een scala aan wisselende stedelijke activiteiten. Tumult in de lucht – architectuur, verschillende functies van gebouwen, reclame en dergelijke – vraagt om rust op de grond en dus om relatief lege straten en pleinen. Het ruimtelijk concept voor de herinrichting van de openbare ruimte is voor een belangrijk deel gebaseerd op de kenmerken van de ruimtelijke structuur van de binnenstad. De kwaliteiten daarvan weer zichtbaar te maken is een belangrijke doelstelling. Oog voor 'eenheid in verscheidenheid' kenmerkt de aanpak. Tegelijkertijd wordt door een herverdeling van de functies beoogd om de openbare ruimte in de binnenstad weer betekenis te geven voor bewoners en bezoekers.

Evaluatie

Wat ging er goed en wat echt fout? Om te beginnen mag ik zeggen dat de werkwijze om tot het *Masterplan* te komen uitstekend heeft gewerkt. Door het ontwerpatelier werd de gebruikelijke verkokering tot een minimum teruggebracht. De directe betrokkenheid van de wethouders was uniek en leidde tot snelle resultaten en een hoge kwaliteit. Grijs compromisoplossingen werden vermeden. Het feit dat het *Masterplan* géén abstract schematisch plan vormde maar een volledig pakket bevatte met ver uitgewerkte schetsplannen voor alle straten en pleinen, plus een aantal facetplannen, leverde een stevige basis op voor een voortvarend herinrichtingsbeleid. Het actieve beleid, gericht op het verkrijgen van een zo groot mogelijk draagvlak heeft goed gewerkt. Door dit alles behoefde men niet elke discussie tijdens de uitwerkingsfase nog eens over te doen.

In de uitwerkingsfase is met vallen en opstaan bereikt dat de verhouding tussen de ontwerpers en de uitvoerders aanmerkelijk is verbeterd. Tot op het werk vinden deze contacten nu plaats – hetgeen vroeger wel anders was – en de ontwerpers voelen zich nu tot op het laatste moment verantwoordelijk voor het resultaat. Evenals bij een gebouw is de architect direct aanspreekbaar, en zo hoort het ook. 'Samenwerking' is hierbij overigens het toverwoord, terwijl men begrippen als 'macht' en 'primaatschap' overboord moet zetten. Opmerkelijk is dat de hierbij geboekte vooruitgang gewoon op straat valt waar te nemen. Maar dat wist u ongetwijfeld al: de gemeentelijke organisatie is doorgaans aan de kwaliteit van de openbare ruimte af te lezen!

Een proces als dit duurt jaren. Continuïteit in beleid en aanpak is dan van het grootste belang, terwijl wethouders gaan en komen en de diensten voortdurend bezig zijn zichzelf te reorganiseren. Toch gaat het redelijk, mede door het gecreëerde draagvlak en de steun van de raad. De projectorganisatie is inmiddels opgenomen in de Dienst Stadsbeheer, maar weet zich toch aardig te handhaven, zij het in afgeslankte vorm. Hetzelfde geldt voor het ontwerpatelier en de supervisor. Mede door de opgebouwde know-how wordt het team steeds intensiever betrokken bij de aanpak van projecten als het Souterrain, het Spuikwartier, de Stadhuisomgeving, het Plan-Krier (de *Residentie*) en de tunnel onder de Rijnstraat. Dat is positief.

Er zijn echter ook minder positieve zaken. Zo is het bijzonder teleurstellend dat het beheer van de openbare ruimte in de binnenstad, inclusief de nieuwe projecten, sterk te wensen overlaat. Of het nu om de reiniging gaat, om de handhaving of om de aanleg en reparatie van kabels en leidingen, voortdurend is er reden voor ergernis en irritatie en is achteloosheid troef. De voorbeelden spreken ongetwijfeld voor zich. Voor de zoveelste maal wordt er momenteel weer iets op touw gezet om nu eindelijk eens iets aan deze situatie te veranderen. Ik zou zo zeggen: neemt u alstublieft van meet af aan het beheer mee in uw Amsterdamse plannen.

Een andere teleurstelling vormt het achterblijven van initiatieven om buiten de binnenstad iets van de nieuwe werkcultuur van *De Kern Gezond* over te nemen. Toch was het oorspronkelijk ook daarom te doen. De binnenstad was immers een 'case-study', bedoeld om nu eens een andere weg te bewandelen, de cultuur te veranderen. Zoals overal blijven wij echter graag doen wat altijd al werd gedaan, en dus verandert er niets.

Misschien is dat in Amsterdam ook wel zo, maar u wilt kennelijk iets; anders zou u ook nooit een dag als deze organiseren. Misschien gloort er iets moois aan het einde ervan. Misschien zegt u dat het nu maar eens uit moet zijn met al die ad-hoc oplossingen in deze stad, al die prietpraat waardoor zoveel initiatieven in de kiem worden gesmoord, al die potsierlijke versieringen, die rode tuincentrumtegels, die gele biggeruggen op de bruggen. Misschien wilt u ook wel eens uw talent gebruiken om er in teamverband iets van te maken en daar dan ook nog plezier aan te beleven. Dat zou mooi zijn.

Het gaat om niets

Mevrouw G. Ter Horst, Amsterdam

Dames en heren,

In juni 1991 verscheen in het tijdschrift *Ons Amsterdam* een artikel over het binnenstadsbeleid in het begin van deze eeuw, dat duidelijk maakt dat discussies over de kwaliteit van de binnenstad van Amsterdam niet nieuw zijn.

Zo blijkt uit de begrotingsdebatten van 1923 verschil van opvatting over de aanpak van de verkeersproblematiek. Zeeger Gulden van de SDAP stelde dat een stad zich wel *moet* aanpassen aan de maatschappelijke ontwikkelingen, wil zij overleven. Volgens Frans van Meurs, ook van de SDAP, mocht de schoonheid van Amsterdam alleen ten behoeve van de woon-werk-functie van de stad opgeofferd worden. Het liberale raadslid Walrave Boissevain meende juist dat niet teveel toegegeven diende te worden aan de verkeerseisen; de schoonheid van Amsterdam vereist eerbied.

Nu, 70 jaar later, is opnieuw – of nog steeds – de vraag aan de orde wat wij onder kwaliteit verstaan en hoeveel die kwaliteit ons waard is. Het gaat daarbij vandaag niet om de kwaliteit van de bebouwde maar van de openbare ruimte. Het gaat dus eigenlijk niet om iets, maar om niets. Het gaat om de vormgeving en de inrichting van dat 'niets'.

De openbare ruimte staat onder druk. Het wordt steeds voller op straat en stoep, niet alleen door het grote aantal verkeersdeelnemers met bijbehorende voertuigen maar ook door de expansiedrift van horeca-bazen die zonder terras schijnbaar niet meer kunnen overleven; door winkeliers die hun waren liever buiten dan binnen lijken uit te stallen; door reclameborden die in de moordende concurrentie de aandacht juist op *die* winkel of *dat* produkt moeten vestigen, door een toename van markten die – hoe leuk ook – de openbare ruimte voor kortere of langere tijd bezetten.

