

VITALITEIT

DE ONDERNEMENDE BINNENSTAD



Colofon

Deze publicatie maakt onderdeel uit van een serie van vijf cahiers die worden uitgegeven door het lectoraat De Ondernemende Regio van Fontys Hogeschool Management Economie en Recht ter gelegenheid van de afronding van het onderzoeksprogramma De Ondernemende Binnenstad.

Dit onderzoeksprogramma heeft gelopen van 1 april 2016 tot en met 31 augustus 2018 en werd financieel mogelijk gemaakt door een innovatiesubsidie uit de regeling RAAK-Publiek van Nationaal Regieorgaan Praktijkgericht Onderzoek SIA.

Uitgever

Fontys Hogeschool Management Economie en Recht, Eindhoven

Redactie

Bart de Zwart (hoofdredacteur), Tara Pijs, Nico Schram

Vormgeving

Canon Design Studio

Coverfoto

Bas Gijssels | BASEPHOTOGRAPHY

ISBN/EAN: 978-90-5284-642-2

NUR: 805

Bibliografische notatie

B.A.M. de Zwart, T.S. Pijs, N.B. Schram (eds.). (2018). *De Ondernemende Binnenstad. 5 Cahiers: De factor mens, Organisatiekracht, Onderscheidingskracht, Betaalbaarheid, Vitaliteit*. Eindhoven: Fontys Hogeschool Management Economie en Recht

Copyright © 2018

Niets uit deze uitgave mag geheel of gedeeltelijk worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de uitgever. Ondanks zorgvuldige redactie kan het voorkomen dat er onjuistheden in deze uitgave staan. Fontys Hogeschool Management Economie en Recht is hiervoor niet aansprakelijk. Acquisitie op basis van deze uitgave wordt niet op prijs gesteld.

Inhoudsopgave

Colofon	2
1. Veerkrachtig en leefbaar	4
2. Leegstand in middelgrote steden in Noord-Brabant	7
3. Like the bike	19
4. A theme park revisited	22
5. Placemaking als tool voor gezonde verstedelijking	32

4

A THEME PARK REVISITED

A theme park revisited

Of, van wie is de binnenstad?

Bart de Zwart

Ergens halverwege de winkelpassage zijn een man en een vrouw in gesprek. De vrouw draagt een rode winterjas en heeft een vouwfiets aan de hand. De man is gehuld in ruimzittend donker pak met op de revers een zilverkleurig insigne. De vloer strekt zich onder hun voeten uit als een vers geboende ijsbaan. Na een korte woordenwisseling werpt de vrouw vertwijfeld haar handen in de lucht en begint sputterend haar fiets op te vouwen. Nadat de vouwfiets volledig is ingeklapt geeft de beveiliging, die al die tijd bewegingloos heeft staan toekijken, een instemmend knikje en kan de vrouw haar weg richting het station vervolgen.

Voor wie regelmatig door het Utrechtse Hoog Catharijne reist, zijn taferelen als deze bekende kost. Bezoekers die worden aangesproken op gedrag dat kennelijk in strijd is met de huisregels, of die beleefd gesommeerd worden om met hun hond, fiets of collectebus het gebouw te verlaten.¹ Het zijn territoriumconflicten in microformaat die voortkomen uit de hybride positie die het winkelcentrum inneemt in het

publieke domein van de binnenstad. Voor de argeloze passant lijkt de passage een onderdeel van de openbare ruimte. Overdekt en verwarmd, met achtergrondmuziek en bijpassende smaken en geuren, maar in essentie niets anders dan een verlengstuk van het autovrije winkelgebied van de Steenweg of de Lange Elisabethstraat. Dit gevoel van openbaarheid wordt versterkt door het feit dat het gebouw met doorgaande

routes wordt doorkruist. Wie lopend van het station naar de binnenstad wil komen, kan letterlijk en figuurlijk bijna niet om het complex heen. De winkelpassage valt samen met de binnenstedelijke verkeersruimte en vormt zowel mentaal als fysiek een onderdeel van het publieke domein.

