

PLACEMAKING EN MOBILITEIT LATEN STAD WEER ADEMEN EN LEVEN

PLAATS MAKEN

PLACEMAKING IS EEN METHODE OM DE OPENBARE RUIMTE LEEFBAAR EN SUCCESVOL TE MAKEN. OVERGEWAAID UIT DE VERENIGDE STATEN BETREKT PLACEMAKING NADRUKKELIJK DE GEBRUIKERS VAN DE OPENBARE RUIMTE. EEN BELANGRIJK ISSUE IN PLACEMAKING IS PARKEREN.

Placemaking en vergelijkbare concepten zijn ontwikkeld door enkele bekende 'urban thinkers', zoals Jane Jacobs, de auteur van 'Death and Life of Great American Cities', bekend om haar strijd voor behoud van kleinschalige buurten met gemixte functies, en Jan Gehl, Deens architect, en Fred Kent (Project for Public Spaces (PPS) in New York). Onder hun invloed zijn steden als New York (Times Square), Melbourne, Sydney en Seoel veranderd in steden met aangename plekken om te verblijven. Een van de grondleggers van Placemaking is William H. Whyte. Whyte geloofde in de kracht van mensen en in de kleinschaligheid en overzichtelijkheid van openbare ruimte.

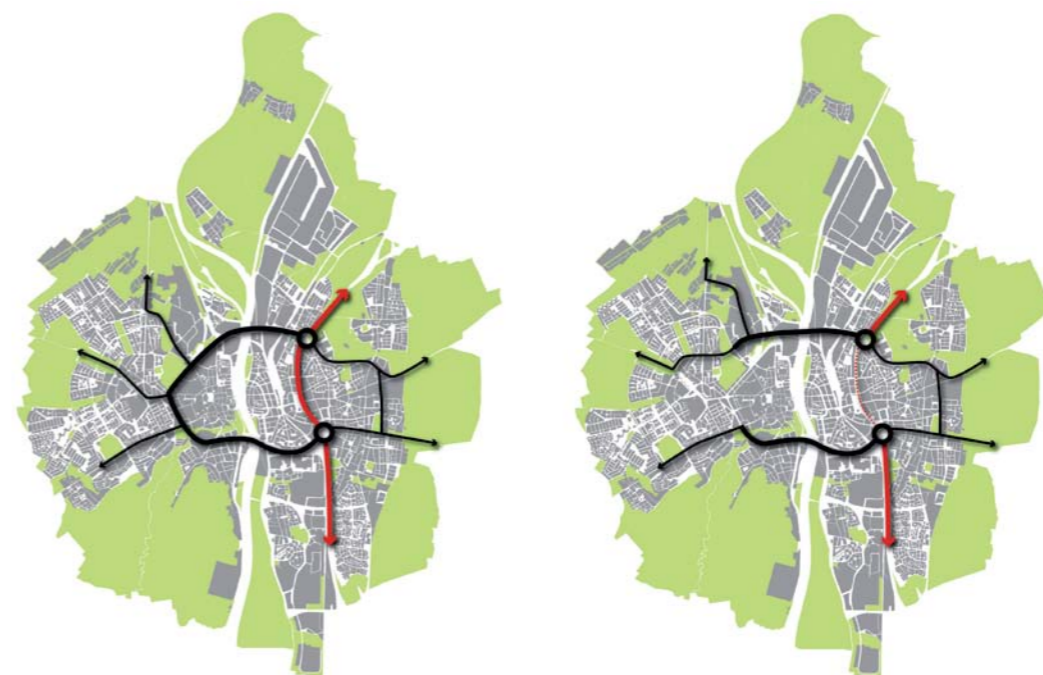
Een belangrijke rol in Placemaking vervult de gebruiker van de openbare ruimte. De Australiër David Engwicht reclaimt straten door ze letterlijk samen met de gebruikers (al dan niet tijdelijk) om te zetten in gebruikruimte. Net als de hiervoor genoemde 'urban thinkers' gelooft hij in de rol van de gebruiker als expert en ervaringsdeskundige enerzijds en het belang van een levendigheid, kleinschaligheid, ontmoeten en menging van functies als stedenbouwkundige en ruimtelijke tools anderzijds.