Maar ook bewoners weten van wanten door bij gebrek aan een achtertuin een tuin aan de voorkant van het huis te creëren. Vaak een grote aanwinst, soms een verslechtering door gebrekkig onderhoud of door hinder voor voorbijgangers.

De gemeente laat zich ook al niet onbetuigd met: trambuisjes, fietsenrekken, afvalbakken, trafohuisjes, glasbakken, papierbakken, vuilcontainers, parkeermeters, verkeersborden en meer, geplaatst in het algemeen belang, soms ook algemeen verfoeid.

De overheid moet uiteindelijk bewaken dat openbare ruimte openbaar en ruim blijft en zij moet - met steun van bewoners en bedrijven - zorg dragen voor een hoge kwaliteit van die openbare ruimte. Twee vragen doen zich dan meteen voor. Wat verstaan wij onder 'kwaliteit van de openbare ruimte' en hoe zorgen wij dat die hoge kwaliteit wordt gerealiseerd? Ik waag een poging tot een begin van een antwoord, in de hoop dat de rondwandeling aanstonds en de discussie vanmiddag aan de beantwoording van die vragen verder vorm geven.

Het is namelijk de bedoeling dat dit symposium bijdraagt aan het vervullen van de taak die het gemeentebestuur zich bij zijn aantreden heeft gesteld: 'van denken naar doen'. Dat denken heeft in de afgelopen jaren veel opgeleverd aan papier. Ik noem de *Visie op de Herinrichting van de Openbare Ruimte*, het *Beleidsplan Binnenstad* en het *Verkeers- en Inrichtingsplan*. Nu moet dat zijn vertaling voor de herinrichting van de openbare ruimte krijgen in integrale buurt-kwaliteitsplannen, die ik voor het gemak maar 'buurt-plannen openbare ruimte' noem: plannen per buurt voor de vormgeving en inrichting van de openbare ruimte.

Maar wat is kwaliteit van de openbare ruimte?

In navolging van de *Vierde Nota Ruimtelijke Ordening* noem ik als de drie belangrijkste aspecten van kwaliteit: duurzaamheid, bruikbaarheid en visuele aantrekkelijkheid.

Nu zijn 'duurzaamheid' en 'bruikbaarheid' als objectief vast te stellen waarden voor de discussie verder weinig interessant. Met 'visuele aantrekkelijkheid' ligt dat anders.

Sommige dingen vindt iedereen mooi. Dat geldt voor gebouwen als de Waag of de Zuiderkerktoren, voor een structuur als de grachtengordel, of voor straatmeubilair als krullen, brugleuningen en trafohuisjes uit de jaren '20. Hoe komt dat nu?

Laten wij eens zien hoe die mooie dingen tot stand zijn gekomen. Het valt op dat het daarbij meestal om één opdrachtgever en één ontwerper ging. Van informatieavonden, tervisielegging en inspraak had nog nooit iemand gehoord. Toch bestaat er consensus over: *het is mooi!* Er zijn ook dingen die eigenlijk niemand mooi vindt, ondanks het feit dat Jan en alleman daarover heeft kunnen meedenken en meepraten. Vooral de verkeersvoorzieningen – palen, borden, anti-parkeerblokken, wegingdelingen enz. – zijn daarvan een goed voorbeeld. Hierover bestaat ook consensus: *het is niet mooi!*

Het gaat er nu niet om dat sommigen iets wel en anderen iets niet mooi vinden; het gaat erom wat maakt dat iedereen zegt: *dit is mooi, dit heeft kwaliteit*, of juist: *dit is niet mooi, dit heeft geen kwaliteit*.

Het boek van Robert Pirsig: *Zen en de Kunst van Motoronderhoud* beschrijft de worsteling van een leraar om met zijn leerlingen een definitie van 'kwaliteit' te geven, met als conclusie dat dat niet doenlijk is maar dat iedereen een ingebouwd gevoel heeft voor wat wel en geen kwaliteit bezit. Eerst laat de leraar de leerlingen teksten waarderen, steeds met consensus over de kwaliteit van sommige ervan. Vervolgens probeert hij door tekstanalyse te ontdekken waarom iets goed is of niet. De eindconclusie is dat kwaliteit geen optelsom is van kleine benoembare stukjes, maar een eigenschap van een totaalprodukt gemaakt door iemand die het 'in de vingers heeft'. Hoe kunnen wij onze organisatie voor de openbare ruimte zo inrichten dat de meeste kans bestaat op het ontstaan van kwalitatief goede produkten en op het in stand blijven van de gewenste kwaliteit? Voor de kwaliteit – of het gebrek daaraan – van het uiteindelijke produkt zijn drie onderling samenhangende processen bepalend: het *ontwerp*, de *uitvoering* en het *beheer*. Deze aspecten vereisen ieder hun eigen kennis en kunde, maar kunnen niet los van elkaar worden gezien.

Het ontwerp

Ik geef de eenvoudigste definitie van wat eigenlijk 'openbare ruimte' is: 'alles wat niet bebouwd is'. Daarbij vormen de gevels de grens, waarbij de vraag is of zij bij de bebouwde dan wel bij de openbare ruimte horen. Naar mijn mening ligt het zo:

- In *technisch* opzicht horen gevels bij de bebouwde ruimte, ten aanzien van constructie en stand-zekerheid, ofwel veiligheid. Dat bepaalt ook wie ervoor verantwoordelijk is.
- In *esthetisch* opzicht horen gevels bij de openbare ruimte, ten aanzien van kleur, materiaalgebruik, vormgeving, verlichting, ofwel schoonheid. Soms is dat een gegeven, soms is het te beïnvloeden.

Met 'kwaliteit van de openbare ruimte' bedoel ik de kwaliteit van alles wat wij buiten zien, in de 'kijkruimte'; niet alleen de wegingdeling en de kleur van de stoeptegels, maar ook de gevels, de vaste en losse objecten en de reclame. En zouden zelfs sommige voertuigen – zoals een hotelboot of reclametrans – hier niet ook bij betrokken moeten worden? Vroeger kende men de persoon van de 'bouwmeester', die voor een vorst, een kerkbestuur, een stadsbestuur of een rijke koopman bouwde. Een opdrachtgever, één ontwerper, niks inspraak! De produkten en resultaten van die werkwijze vinden wij tot op heden om ons heen, en bijna altijd vindt iedereen ze mooi. Het omgekeerde gebeurt tegenwoordig. De voorbereiding kan niet lang genoeg duren, het aantal diensten kan niet groot genoeg zijn, inspraak- en overleggroepen kunnen niet vaak genoeg bijeen komen. De tijd en moeite voordat er iets op straat zichtbaar wordt liegen er dan ook niet om . . . en de eindprodukten vaak net zo min.

