

## CIVIC CULTURE EN DE MARKTSECTOR

Het feit dat eigenlijk niemand er van opkijkt dat de grote invloed van marktpartijen slecht zou zijn voor de stedelijke en stedenbouwkundige kwaliteit, is op zich een merkwaardig fenomeen. Misschien is het wel zo, dat de zeer grote overheidsinvloed die in Nederland op de inrichting van het land en de vormgeving van de steden bestaat (bestond?) ertoe heeft geleid dat marktpartijen zich geheel kunnen ontdoen van de verantwoordelijkheid voor datgene wat ze aanrichten.

Want waarom zou een grotere invloed van marktpartijen per definitie moeten leiden tot een slechter stedenbouwkundig resultaat? Dat wij dat hebben leren aanvaarden als een onafwendbare wetmatigheid, een soort natuur-ramp, is op z'n zachtst gezegd opmerkelijk. Het hoeft toch niet per definitie waar te zijn dat marktpartijen alléén maar geïnteresseerd zijn in ontwikkelingswinsten en rendement op geïnvesteerd vermogen, zonder daarnaast ook nog een heel klein beetje de ambitie te koesteren een daad te stellen op sociaal of cultureel gebied?

'Civic culture', de burgerlijke verantwoordelijkheden en betrokkenheid, schijnt in Nederland echter dood te zijn; wellicht bezwaken onder de druk van een al te overheersende overheidsbemoediging. De marktsector 'doet daar niet meer aan', een enkele uitzondering als Magnusson met zijn hoofdkantoor daargelaten. Zolang die civic culture niet doordringt tot marktpartijen, of ze zich nu bezighouden met woningbouw, infrastructuur of commercieel onroerend goed, zolang gaan we sombere tijden tegemoet.

De stedenbouwkundige rommelzone rondom Station-Zuid in Amsterdam is voor de marktsector het toppunt van kwaliteit. Een verzameling gebouwen van een doorgaans dubieuze architectuur, aan een openbare ruimte die niet meer is dan een armoedige restruimte. Een enclave in de stad, een totaal 'Fremdkörper' dat niets uitstaande heeft met die



ir. A. Oskam  
directeur Dienst Ruimtelijke Ordening  
Amsterdam

stad, in niets bijdraagt aan de stedelijke cultuur of het stedelijk leven.

De mensen die er werken, wonen doorgaans buiten de stad, duiken 's ochtends met hun auto de parkeergarage in, doen eventueel tussen de middag hun inkopen in de 'in house facilities' en zorgen er voor 's avonds zo snel mogelijk weer de stad uit te zijn. Het enige wat ze aan Amsterdam hebben is de naam van een internationaal aansprekende vestigingsplaats op hun briefpapier. Het enige wat Amsterdam aan hen heeft is de niet onaanzienlijke erfpachtcanon. En dat is toch wel een erg schrale vorm van publiek-private samenwerking.

Dus stap ik over op de vraag of de tijd die met stedelijke vernieuwing is gemoeid al dan niet schadelijk is voor de stedenbouwkundige kwaliteit. Vernieuwing is inherent aan het stedelijk leven. Zonder de dynamiek van voortdurende vernieuwing kan de stad geen betekenis hebben.

Steden met een roerig verleden vinden we stedenbouwkundig meestal het meest aantrekkelijk. Kennelijk zijn we minder gerust op de toekomst, hoewel we over zeer grote operaties als de stadsvernieuwing van de laatste decennia over het algemeen best te spreken zijn. Maar

de toekomstige stedelijke vernieuwing associëren we toch vooral met grote projecten als de IJ-oeveren of de Kop van Zuid, Battery Park of Tolbiac. Het is veel meer de schaal van die projecten die ons benauwt, dan de tijd die er voor nodig is. Het lijkt een breuk in het proces van continue, geleidelijke vernieuwing en als zodanig in strijd met de natuurlijke gang van zaken. Er kan dus weinig goeds van komen.

En toch hebben de heren Pombal en Haussmann de zaak niet bepaald zachtzinnig aangepakt, en vooral Haussmanns resultaten oogsten grote bewondering. Zo ver hebben Ceaucescu of Van den Boeynants het nog niet gebracht, maar wie weet wat we over zo'n honderd jaar van hun nieuwe orde denken. Op dit moment vervullen ze in elk geval nog de functie van het schip op het strand: Boekarest en Brussel, de voorbeelden van vernieuwing die alleen maar vernietigend is.

In onze steden hebben zelfs de grootschalige vernieuwingsprojecten een veel geringere, een veel onschuldiger omvang. Desondanks hebben vooral Utrecht en Den Haag in het verleden erg hun best gedaan Brussel in voorbeeldfunctie voor te zijn. Rotterdam heeft het schijnbaar makkelijker dan Amsterdam, omdat daar die historisch waardevolle, maar vooral emotioneel zwaar beladen stedenbouwkundige structuur niet meer aanwezig is.

Toch denk ik dat de stedenbouwkundige opgave aan de IJ-oeveren in feite eenvoudiger is dan die aan de Maas. Zij die aan de IJ-oeveren aan de stedelijke vernieuwing werken, of dat nu politici, investeerders, plannenmakers of discussiërenden zijn, zij hebben allemaal het voordeel dat ze precies weten welke waarden ze in handen hebben. Het zijn de waarden van de bestaande, levende stad. Als je dan een idee hebt wat je daar aan toe zou willen voegen, of er aan zou willen veranderen, dan is die basis toch een ijzersterk uitgangspunt voor de gedachtenvorming over het 'hoe'? Dan kan het toch bijna niet mis gaan. Of wel soms? We zullen zien.

### THEMANUMMER BELGIË

Ogenschijnlijk hebben Nederland en België veel gemeen, maar zodra men de grens met België passeert valt direct op dat onze zuiderburen hun land heel anders hebben ingericht. Tussen beide landen bestaan dan ook belangrijke verschillen op het gebied van de ruimtelijke ordening. Wat zijn deze verschillen? In het komend nummer van AGORA staat België als thema centraal. Voor advertenties in dit nummer kunt u contact opnemen met AGORA, tel. 020-6260817.