Vanuit vastgoedogpunt is het publieke karakter van Hoog Catharijne echter minder

vanzelfsprekend. In zijn recent verschenen boek *De Ruimtemakers* (2017) laat historicus Tim Verlaan zien hoe commerciële projectontwikkelaars vanaf de jaren 50 en 60, via projecten zoals Hoog Catharijne, een strategische positie verwerven in de Nederlandse binnenstad. Samen met gemeenten werken de ontwikkelaars aan omvangrijke stadsvernieuwingsprojecten die de centra moeten opstoten in de vaart der volkeren. Cityvorming is daarbij een van de sleutelbegrippen. Er worden plannen gemaakt voor het saneren van grote delen van de, vaak verarmde en verwaarloosde, negentiende-eeuwse gordel, met als doel deze te vervangen door nieuw stedelijk weefsel dat qua uitstraling en korrelgrootte beter aansluit bij de moderne groeiambities van de stad. Behalve schaalvergroting en verbetering van de ontsluiting speelt hierbij nadrukkelijk ook de behoefte om ruimte te scheppen voor de bouwstenen van de nieuwe binnenstedelijke economie. Kantoren voor de groeiende handel en dienstverleningssector, ontspannings- en horecagelegenheden voor de vrijetijdseconomie, en – niet te vergeten – winkelruimten voor de opkomende trend van het funshoppen.

In het oorspronkelijke ontwerp voor Hoog Catharijne komen al deze ontwikkelingen samen. De plannen combineren een variëteit aan stedelijke functies – retail, horeca, leisure, kantoren, wonen – in hoge dichtheden, waarbij het winkelcentrum als verbindende laag fungeert. Bezoekers verplaatsen zich via een labyrintisch stelsel van gangen en atriums door het binnenste van het complex. Contact met de buitenwereld is grotendeels afgeschermd en ook daglicht is op veel plaatsen afwezig. Het publiek betreedt het gebouw via de Stationstraverse (de recent gesloopte 'patatstraat'), een van de opgangen aan de centrumzijde, of via de liften naar de parkeergarages. Eenmaal binnen

**De bezoeker
begeeft zich in een
geklimatiseerde
omgeving die
zijn bewustzijn
van tijd en plaats
desoriënteert**

begeeft de bezoeker zich in een geklimatiseerde omgeving die zijn bewustzijn van tijd en plaats subtiel maar effectief desoriënteert.

Afgezien van een handvol centrale entrees heeft het gebouw in principe geen toegangen aan de openbare weg. Dit heeft alles te maken met een tweede belangrijke pijler onder het plan: de motorisering van de stad (Verlaan, 2017). Waar vandaag de dag in tal van gemeenten pogingen worden ondernomen om de binnenstad autoluw te maken, is het terugdringen van automobilititeit bij de bouw van Hoog Catharijne bepaald nog geen issue. Integendeel, met zijn ruime parkeervoorziening en aansluiting op de nieuwe meerbaansautoweg in de gedempte Catharijnesingel wilde het plan de bezoeker een geheel nieuwe ervaring bieden: een winkelbeleving naar Amerikaans voorbeeld, waarbij de consument vanuit de veiligheid van zijn suburbane woonomgeving, via de beslotenheid van zijn privé-automobiel, zich naar het centrum van de stad zou kunnen verplaatsen zonder feitelijk een stap in de buitenlucht – en de buitenwereld – te hoeven zetten.



In the line of fire

Hoewel het gebouwencomplex in een serie past van functionalistische centrumplannen die in dezelfde periode in andere Nederlandse steden worden ontwikkeld, zoals het Haagse Spuikwartier van Nervi (1961-1970) en het Cityplan (1967-1970) van Van de Broek en Bakema in Eindhoven (Schippers et al., 2007), is Hoog Catharijne in veel opzichten eerder te typeren als een postmodern dan als een modern plan. Door zijn hermetische karakter en interne gerichtheid vertoont het gebouw onder andere opvallende parallellen met het beroemde Bonaventure Hotel in Los Angeles. Dit hotel, dat figureert in talrijke films en televisieseries – waaronder *Breathless* (1983), *In the Line of Fire* (1993), *Nick of Time* (1995) en *Interstellar* (2014) – is behalve een geliefde filmlocatie ook het onderwerp van verschillende wetenschappelijke studies en cultuurfilosofische beschouwingen over de stedelijke conditie van de late twintigste eeuw. Architectuurcriticus Frederick Jameson haalt in zijn boek *Postmodernism. Or, The Cultural Logic of Late Capitalism* (1991) het Bonaventure Hotel zelfs naar voren als icoon van het postmodernisme. Het hotel dankt deze status volgens Jameson aan de ongemakkelijke

relatie die het onderhoudt met de context waarin het is geprojecteerd.