Ik pleit niet voor de vroegere gang van zaken, maar ik vind wel dat de huidige aan verbetering toe is. En waarom zouden wij niet het beste van verschillende werkwijzen combineren? Natuurlijk is bij ontwerpen voor de openbare ruimte een inventarisatie van wensen en vragen nodig. Dat betekent praten met veel belanghebbenden en betrokkenen, maar dat moet niet betekenen dat iedereen min of meer in de rol van ontwerper treedt en dus ook dat niet iedereen zijn zin krijgt. In de brochure van het Ministerie van VROM over een landelijke analyse van voorbeeld-projecten openbare ruimte staat de volgende conclusie, die ik – lichtelijk samengevat – citeer: *In de afgelopen decennia*

heeft zich een wildgroei van beheer-instanties en autoriteiten ontwikkeld. Instanties die zich doorgaans om deel-aspecten bekommeren. Vaak is het fragmentarisch opereren van gemeentelijke diensten en al dan niet geprivatiseerde bedrijven de oorzaak van het geringe kwaliteitspeil van de openbare ruimte. Dit peil kan alleen worden verhoogd als de productie van de openbare ruimte wordt gestuurd door één ontwerper. Een ontwerper met gevoel en begrip voor de bestaande stad, de legitieme ruimteclaims van de zeer vele betrokkenen en voor vormgeving. Een ontwerper die ook inzicht heeft in het cyclische proces dat zich in de stad afspeelt tussen ontwerp, gebruik en beheer.

Door de ontwerpprocessen niet voor deelprojecten – één straat – maar voor grotere gebieden te laten verlopen kan een betere kwaliteit bereikt worden. Die ene straat is dan een logisch onderdeel van een groter geheel. De keuze van de juiste maat voor het ontwerp is daarom belangrijk. Veel is al nagedacht over het ontwerpen van de openbare ruimte, waarmee overal ervaring is opgedaan, ook in Amsterdam. Veel is ook al verbeterd in de werkwijze, maar het produkt op straat laat nog altijd te wensen over.

De toegelichte werkwijze van Den Haag spreekt mij – als aanvulling op de onze in Amsterdam – zeer aan: een atelier, een ontwerpgroep met deelnemers uit verschillende disciplines, niet alleen ambtenaren, fysiek bij elkaar gezet met als opdracht een ontwerp te maken voor een bepaald gebied. Het belangrijkste voordeel is dat dit de condities schept voor een sterk en goed te verdedigen concept, belangrijk om draagvlak te verkrijgen. Een ontwerp waarvan men niet kan uitleggen waarom iets er wel of niet in is opgenomen, kan men net zo goed aanpassen, met als mogelijk eindresultaat een optelsom van wensen die niemand meer aanspreekt. Mensen gaan niet naar een plein vanwege een fietsenrek, een zandbak, verlichtingsmasten, bankjes enz. maar omdat het er aantrekkelijk is; omdat er mensen langskomen, omdat er van alles gebeurt, omdat het sfeer heeft. De atelier-gedachte is zeer goed bruikbaar voor allerlei projecten. Ik noem:

- het realiseren van de buurtplannen openbare ruimte;
- het ontwerpen van verkeers-hoofdinfrastructuur, zoals de Singelgrachtring;
- het plannen van grote openbare projecten, zoals de Noord-zuidlijn, het Stationseiland of de IJ-oever.

Ik laat in het midden of er een ontwerpatelier met een leidinggevend ontwerper, dan wel een stadsontwerper moet zijn. Het gaat erom dat iemand leiding geeft aan het ontwerpen van de inrichting van de openbare ruimte die het 'in zijn vingers heeft'. Daarbij moeten wij verschillende typen openbare ruimte – straten, pleinen, plantsoenen en waterkanten – onderscheiden en deze passend inrichten. Dat creëert rust in de vormgeving van de openbare ruimte en vergroot de herkenbaarheid en oriëntatie voor de gebruiker.



De uitvoering

Onlangs heb ik de Heemschut persprijs uitgereikt aan het programma *De Woestijn Leeft* van regisseur Theo van Gogh en presentator Max Pam, bij de lokale Amsterdamse TV-zender AT5. Voorzover u het niet kent: Max Pam loopt door de stad met camera en bekende Amsterdammer, die door de camera getoonde details van de openbare ruimte becommentarieert. Als verantwoordelijk wethouder kijk ik daarnaar met kromme tenen: staaltjes van verkeerd materiaalgebruik, slechte detaillering, verwaarlozing, gebrek aan coördinatie, enz. De prijs is verdient, omdat het programma de kijkers bewust maakt van hun omgeving en van het gebrek aan zorgvuldigheid bij de uitvoering en het onderhoud van de openbare ruimte. Een mooi ontwerp alleen is dus niet voldoende. In Groningen zijn op betrekkelijk eenvoudige wijze verbeteringen bereikt, door een boek te maken met standaard-detail-oplossingen voor een groot aantal regelmatig voorkomende situaties, dat het ontwerpproces ontlast van het verzinnen van veel voorkomende details. Ik noem als voorbeelden: hoe een boom in een voetpad wordt opgenomen; hoe asfalt overgaat in steenbestrating; hoe tegels aansluiten op trottoirbanden; hoe hoogteverschillen worden overbrugd.

Met straatmeubilair is hetzelfde mogelijk. Het is bij vele leveranciers in allerlei soorten verkrijgbaar, variërend van afvalbakken tot complete speeltuinen. Uit een overzicht naar soort kan men het juiste straatmeubilair kiezen, en is dat niet op de markt, dan zal het nieuw ontworpen moeten worden. Eerlijk gezegd vind ik niet dat het huidige straatmeubilair in Amsterdam de kwaliteit van de openbare ruimte verhoogt. Doorn in mijn oog zijn de glas- en papierbakken die – afgezien van de rommel die zij aantrekken – een belediging zijn voor de Amsterdamse binnenstad. Wij moeten een ondergrondse, dan wel een esthetisch verantwoorde bovengrondse oplossing vinden, bijvoorbeeld de glasbak opnemen in een peperbus. Of anders gaan wij weer papier en glas ophalen, of maken wij verzamelcentra waar men dit kwijt kan. Vuilcontainers hebben wij in de binnenstad nog niet, en als het aan mij ligt komen zij er ook niet, althans niet op straat. Op de dia's zagen wij dat er in Groningen bijna geen paaltjes staan. Dat zou ik ook graag in onze binnenstad zien. In de Jordaan, proefproject Goudsbloemstraat, laat men Amsterdammertjes achterwege en is weer een hoogteverschil aangebracht tussen voetpad en rijweg. Het stelt wel hogere eisen aan de handhaving. Aan de hand van de ervaringen zullen wij bezien hoe wij door moeten gaan.

De volgende stap naar een goed resultaat is de uitvoering op straat, waarvan de kwaliteit meer dan tot nu toe dient te worden beoordeeld. Werken op straat is niet ideaal. Afgezien van het weer, lopen er voortdurend mensen door het werk, worden fietsen vastgemaakt aan hekken, worden auto's geparkeerd op bestrating die nog niet compleet is, zetten winkeliers uitstallingen neer en gaat de aanvoer met vrachtwagens dwars door afzettingen heen. Daarom is niet alleen een eindbeoordeling nodig, maar ook een intensief toezicht op de uitvoering en een goede handhaving van tijdelijke verkeersmaatregelen om ongestoord werken mogelijk te maken.

Alleen door aanwijzing van één verantwoordelijke voor de uitvoering acht ik coördinatie van de drie genoemde elementen – en daarmee verhoging van de kwaliteit van het eindprodukt – mogelijk. In het ontwerpstadium is een andere organisatie nodig: de ateliervorm of de stadsontwerper.

