



Gert-Jan Hospers

Stadsbestuurders zijn verzot op markante gebouwen. Een in het oog springend bouwwerk geeft een stad aanzien en uitstraling, zo is de heersende gedachte. Vaak wordt daarbij gewezen op stedelijke iconen zoals de Erasmusbrug in Rotterdam. De Deense architect Jan Gehl heeft maar weinig op met dit alluredenken. In zijn vlot geschreven 'Life between buildings' (1987), een vertaling van het Deense 'Livet mellem husene' (1971), roept Gehl bestuurders en stedenbouwers op om veel meer rekening te houden met de menselijke maat. Volgens Gehl is het misgegaan toen de auto z'n intrede deed in de stad. Vanaf dat moment is het perspectief van de automobilist in de stedenbouw dominant geworden. Het gevolg daarvan zien we overal: te grote pleinen, te hoge gebouwen, te lange straten en te weinig variatie in het straatbeeld. In dit verband gebruikt Gehl treffende illustraties zoals foto's van snelwegen door steden waar voetgangers nauwelijks kunnen oversteken en plaatjes van modernistische pleinen waar niemand op een bankje durft te gaan zitten.

Het pleidooi van Gehl is niet nieuw. Eerder pleitten Jane Jacobs en William Whyte al hartstochtelijk voor stedenbouw waarin de mens centraal staat. In 'Life between buildings' gaat Gehl echter verder dan zijn voorgangers. Hij analyseert systematisch en nauwkeurig hoe mensen zich in de gebouwde omgeving gedragen. Behalve eigen observaties benut hij inzichten uit de omgevingspsychologie en onderzoeksresultaten over de werking van onze zintuigen. Zo laat hij zien dat voorbijgangers minder lang verblijven in een eentonige straat dan in een straat waar hun ogen om de vier à vijf seconden worden geprikkeld. Gehl benadrukt dan ook dat stedelijke ontwikkeling altijd uit moet gaan van het voetgangersperspectief: de openbare ruimte zoals we haar ervaren als we er met 5 kilometer per uur doorheen lopen. Duidelijke bewegwijzering, uitnodigende bankjes en stedelijke groenvoorzieningen lijken details, maar ze zijn cruciaal voor onze waardering van een plek. Volgens Gehl is een goede plek als een goed feest: we blijven er 'hangen' omdat we het naar onze zin hebben.

Anders dan veel wetenschappers heeft Gehl zijn visie op de stad niet in de studeerkamer bedacht. Met zijn bureau Gehl Architects werkt hij al jaren in de stedenbouwkundige praktijk. In de loop der tijd heeft Gehl tal van steden geadviseerd, over de hele wereld. Zo heeft hij bijgedragen aan het voetgangersvriendelijk maken van de binnenstad van Melbourne en Times Square in New York. Ook in zijn woonplaats Kopenhagen heeft hij veel invloed gehad op de stedelijke ontwikkeling, wat onder meer heeft geresulteerd in de aanleg van talrijke fiets- en wandelpaden door de stad.

Gehl staat daarmee aan de basis van wat in de vakliteratuur 'Copenhagenization' wordt genoemd: een strategie die steden minder afhankelijk van auto's maakt en juist toegankelijker voor fietsers en voetgangers. Steeds meer grote Europese steden, van Helsinki tot Barcelona, zien wat in deze filosofie, al dan niet in hun streven naar aantrekkelijkheid, duurzaamheid en kwaliteit van leven.

Ook al zie je aan de zwart-wit illustraties van 'Life between buildings' dat het boek al heel wat jaren meegaat, het blijft een aanrader voor professionals die in de praktijk van stedelijke ontwikkeling werken. Het boek is te beschouwen als een soort 'checklist' voor bestuurders, planologen en projectontwikkelaars die plekken willen maken waar mensen zich prettig voelen. Eigenlijk is het boek actueler dan ooit: een overheid die steeds meer vraagt van haar burgers zal zich sterker moeten richten op wat diezelfde burgers in hun directe leefomgeving belangrijk vinden—een pleintje hier, een bloembak daar, en niet te vergeten voldoende straatmeubilair. Zo'n acupunctuur-benadering is

minder groots en meeslepend dan 'sterarchitectuur', maar daarom niet minder relevant. Bovendien kunnen ze goed samengaan. Neem de wijk Bo01 in Malmö die bekend is van de Turning Torso, een woontoren van toparchitect Calatrava. Dat de plek zo populair is bij bewoners en bezoekers, ligt niet aan deze stedelijke icoon, maar aan het feit dat de wijk eromheen is gebouwd op menselijke maat. Mensen blijven er hangen, simpelweg omdat het er prettig toe is.

#### Literatuurselectie

Gehl, J. (1987) *Life between buildings: Using public space*. Washington: Island Press

**Gert Jan Hospers (g.j.hospers@utwente.nl) is economisch geograaf aan de Universiteit Twente en bijzonder hoogleraar City- en Regiomarketing aan de Radboud Universiteit in Nijmegen.**