In plaats van op te gaan in zijn omgeving vervangt het gebouw deze eenvoudige weg. De contextuele breuk van het postmodernisme is daarmee in zekere zin radicaler dan die van het modernisme. Waar het modernistische ontwerp nog stelling neemt – weliswaar soms heftig – ten opzichte van de bestaande stad, daar negeert het postmoderne gebouw deze context compleet. Het postmoderne gebouw is volgens Jameson een totaalruimte: een in zichzelf gekeerde binnenwereld die zijn bezoekers conditioneert in gedrag dat is afgestemd op economische logica van het kapitalisme. Versturende factoren, of het nu verkeersoverlast, weersinvloeden of daglicht zijn, worden uitgesloten en een beheerregime van surveillance en security ziet erop toe dat ook ongewenste menselijke invloeden buiten de deur worden gehouden.

Deze elementen kunnen we ook herkennen in de opzet van Hoog Catharijne. Reeds in eerste aanleg beoogt het plan van de firma Bredero² een verblijfsruimte te creëren die verbonden

Hoog Catharijne mag dan een facelift hebben ondergaan, onderhuids is het plan nog altijd een consumptiemachine

is met alle relevante infrastructuurknopen, maar losgezongen is van de binnenstedelijke omgeving waarin ze zich bevindt. De binnenkant van het gebouw vertoont de trekken van wat antropoloog Marc Augé heeft omschreven als non-places (Augé, 1995). Ruimtes zonder culturele, historische of geografische specificiteit, zoals deze we aantreffen in vliegveldterminals, hotels, supermarkten en pretparken.

De scheiding van vervoersstromen, bedoeld om de barrièrewerking van het autoverkeer op straatniveau op te heffen, creëert bovendien een nieuwe, harde scheidslijn tussen de begane grond met zijn onherbergzame expeditiestraten

en het comfortabele interieur van de hoger gelegen voetgangerstraverse. De ont koppeling van straat en traverse scheidt gelijktijdig binnen en buiten, voorkant en achterkant, hoog en laag. Deze tegenstelling tussen de boven- en benedenwereld bereikt een dieptepunt in de jaren 80 en 90 wanneer de betoncatacomben zich ontpoppen tot een toevluchtsoord voor daklozen en verslaafden. Terwijl verheven boven het maaiveld het winkelend publiek zich onbekommerd laaft aan de geneugten van het consumentisme, voltrekt zich onder hun voeten een maatschappelijk en menselijk drama.

Sinds het begin van de éérentwintigste eeuw maakt Hoog Catharijne, als onderdeel van het Utrechtse stationsgebied, een grote transformatie door. De Catharijnebaan is opgeruimd en de Catharijnesingel opnieuw uitgegraven, de bedompte traveses zijn opengebrouwen en ook de mensonterende 'junkentunnel' behoort gelukkig tot het verleden. Wie vandaag de dag door Hoog Catharijne loopt, wordt getroffen door de ruime opzet, de lange zichtlijnen en de overdaad aan daglicht. Hoewel op verschillende plaatsen zichtbaar op detaillering is bezuinigd, oogt het

winkelcentrum eigentijds en fris, met hoge galerijen en uitnodigende atria waar bezoekers kunnen verpozen en verteren. Ondanks alle vernieuwingen blijken de stedenbouwkundige tekortkomingen van het complex echter moeilijker te verhelpen. De generieke architectuur, de blinde plinten op straatniveau, de geslotenheid van de gebouwen en vooral het geprivatiseerde karakter van de binnenruimte lijken een goede verstandhouding van het winkelcentrum met de stad nog altijd hardnekkig in de weg staan. Het nieuwe

Hoog Catharijne mag dan een facelift hebben ondergaan, onderhuids is het plan nog altijd een in zichzelf gekeerde consumptiemachine. Een commerciële condensator die vooral veel profiteert van haar ligging in het centrum, maar omgekeerd weinig teruggeeft aan de stad en haar bewoners.