Door de nieuwe werkwijze van Stedelijk Beheer, met vier rayons in de binnenstad, is in principe de organisatie voor de uitvoering al beschikbaar. Versterking en verbetering van het functioneren zijn nog wel nodig. Ik veronderstel dat de dienst dat zelf als eerste zal beamen.

Het onderhoud

Liever spreek ik hier van 'beheer', omdat het om meer gaat dan het bijschilderen van lantaarnpalen. Het prachtigste ontwerp in de mooiste materialen kan geheel verpest worden door verkeerd of ontoereikend beheer.

Ten eerste moet men alles schoonhouden: het huisvuil ophalen, de straat vegen – en wel in die volgorde – afvalbakken legen, straatmeubilair schoonspuiten en gevels ontdoen van graffiti. Ten tweede moet men alles in goede staat houden: kapotte fietsenrekken herstellen, platgereden Amsterdammertjes rechtzetten, weggehaalde verkeersborden terugplaatsen, gaten in het wegdek vullen. Ten derde moet men het juiste gebruik in de gaten houden: geen auto's op het fietspad, geen fietsers op het voetpad, geen voetgangers op de rijweg, geen terrassen tot de trottoirrand, geen reclameborden midden op de stoep, niet laden en lossen buiten de toegestane uren.

In termen van organisatie betekent dit zorgdragen voor waarneming, toezicht en sancties, structurele uitvoering en optreden bij calamiteiten. Die functies zijn al groten-deels aanwezig – de rayon-opzichters, de reinigungsagenten en de stadswachten – of zijn in ontwikkeling. Zo zal de nieuwe Dienst Stadtoezicht een deel van de functies waarneming, toezicht en sanctie in zich verenigen, en bezien wij of de uitrukploegen in ere kunnen worden hersteld.

Het beheer van de openbare ruimte is een heidense klus, die de gemeente ook niet alleen aan kan, met de graffitibestrijding als goed voorbeeld van samenwerking. De gemeente houdt het gemeentelijk straatmeubilair op enkele hoofdroutes schoon en benadert bovendien particulieren en, vooral, bedrijven en winkeliersverenigingen om ook hun eigendommen graffiti-vrij te maken. De politie en de reinigingspolitie geven samen met het bureau HALT op scholen voorlichting. Projecten worden gestart om stukken openbare ruimte te adopteren. Kortom, men probeert de betrokkenheid van burgers en bedrijven bij de kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten.

Na het ontwerp, de uitvoering en het beheer van de openbare ruimte noem ik nog één ander punt, te weten de kwaliteitstoets. Voor de bebouwde omgeving kennen wij welstandstoezicht, dat voor de openbare ruimte echter ontbreekt, niet alleen voor een herinrichtingsplan maar ook voor latere wijzigingen en toevoegingen. Ik doel niet alleen op particuliere objecten; ook ingrepen en wijzigingen door gemeentelijke instanties leiden in de loop der jaren vaak weer tot gedeeltelijk verlies van de aanvankelijke kwaliteit. Ik vind daarom dat er ook voor de openbare ruimte een vorm van welstands-toezicht moet komen, apart of als onderdeel van het huidige toezicht voor de gebouwde omgeving. Ontwerpen voor de openbare ruimte – zoals binnenkort het Spui – zou men op basis van computerbeelden in plaats van tekeningen kunnen beoordelen.

Het rayonmanagement van Stedelijk Beheer heeft de integrale verantwoordelijkheid gekregen voor de openbare ruimte. Dat wil niet zeggen dat de rayonmedewerkers alles zelf moeten doen, maar wel dat zij moeten coördineren, regisseren, sturen, opdragen en terugkoppelen in de richting van gemeentelijke diensten en gemeentelijke bedrijven, burgers en bedrijven, aannemers en bestuur. Zij zijn de spil in het raderwerk van ontwerp, uitvoering en beheer van de openbare ruimte in de Amsterdamse binnenstad. Zo zullen zij onder meer opdrachtgever zijn voor ontwerpen aan het atelier of de stadsontwerper. Zij zijn dus ook aanspreekbaar op samenhang en kwaliteit, en daarop zal ik hen als hun wethouder ook aanspreken.

Mijn verhaal is heel wat eenvoudiger dan de uitvoering.

De organisatie van de kwaliteit kan men tot op zekere hoogte regelen, maar het zijn uiteindelijk de mensen die het moeten doen.

Ten slotte vat ik de kern van mijn boodschap samen:

- De openbare ruimte moet mooier, leger en schoner;
- Er moeten voldoende middelen beschikbaar worden gesteld;
- Er moet een goede organisatie ontstaan voor:
 - ontwerp
 - uitvoering
 - beheer.

Ik wens u verder een plezierige en nuttige dag.

Weergave van de fototentoonstelling

In opdracht van Stedelijk Beheer Amsterdam (sector Binnenstad) is fotograaf Co de Kruijf met enkele gemeenteraadsleden en vertegenwoordigers van de Vereniging Amsterdam City en het Wijkcentrum d'Oude Stadt op pad geweest in de Amsterdamse binnenstad. Het resultaat hiervan is tijdens het symposium in de vorm van een fototentoonstelling gepresenteerd en daarna nog enige tijd gezien geweest in de Zuiderkerk. Deze foto's zijn op de volgende pagina's van dit verslag afgedrukt. Aan de rechterzijde staat telkens een voorbeeld van wat betrokkenen als kwaliteit van de openbare ruimte beschouwen, terwijl de foto's aan de linkerzijde een gebrek aan kwaliteit weergeven. Uiteraard gaat het bij alle foto's om de persoonlijke visie van betrokkenen.