PLACEMAKING EN MOBILITEIT

Placemaking bemoeide zich tot voor kort nog weinig met mobiliteit. Dat is opvallend, gelet op de maatschappelijke uitdagingen van bereikbare en leefbare steden. Mobiliteit in de vorm van toegankelijkheid en verbindingen is één van de pijlers voor het creëren van succesvolle openbare ruimten. Succesvolle plekken genereren activiteiten en levendigheid en vormen de voorwaarden om mensen naar zo'n plek te trekken. Daarom zijn enkele voorlopers – Eindhoven, Maastricht, Zwolle – aan de slag gegaan met Placemaking en mobiliteit.

MAASTRICHT: VAN RING NAAR RIBBEN

Maastricht is volop bezig met de mobiliteit in de stad. Tot 1980 lag de focus op de groei van de auto. Na 1990 verschoof dat naar het terugwinnen van terrein (of 'places') op de auto, zoals de Maasboulevard en de A2-traverse. Dit proces van de stad 'opnieuw ontdekken' is vooral herstelwerk. De ruimtelijke strategie om de structuur van de stad te veranderen wordt betiteld als 'Ruimte



'EEN BELANGRIJKE ROL IN PLACEMAKING VERVULT DE GEBRUIKER VAN DE OPENBARE RUIMTE.'

VAN RING NAAR RIBBEN IN MAASTRICHT. DE RINGSTRUCTUUR WORDT VERVANGEN DOOR TWEE TANGENTEN VAN OOST NAAR WEST VOOR DE DOORSTROMING VAN HET AUTOVERKEER. TUSSEN DEZE TWEE TANGENTEN ONTSTAAT EEN 'LUW' GEBIED.

voor ontmoeting'. De ringstructuur wordt vervangen door twee tangents van oost naar west voor de doorstroming van het autoverkeer. Het unieke is dat er tussen deze twee tangents een 'luw' gebied ontstaat. Binnen dit gebied wil de gemeente Maastricht de fiets en voetganger zo veel mogelijk ruimte geven: een transformatie van het karakter van de stad, oftewel Placemaking op stadsniveau. Het thema voor dit gebied: 'Van Ring naar Ribben' (zie afbeelding boven). Die nieuwe structuur is geen 'autopesten', maar maakt de stad juist beter bereikbaar voor de auto. Lopen wordt het hoofdtransport in het nieuwe luwe gebied en is het belangrijkste natransport voor bezoekers per auto: 'park & walk'. Met een betere bereikbaarheid maak je 'places' interessanter, denk aan routes met minder barrières.

EINDHOVEN: OP WEG

Ook in 'Eindhoven op Weg' doet de gemeente aan Placemaking samen met mobiliteit. Zij wil de stad bereikbaar én leefbaar houden voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Alle vervoerwijzen komen op verschillende schaalniveaus aan bod, ook de voetganger. 'Places to be' zijn onderdeel van de visie: groen en water, pleinen, parken en historische linten vormen het hart van het plan. Hun kwaliteit en aantrekkingskracht zorgen voor levendigheid en lopende en fietsende mensen en geven zo stedelijke 'quality of life'. Elke vervoerwijze krijgt een eigen plek in het beleid: van buurt- tot regioniveau. Eindhoven werkt met het principe 'slow motion – fast forward'. Slow motion betekent voorrang aan langzaam verkeer waar nodig en waar het kan. 'Fast forward'

staat voor snel waar het moet. Transformeren naar een veelzijdige stad waarin voetganger en fietser voorop staan, betekent 'plaats maken'. Verkeersruimte (zoals parkeren) maakt plaats voor betere openbare ruimte. Voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte ten koste van de auto. Zo ontstaat nieuwe ruimtelijke kwaliteit.

PLACEMAKING EN PARKEREN

Parkeren is een essentieel onderdeel van mobiliteit en vormt een belangrijke schakelfunctie tussen bereikbaarheid en het verblijven en bezoek aan sociaal-economische functies zoals wonen, werken en winkelen. De parkeerdruk in woonwijken neemt toe wat ten koste gaat van leefruimte. De kwaliteit van hoogwaardige kantoorlocaties waar het prettig werken en pauzeren is, staat onder druk door geparkeerde auto's op maai-veld. Goede voorbeelden om dit aan te pakken zijn te vinden in de Zwolse wijk Assendorp en bij diverse universiteitscampussen zoals Rotterdam en Amsterdam. Het slim omgaan van parkeren en ruimtelijke ordening bij de (her)-ontwikkeling van een gebied kan de synergie versterken tussen beide werkvelden en daarmee de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. In de nieuwe KpVV-publicatie "Parkeren en Ruimtelijke Ordening" komt dit uitgebreid aan de orde.



FRANS BEKHUIS, CROW.

OVERZICHT VAN KENMERKEN VAN PLACEMAKING.