Fotodienst GAU
collectie Het Utrechts Archief
814848

The happiest place on earth

Hoewel uniek in zijn schaal en uitvoering is Hoog Catharijne daarmee ook een leerzame casus voor het spanningsveld tussen de publieke en private invloeden in de Nederlandse binnenstad. Meer specifiek, illustreert het project de ongewenste neveneffecten van het kruisen van een exclusief service- en consumptiemilieu met een grootschalig aanbodmonopolie. Die kritiek is bepaald niet nieuw. Alweer ruim 25 jaar geleden publiceerde Michael Sorkin zijn bundel *Variations on a theme park* (1992). Een invloedrijk boek dat de relatie onderzoekt tussen steden en pretparken. *The New American City and The End of Public Space*, zo luidt de onheilspellende ondertitel van de essaybundel. En hoewel Sorkin in zijn inleiding benadrukt dat het boek alleen een beschrijving, en geen

theoretische duiding, wil geven van de processen die zich in de Amerikaanse stad voltrekken, is de impliciete analyse die uit de pagina's oprijst tamelijk somber.

Op één niveau laat *Variations...* zich lezen als een aanklacht tegen de privatisering van de stad. Onder invloed van het neoliberalisme hebben volgens Sorkin et al. projectontwikkelaars aan het eind van de twintigste eeuw vrij spel gekregen bij de herontwikkeling van stedelijke gebieden. Stedelijkheid is daarbij toegeëigend als commerciële 'asset' en het beheer van de stedelijke ruimte overgeleverd aan een exclusief gezelschap van kapitaalkrachtige private partijen. Sorkin ziet in deze ontwikkeling een bedreiging van de democratische orde. Deels omdat de partijen die de zeggenschap hebben verkregen over grote delen van de openbare ruimte geen publieke verantwoording hoeven af te leggen over hun keuzes, deels omdat in de wijze waarop zij deze ruimte beheren het particuliere (economische) belang steevast prevaleert boven het algemene (maatschappelijke) belang.

Ongewenste elementen die nadelig zijn voor economische performance van het vastgoed

worden onder dit regime stelselmatig geëlimineerd. Zoals een pretpark dat bestuurd wordt met toegangscontrole en toezicht, zo wordt in de geprivatiseerde stedelijke ruimte de handelingsvrijheid van het individu ondergeschikt gemaakt aan de commerciële functie. De stedelijke ruimte dreigt hiermee een belangrijk deel van haar publieke karakter te verliezen: "There are no demonstrations in Disneyland. The effort to reclaim the city is the struggle of democracy itself", aldus Sorkin (1992, p. XV). Op een ander niveau is het boek ook een analyse van de verstoorde verhouding in de hedendaagse stad tussen consumptie en productie. In de stad die Sorkin en zijn medeauteurs beschrijven zijn het maken, bezitten en gebruiken fundamenteel in disbalans. Bewoners zijn van actieve burgers verworpen tot passieve consumenten. Ze laten zich verleiden door aanbiedingen zonder stil te staan bij de prijs die elders betaald wordt om deze goedkope producten te fabriceren (kinderarbeid, uitbuiting, milieuvervuiling). Ze laten zich overhalen tot overbodige aankopen en overconsumptie met alle maatschappelijke gevolgen van dien (verspilling, uitputting van hulpbronnen, welvaartsziekten). En ze doen zichzelf tekort door genoeg te nemen met

Wie het Magic Kingdom betreedt, koopt een homeopathisch verdunde utopie



kunstmatige en inwisselbare beleving, daar waar de stad nu juist een plaats zou moeten zijn voor nieuwe invloeden en authentieke ervaringen.