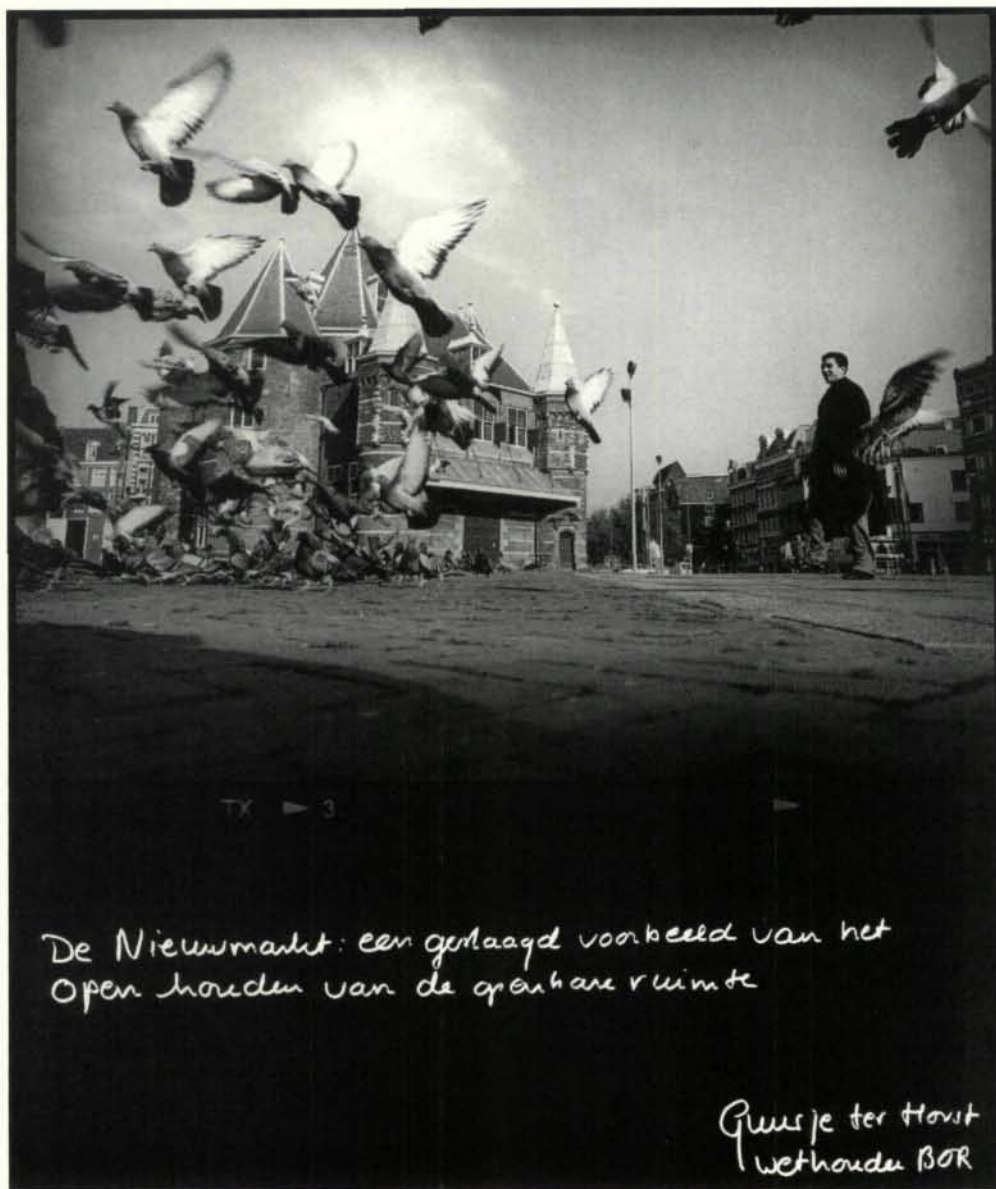
Met dank aan:

Co de Kruijf	– fotograaf
Guusje ter Horst	– wethouder BOR
Erwin Bouma	– gemeenteraadslid VVD
Boudewijn Oranje	– gemeenteraadslid D66
Germaine Princen	– gemeenteraadslid GroenLinks
Frans Spit	– gemeenteraadslid CDA
Gabriëlle Eichholtz	– secretaris Vereniging Amsterdam City
Henriëtte Ruimschotel	– Wijkcentrum d'Oude Stadt



Hoe functioneel ook: de gele banden op de bruggen zijn, kapot gereden of niet, een aanfluiting voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Andere oplossingen moeten worden gezocht.

Guusje ter Horst
wethouder BOR



De Nieuwmarkt: een getlaagd voorbeeld van het
Open houden van de openbare ruimte

Guusje ter Hout
Wethouder BOR



GRAFFITI, DOOR SOMMIGEN TOT KUNST VERHEVEN.
 MAAR IN DE MEESTE GEVALLEN EEN TOONBEELD
 VAN VERLOEDERING.
 DE AANBLIK ZONDER GRAFFITI ZOU TOCH MOOIER ZIJN?
 ERWIN BOUMA
 RAADSLID VVD



STRAATMEUBILAIR DAMRAK. MOOI OF LELIJK?
FUNCTIONEEL OF ARTISTIEK? ROE LOPER OF KOKOSMAT?
DE DISCUSSIE IS LEERBAAR!

ERWIN BOUMA
RAADSLID VVD



In de 2^e Tuindwarsstraat loopt nooit
meer iemand op de stoep. Zo wordt
het nooit wat tussen fietsen en
voetgangers.

Boudewijn Oranje
gemeenteraadslid 1906



De in de weg staande fietsen op de brug
van het Stationsplein hebben plaats
gemaakt voor een prima functionerende
Nietbank.

Boudewijn Oranje
Samenlevingslid 1966



A 8 0 6 1 3

TX 10

Duur Bestratingsmateriaal
 Duur straatmeubiloir
 Zonder nodenken, iedere dienst voor zich
 Gooi maar neer!

Germaine Princen
 Gemeenteraadslid
 GroenLinks



3

TX ▶ 4

Wat is de Ruimte in de openbare Ruimte
voor een eigen Bak, een gemeente bak of geen bak
Trouwheid mag? Rommelig dus ook!

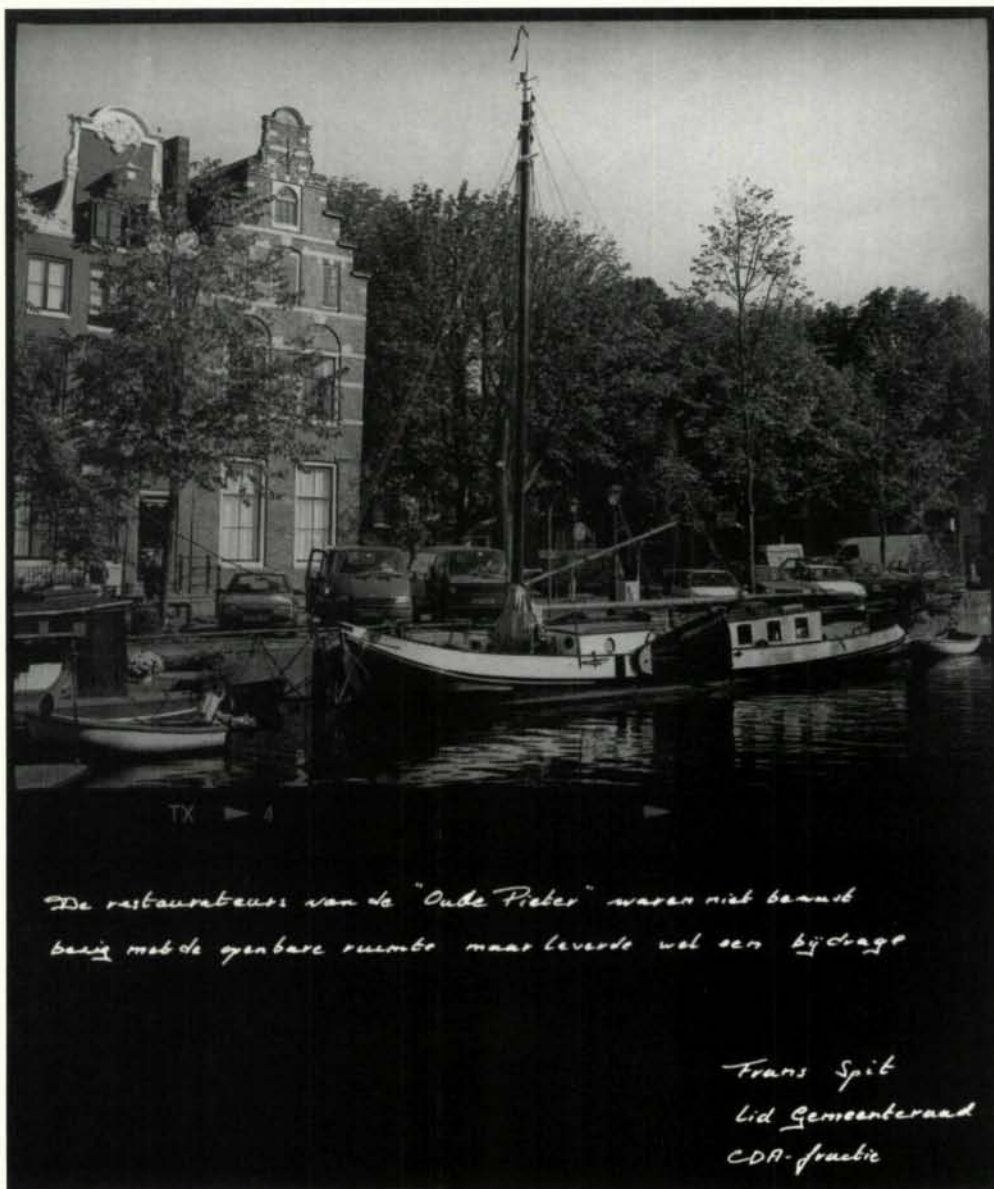
Germaine Princen
Gemeenteraadslid, Groen
Links



TX ► 10

*De architect heeft diep nagedacht over de functie van de
openbare ruimte. Zijn bijdrage verkeert in het
tegendeel*

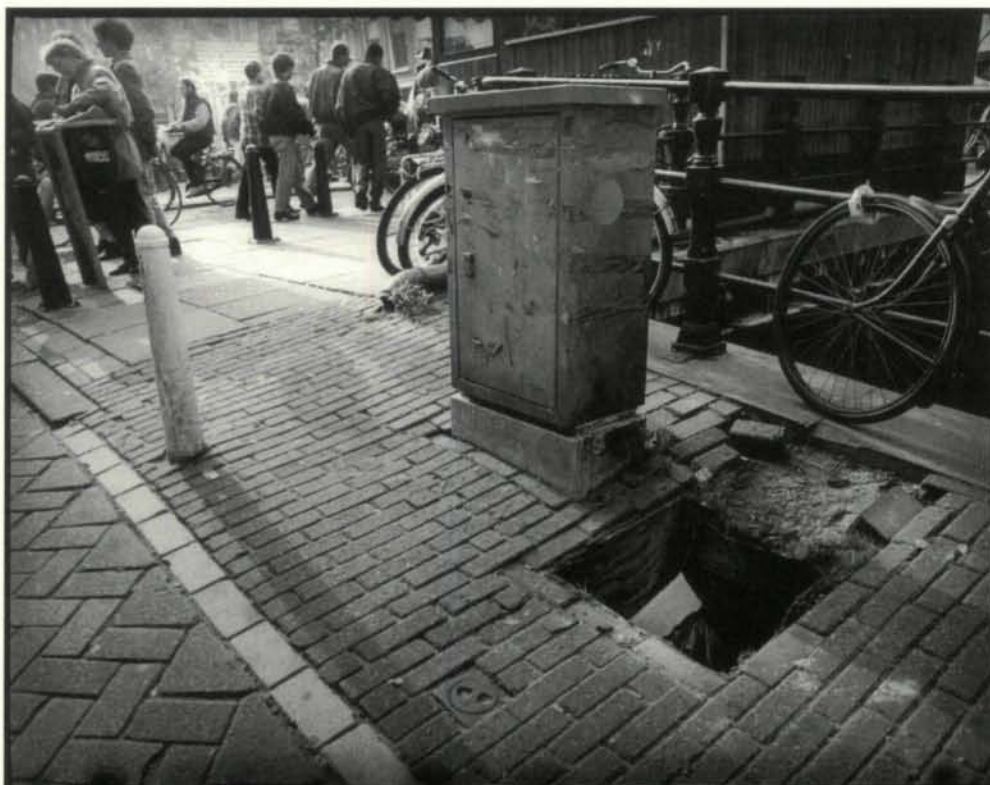
*Trans Spil
lid Gemeenteraad
CDA-fractie*



TX ► 4

*De restaurateurs van de "Oude Pieter" waren niet bevestigd
bezig met de openbare ruimte maar leverde wel een bijdrage*

*Frans Spit
Lid Gemeenteraad
CDA-fractie*



Een onafgewerkte waterput, leppete pijp, vier meterkastje
nodigen uit om vuil te dumpen. Voor de buurt een al jaren-
lange bron van vuilnis-ergernis. Niet nodig bij afwerken, her-
stellen en behoornalen van SB.

Gabriëlle Eichholtz
secretaris VAC



TX ► 9

A 8 0 6 1 3

TX

Het Leidsebosje. Een prachtig, groen en rustgevend
entree naar de drukke en heetstische binnenstad.
Nade mis ik kleine groene bosjes als deze in het hart
van de stad.

Gabriëlle Eichholtz
secretaris VAC



► 10

TX ► 11

Is het kunst of is dit de kunst van het negeren?!
 al 2 jaar lang - sinds de bouw van het busgepje - ontbreekt
 deze vlagge mast met betonnen voet het trottoir bij
 de reedry.

Stukke Ruimsehote!
 Wijk a' busse Stadt.



TX ► 2

Particulier initiatief fleurde de Amsterdamse Binnenstad
op onverwachte plaatsen verrassend op.
Maar zelfs de bloemetjes en grasjes kunnen
problemen geven.

Henriette Quinschell
Wijk- & Buur Stads.



Staan inrichting en gebruik een kwaliteitsverbetering in de weg?

Hosper sloot zijn inleiding af met een advies aan de gemeente Amsterdam: "Pak de wil op om de ad hoc werkwijze te veranderen en in de toekomst verschoond te blijven van potsierlijke tuincentrumtegels en gele biggeruggen". Uit de reacties blijkt dat het niet enkel de ontwerpers zijn, die struikelen over de inrichting van de openbare ruimte. Ter Horst vindt dat er meer dan in het verleden duidelijke keuzes gemaakt moeten worden. In de raad leidde de besluitvorming tot nog toe vaak tot compromissen: "Zo liggen die gele banden (biggeruggen) er niet omdat we ze mooi vinden, maar omdat er een functionele fietsersscheiding moet komen". De biggeruggen vormen een metafoor voor de wild-westtoestanden, die er om het gebruik van de openbare ruimte zijn geweest.