Ook in dit deel van het betoog dringt de vergelijking met het pretpark zich op. Het pretpark waar bezoekers urenlang gewillig in de rij staan voor gesimuleerde, gestandaardiseerde belevissen (een vaartocht met een nepboot, over een neprivier, met nepkrokodillen). Waar alle productiehandelingen achter de schermen plaatsvinden en de medewerkers die deze handelingen moeten verrichten gedepersonificeerd worden met strikte kledingvoorschriften of surrealistische kostuums (Marling, 1997). En, niet in de laatste plaats, het pretpark als omgeving waar geluk gecommuniceerd wordt (Gottdiener, 2001). Niet voor niets afficheert Disney haar parken met de slogan 'the happiest place on earth'. Wie het Magic Kingdom betreedt, koopt een homeopathisch verdunde utopie en offert hiervoor, naast een stevige entreprijs, tijdelijk een stukje van zijn burgerschap op.

Wanneer Sorokin, kortom, de binnenstad typeert als Disneyland of Efteling, dan duidt hij hiermee niet op een functionele gelijkenis – de stad als plaats van vermaak – maar op de politieke implicaties van het uitleveren van (delen van) het publieke domein aan de private sector in ruil voor een besparing op het beheer. Zelfs wanneer door de overheid strikte kaders gesteld worden met betrekking tot kwaliteit of openheid, heeft deze uitbesteding als risico dat private belangen op den duur de publieke belangen kunnen overvleugelen en dat de collectieve ruimte exclusief wordt toegankelijk voor particulier gewin. Illustratief hiervoor zijn de aanhoudende discussies tijdens de herontwikkeling van Hoog Catharijne over de looproutes, geveltransparantie, openingstijden, huisregels en toegankelijkheid. De begrenzingen en randvoorwaarden van het 'semipublieke' domein vormen binnen de context van een geprivatiseerde stedelijke ruimte het toneel van een voortdurend landjepik waar de lokale politiek en het openbaar bestuur maar moeilijk greep op krijgen.³

If you can't beat your enemy, join him?

Wie de actuele pleidooien over de binnenstad volgt zou kunnen concluderen dat de één van de voornaamste uitdagingen voor hedendaagse binnensteden erin is gelegen om economische en ruimtelijke doelstellingen te stroomlijnen. Gemeenten, ondernemers en vastgoedeigenaren worden aangemoedigd de handen ineen te slaan om de binnenstad te programmeren met een uitgebalanceerde mix van ontmoetings-, ontspannings- en bestedingsfuncties. Een omgeving met belevingswaarde die de verblijfsduur in het centrum verlengt en herhaalbezoek stimuleert. Zelfs het zo vaak verguisde outletcentrum wordt daarbij van tijd tot tijd aangehaald als lichtend voorbeeld van een vastgoedconcept dat weliswaar als perifere ontwikkeling een bedreiging vormt voor de binnenstad, maar dit concurrentievoordeel juist te danken heeft aan het feit dat de outlet in tegenstelling tot het stadscentrum erin slaagt om bezoekers te verleiden met een op maat gemaakte totaalbeleving.

Er is echter een fundamenteel verschil tussen outletcentra en pretparken enerzijds en de binnenstad anderzijds. En dat verschil heeft

minder te maken met de efficiëntie van de organisatievorm, als wel met het onderliggende businessmodel. Voor de outlet en het pretpark is ruimte een productiefactor. Een middel dat benut wordt om een economisch doel te bereiken. Het vergroten van de 'quality of place' kan een bijdrage leveren aan deze doelstelling, hetgeen een aansporing kan zijn voor private partijen om hierin te investeren, maar daarmee is niet gezegd dat omgekeerd ruimtelijke kwaliteit moet worden gelegitimeerd met extern nut. Hetzelfde geldt voor de bestrijding van overlast in de openbare ruimte. De overlast van de één is de bewegingsvrijheid of het verdienmodel van de ander, of het nu om horecapubliek gaat, toeristen, hangjongeren, of de vrachtauto's van leveranciers.

De binnenstad kent een groot aantal uiteenlopende belanghebbenden. Zij zijn allemaal gebaat bij een vitaal stadscentrum, maar de aspecten die deze vitaliteit bepalen – denk aan veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit – kunnen vanuit verschillende perspectieven verschillend worden ingevuld en geprioriteerd. Dat is niet erg; sterker, dat is onvermijdelijk. Het

omgaan met deze verschillen vereist afstemming en samenwerking. Het lijkt aantrekkelijk om de coördinatie hiervan te beleggen bij (private) partijen die, op basis van hun grondpositie, kapitaalcracht of economische invloed, een vorm van doorzettingsmacht kunnen genereren. Maar daarbij dient dan wel altijd geborgd te worden dat de particuliere doelen van deze partijen niet prevaleren boven het algemene belang.