Vanuit de zaal wordt getwijfeld aan het feit of het bestuur voldoende belangen heeft afgewogen en duidelijke keuzes heeft gemaakt. Tot nog toe is de openbare ruimte nog teveel afgestemd op het verkeer en zijn keuzes voor inrichting daaruit voortgevloeid. Over dit punt ontstaat een levendige discussie met vertegenwoordigers van belangenorganisaties in de zaal. Het terugdringen van de auto uit de binnenstad, en daarmee de toegankelijkheid van het centrum, heeft hier veel mee te maken. Zo vindt Bouma (VVD) dat de belangen van ondernemers en hun leveranciers niet uitgeoetst moeten worden. Princen (GroenLinks) vindt dat de gebruikswaarde van de openbare ruimte veel zwaarder moet meewegen bij de inrichting van de openbare ruimte. Door de verschillende partijen (niet in de laatste plaats de gemeente zelf) worden allerlei objecten vaak op een 'waaninnige manier' op straat neergezet.

Ook vanuit de fietsersbond (ENFB) komen kritische geluiden: het succes van het beleid hangt af van de vraag of de dienst Stedelijk Beheer over de eigen belangen heen kan stappen en in staat zal zijn om rekening te houden met al die legitieme deelbelangen rond de openbare ruimte. Van Gogh sluit deze vraag direct door naar de dienst Stedelijk Beheer. Van de zijde van deze dienst wordt erkend dat het een stuk beter kan met de afstemming tussen ontwerp, beheer en gebruik van de openbare ruimte.

De instelling van het Rayonmanagement vormt hiertoe een belangrijke organisatorische aanzet. Daarnaast kan nog een hoop geleerd worden van de ervaringen uit Den Haag en Groningen, onder andere met betrekking tot het moment van inspraak. Ter Horst is een voorstander van inspraak voorafgaande aan de concrete planvorming. Ook Princen (GroenLinks) vindt dat de tijd rijp is voor een nieuwe vorm van bewonersparticipatie.

Wel moet het volgens Ter Horst voor iedereen duidelijk zijn dat het bestuur uiteindelijk beslist. Dit primaat van de politiek wordt ook vanuit de zaal niet betwist, de vraag is echter veel meer op welke wijze de besluitvorming wordt voorbereid en binnen de raad wordt bediscussieerd.

Meer aandacht voor integraal beheer en handhaving

Tijdens het debat komt regelmatig naar voren dat er nog heel wat te verbeteren is aan de inrichting van de openbare ruimte. Het is duidelijk dat de politiek hier ook steeds meer aandacht voor krijgt. De vraag van Van Gogh is echter of het bestuur ook bereid is om te investeren in voldoende onderhoud en beheer van de bestaande openbare ruimte en adequaat beheer. Ter Horst is hier heel duidelijk over: er zal volgens haar meer geld moeten worden vrijgemaakt voor onderhoud. Een nieuw ingerichte openbare ruimte is even mooi, maar vereist dat je het ook heel en schoon kan houden. Ze wordt hierin ondersteund door het forum. Oranje (D66) vindt dat er meer geld voor de openbare ruimte moet komen en zal zich niet verbazen als er in de nabije toekomst gelden uit het Stadsvernieuwingfonds overgeheveld worden naar de openbare ruimte. Buma (VVD) wil ook meer investeren in een beheersbare openbare ruimte. Princen (GroenLinks) is van mening dat er door de politiek te weinig sturing is gegeven aan de inzet van huidige budgetten: door een betere afstemming en gerichte inzet van financiële middelen valt ook de nodige winst te behalen. De dienst Stedelijk Beheer steekt voor wat dat laatste punt betreft, de hand in eigen boezem. Er wordt geijverd om management en programmering van betrokken beheerders beter op elkaar af te stemmen, zodat een straat die vandaag nieuw wordt opgeleverd niet morgen al weer wordt opengesteld door een eigen dienst of nutsbedrijf. De politiek zou dit ook aan de diensten moeten opleggen en deze zonodig ook tot de orde roepen.

Een aspect dat veel met beheersbaarheid van de openbare ruimte te maken heeft, is de wijze van handhaving. Van Gogh vraagt zich af of Amsterdam bereid is om het dictaat tegen de uitstalling van handel op straat over te nemen van Groningen. Ter Horst vindt dit een belangrijke discussie: moet de wildgroei aan terrassen en open gevels (zoals volop aanwezig in de Oude Hoogstraat) aan banden worden gelegd of wordt ondernemers alle ruimte geboden om te trachten zo veel mogelijk te verkopen? Hierover zijn de meningen vooralsnog verdeeld. Buma (VVD) is voorstander van het compromismodel voor de openbare ruimte, waarin de ondernemersbelangen nadrukkelijk worden meegewogen. De andere politici spreken een duidelijke voorkeur uit voor een stringenter handhavingsbeleid met betrekking tot voortschrijdende annexatie van de openbare ruimte door winkels, horeca en verkeer.

Vanuit de Reiniging van de dienst Stedelijk Beheer wordt geopperd te kijken of er niet gesnoeid kan worden in de overdaad aan Amsterdammertjes en overige parkeerbarrières, die het schoonhouden van de openbare ruimte lastig maken. Ter Horst verwijst



naar het experiment in de Goudsbloemstraat, waar het verdwijnen van de Amsterdammertjes haar heel sympathiek voorkomt. Uiteindelijk is het vooral een mentaliteitskwestie en moet de burger ervan doordrongen zijn dat een auto, al zijn er geen paaltjes, niet op de stoep hoort. Het streven is dan ook op lange termijn alle Amsterdammertjes weg te hebben uit de openbare ruimte, maar dat kan alleen in combinatie met een strikte handhaving.

Op weg naar een schone, hele en veilige binnenstad

Tijdens de discussie worden vanuit de zaal veel oplossingsgerichte voorzetsen gegeven. Zo kun je met een klein beetje inzet de jeugd (veroorzaker van veel graffiti) laten zien wat hun gedrag voor stad en milieu betekent. Ter Horst onderschrijft deze 'bottom up'-benadering en refereert naar het HALT-project, waarbij delen van de openbare ruimte geadopteerd zijn door jongeren, om ze zo graffiti-vrij te houden. De gemeente heeft daarbij volgens de wethouder wel degelijk een voorbeeldfunctie: zo worden de gemeentelijke eigendommen op de hoofdroutes goed schoongehouden in de hoop dat ondernemers en bewoners dit voorbeeld gaan volgen. Integraal werken aan de kwaliteit begint volgens haar met een goede afstemming tussen de gemeentelijke diensten en andere beheerders van de openbare ruimte, teneinde een goed voorbeeld te vormen voor particuliere initiatieven. Er gebeuren in de binnenstad dus wel degelijk zaken die het predikaat 'integraal' verdienen.

Een vertegenwoordiger van bewonersbelangen in de zaal toont zich ontstemd door de grote mate van ontoegankelijkheid van de openbare ruimte voor ouderen. Hij wijst onder andere op de ondoorzichtige rolluiken (Kalverstraat), de ongestructureerde stalling van fietsen (Bijenkorf) en de overlast van touringcars in de binnenstad. Er komt bijval vanuit de ondernemers: de politiek zou beter moeten inspelen op de belangen van bewoners en ondernemers, maar zich niet teveel met details moeten bezighouden. Er wordt gepleit voor een blauwdruk met de ontwikkelingen op hoofdlijnen en over een langere periode. Een voorwaarde is dat er vooraf inzicht moet worden verkregen in de meningen en ervaringen van gebruikers van de openbare ruimte. Vanuit ervaringen in Dordrecht wordt naar voren gebracht dat bewoners niet zozeer geïnteresseerd zijn in het 'mooi', maar veel meer in het 'schoon, heel en veilig' van de leefomgeving. In de discussie dreigt dat aspect wat onderbelicht te raken. Burgers blijken vooral geïnteresseerd te zijn in de kwaliteit van het beheer. De opgave is een vorm van actief beheer te vinden, die flexibel inspeelt op de specifieke knelpunten en wensen in de buurt. Ter Horst onderschrijft het pleidooi en noemt het Spui als een goed voorbeeld van deze aanpak. Daarvoor is nu reeds een ruim budget gereserveerd voor het schoonhouden van dit gebied.

Hoe nu verder?

In een korte verhandeling over schoonheid zegt Ter Horst dat de discussie niet moet gaan over mooi of lelijk, maar over kwaliteit of het gebrek daaraan. Zo ziet zij het leeg houden van de Nieuwmarkt als een grote kwaliteit. Zij verschilt hierin van mening met de heer Spit (CDA), die de Nieuwmarkt ervaart als een grote steenwoestijn waar men geneigd is omheen te lopen. Er is te weinig rekening gehouden met het gebruik van het plein. Ter Horst is het met Spit eens dat het meer een gemeenschapsplaats zou kunnen worden, maar ze wil voorkomen dat er een vaste ruimteclaim van allerlei markten plaats gaat vinden. Uit de zaal wordt gereageerd, dat mensen die met mooi te maken hebben, maar zelden gevoel hebben voor functionaliteit. Als er een welstandscommissie voor de open ruimte komt, zou er ook een gebruikersjury moet komen om de plannen op bruikbaarheid, duurzaamheid en visuele aantrekkelijkheid te toetsen.

"Het realiseren van Damrak en Nieuwmarkt heeft een bijdrage geleverd aan de discussie over mooi en lelijk en daarmee expliciet aan de schoonheid van Amsterdam", dat is de strekking van wat de VVD inbrengt. Het is politiek gezien duidelijk dat er hier is nagedacht over het proces hoe je tot integrale kwaliteit komt. Voorheen kwam een ambtelijk plan tot stand op basis van vage ideeën en budgetten, waar de raad nauwelijks invloed op had. Nu is er eerst discussie in de politiek over uitgangspunten en randvoorwaarden, waarna samen met betrokkenen een plan van aanpak wordt opgesteld. Dan moet je een streep zetten en het uitwerken binnen de gezamenlijk gestelde eisen aan de ontwerpers overlaten. Als het goed is moet de formele inspraak daarna meer als een toets werken op het eindresultaat, dan dat er geheel nieuwe zaken naar voren worden gebracht. Indien er geen overeenstemming ontstaat, moet het aan het bestuur overgelaten worden om een beslissing te nemen. Zo denken de raadsleden er althans over. Dit vormde voor Van Gogh een mooi moment om het debat te beëindigen.

Aan het slot van het symposium geeft Hans Denijs (directeur Stedelijk Beheer) zijn weergave van de belangrijkste lessen van de dag. Hij constateert dat:

- de politiek te aardig is voor de ambtenaren;
- er meer zintuigen van belang zijn voor de openbare ruimte, dan alleen het oog;
- de zorg voor de openbare ruimte (net als de volkshuisvesting) een belangrijk punt op de politieke agenda zal moeten blijven;
- het beter kan met de integrale aanpak van de openbare ruimte;
- de gedachte van de kwaliteitsimpuls nog niet in volle omvang gedeeld wordt door de politiek, al is de intentie er wel;
- het een goede inzet is om alle Amsterdammertjes uit het straatbeeld weg te halen en meer prioriteit te geven aan strikte handhaving.

Met een dankwoord aan de inleiders, de forumleden en de dagvoorzitter en de overhandiging van het boekwerk 'Buiten Gewoon' (co-productie van dRO en dSB), sluit Denijs de dag af.

Index

atelier	5, 14-16, 21, 22
bestrating	9, 10, 15, 22
draagvlak	8-10, 15, 16, 21
fiets	7, 9, 22, 42
functies	16, 23, 42
groen	9, 11, 14, 16, 41
herinrichting	8, 10, 11, 15, 16, 19, 23, 41
inrichting	5, 7-10, 15, 19, 42, 43
inspraak	8, 11, 15, 20, 42, 44
kwaliteit	5, 10, 11, 13, 15, 16, 19-23, 41, 44, 45
materiaalgebruik	20, 22
onderhoud	5, 7, 8, 19, 43
ontwerp	5, 9, 10, 14-16, 20-23, 42
opdrachtgever	20, 23
openbare ruimte	5, 7-11, 13, 15, 16, 19-23, 41-45
organisatie	8, 10, 16, 20, 22, 23, 41, 42
pleinen	9, 13, 15, 16, 21
project	7-11, 15, 16, 20-23, 44
projectleider	5, 8-10, 14
projectorganisatie	10, 15, 16
reclame	7, 9, 10, 16, 19, 20, 22
reiniging	8, 16, 23, 43
ruimtelijke structuur	7, 9, 15, 16
rust	9, 16, 21
samenhang	5, 7, 15, 16, 20, 23
schoonheid	10, 19, 20, 44
sfeer	13, 16, 21
straatmeubilair	9, 10, 15, 22, 23
straten	9, 15, 16, 21
terrassen	7, 9, 10, 19, 22, 43
toezicht	8, 10, 22, 23
uitstallingen	7, 9, 22
uitvoering	5, 7, 9, 10, 15, 20, 22, 23, 41
veiligheid	10, 20
verkeer	5, 7, 9, 10, 13, 15, 19, 21, 42, 43
verlichting	9, 10, 15, 20, 21
verscheidenheid	7, 13, 15, 16
voetgangers	7, 13, 15, 22
vormgeving	13, 19-21

Colofon

De Amsterdamse binnenstad: mooier, leger, schoner
Verslag van het symposium 'Integrale Kwaliteit Openbare Ruimte in de Amsterdamse Binnenstad' gehouden op 3 november 1994 in Grand Hotel Krasnapolsky te Amsterdam.

In opdracht van
Stedelijk Beheer Amsterdam
Sector Binnenstad
Wibautstraat 3
1091 GH Amsterdam
Telefoon: 020 - 596 23 18

Productie
Van Dijk, Van Soomer en Partners (DSP), Amsterdam

Verslag van het debat
Martin van der Gugten (DSP)
Tobias Woldendorp (DSP)

Eindredactie
Amsterdams Verslagbureau, in samenwerking met
afdeling PR/Voorlichting van Stedelijk Beheer/Binnenstad

Ontwerp en layout
Roel Heerema, bNO (DSP)

Druk en afwerking
De Appelbloesem Pers, Amsterdam

Foto's met dank aan
Groningen – pagina 8
Den Haag – pagina 14
Wim Salis – pagina 21
Co de Kruijf – pagina 26 t/m 39, 42, 43

Symposiumorganisatie
Stedelijk Beheer Amsterdam
Van Dijk, Van Soomer en Partners

Gedrukt op minder milieubelastend papier

Amsterdam, juli 1995