Het afstemmen van economische, ruimtelijke, sociale, culturele en andere maatschappelijke doelen vormt een belangrijke uitdaging om te komen tot vitale binnensteden waarin op een aangename manier gewoond, gewerkt, gerecreëerd, verbleven en geconsumeerd kan worden. De binnenstad is geen pretpark en geen winkelcentrum. Het is de wijk van de stad met misschien wel het meest publieke karakter: een plek die gelijktijdig van iedereen is, maar van niemand in het bijzonder.

Noten

- 1 'Hoog Catharijne weigert honden. Maar mag dat wel?' (2-5-2017), Algemeen Dagblad, <https://www.ad.nl/utrecht/hoog-catharijne-weigert-honden-maar-mag-dat-wel~a999fd62/>; 'Hoog Catharijne geeft nog één keer toestemming voor kerstinzameling Leger des Heils' (6-12-2017), De Utrechtse Internet Courant (DUIC), <https://www.duic.nl/algemeen/hoog-catharijne-geeft-nog-een-keer-toestemming-voor-kerstinzameling-leger-des-heils/>; 'Wie is de baas in de gangen van Hoog Catharijne?' (7-12-2017), RTV Utrecht, <https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/1699418/wie-is-de-baas-in-de-gangen-van-hoog-catharijne.html>
- 2 Hoog Catharijne werd ontwikkeld door projectontwikkelaar Empeo, een dochteronderneming van het inmiddels ter ziele gegane bouwbedrijf Bredero.
- 3 Nieuwe plint voor Hoog Catharijne valt verkeerd' (26-1-2018), Algemeen Dagblad, <https://www.ad.nl/utrecht/nieuwe-plint-voor-hoog-catharijne-valt-verkeerd~af0a74d3/>; 'Hoog Catharijne Transparant?' (9-3-2017), motie (M6), ingediend door GroenLinks, D66, SP, PvdA, PvdD,

CDA, gemeente Utrecht; 'Toegang binnenstad vanaf de tramperrons'(5-4-2017), schriftelijke raadsragen (SV25), ingediend door PvdA/CDA, gemeente Utrecht; 'Looproutes Hoog-Catharijne' (22-8-2017), schriftelijke raadsragen (SV93), ingediend door SP/CDA, gemeente Utrecht; 'Betonblokken tegen indringers voor deur Hoog Catharijne illegaal en onnodig' (23-8-2017), Algemeen Dagblad, <https://www.ad.nl/utrecht/betonblokken-tegen-indringers-voor-deur-hoog-catharijne-illegaal-en-onnodig~a4d9ce25/>; 'Verplichte nieuwe openingstijden winkels in Hoog Catharijne' (30-11-2017), schriftelijke raadsragen (SV133), ingediend door PvdA, CU, gemeente Utrecht; 'Verbieden van de Kerstpot van het Leger des Hells door Klepierre' (7-12-2017), mondelinge raadsragen, ingediend door SP e.a., gemeente Utrecht.

Literatuur

- Augé, M. (1995). *Non-places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Londen: Verso
- Jameson, F. (1991). *Postmodernism. Or, The Cultural Logic of Late Capitalism*. Durham: Duke University Press
- Gottdiener, M. (2001). *The Theming of America. American Dreams, Media Fantasies, and Themed Environments*. Boulder: Westview Press
- Marling, K.A. (1997). *Designing Disney's Theme Parks. The Architecture of Reassurance*. Montreal: CCA
- Schippers, H., Bosman, J., Doevendans, K. (2007). *Cityplan Eindhoven (1967-1970). Het modernste ontwerp voor de stad*. Zutphen: Walburg Pers
- Sorkin, M. (red.) (1992). *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*. New York: Hill and Wang
- Verlaan, T. (2017). *De ruimtemakers. Projectontwikkelaars en de Nederlandse binnenstad 1950-1980*. Nijmegen: Vantilt