

# Inspraakbelangen visualiseren via 'lagen' stadsplattegrond

Boudewyn Bach, stichting Stad & Verkeer

In principe zijn insprekers zeer gemotiveerde mensen die met argumenten opkomen voor hun eigenbelang. Naarmate inspraak concreter gaat over hun dagelijkse gebruiksruimte en privé-eigendom, wordt het belangrijker dat ontwerpteams beseffen dat de inspreker het best is geïnformeerd over gebruikswaarden: 'Van die boom krijg ik schaduw' of 'Mijn kind blijft daar oversteken'. Aan de andere kant hebben veel insprekers geen overzicht van de problematiek die speelt, de financiën die beschikbaar zijn en de nieuwe kansen en technieken die kunnen worden gebruikt. De kans op onbegrip tussen insprekers en een ontwerpteam wordt verder vergroot door de individuele verschillen in abstractie- en schaalniveau waarmee zij een casus benaderen. De zaak wordt nog ingewikkelder doordat sommige insprekers vechten voor behoud van het bekende en de kwaliteit bij de voordeur, terwijl anderen juist hele gebieden een nieuwe gebruiks- en verblijfskwaliteit willen geven.

## *Vertaal inspraakbelangen naar de stadsplattegrond*

*Bij langlopende inspraakprocedures krijgen insprekers die het volhouden, relatief veel aandacht.*

*Gedreven door ijdelheid, met verborgen agenda's, en bereid tot politieke spelletjes zijn veel 'volhouders' zich niet bewust van de belangen die zij zouden kunnen vertegenwoordigen. Het in kaart brengen van die belangen geeft inzicht in waar iedereen voor staat en biedt perspectieven op overeenstemming.*

*Het in de stadsplattegrond aangeven van de locatie, het aangrijpingspunt en de omvang van belangen maakt conflicten bespreekbaar met minder emoties.*

Als de stedenbouwer uit de rol weet te stappen van 'vernuftig creator van de ruimte' en luistert naar de verschillende insprekers, kan hij de vaak warrige, tegengestelde wensen voor allen begrijpelijk maken op lagen van de stadsplattegrond. Het visualiseren van inspraakwensen door middel van één tekentechniek op lagen van de stadsplattegrond, steeds op dezelfde schaal, heeft bijzondere potenties. Zodra men die kaartlagen (via transparante schetsen of door computerbewerking) aan elkaar relateert, kan men inspraakwensen 'uitzeven' naar locatie, configuratie en intensiteit. Aansluitend kan men dat totaal van inspraakwensen (via dezelfde methode) confronteren met ruimtelijke en verkeerskundige concepten.

## **Inspraak op doelstellingsniveau ontwarren via kaartlagen in de stadsplattegrond**

Inspraak op grote, langlopende projecten kan in de beginfase vastlopen door complexiteit en ambitieverschillen. Dit gebeurde bijvoorbeeld bij de casus stationslocatie World Trade Center Amsterdam (Nederland). Velen braken hierbij de tanden op de vraag of de nationale infrastructuur op een dijklichaam moest blijven dan wel moest verhuizen naar een veel duurder dok. Er ontstond een chaos van verschillende belangen en doelstellingen bij de insprekers. Mede daardoor verhardde de opstelling tegenover de gemeente zich. Dit blokkeerde echter tevens de gelegenheid en bereidheid om onderling uit te zoeken welke zaken van belang waren voor omwonenden en toekomstige gebruikers.

In 1999 beschrijven B. Bach en L.M. Calabrese in: *Plan elementen voor een nieuwe aanpak voor de Zuidas* (Delft) Opdracht Platform Bewoners Zuidas, Faculteit Bouwkunde, TU-Delft, hoe zij de inspraak inventariseerde en de wensen weergaven in een aantal voor iedereen begrijpelijke lagen van de stadsplattegrond. Waar nodig zijn wensen met driedimensionale schetsjes of ontwerpfragmenten nader uitgewerkt. De aldus inzichtelijk gemaakte ruimtelijke consequenties van de verschillende wensen zijn met de insprekers besproken en na een correctieslag ter weging aan hen voorgelegd.

Doordat men ontdekte hoeveel procent steun een idee kreeg, trad een zelfregulerend proces op. De eenstemmigheid rond een aantal hoofdlijnen nam toe, de steun voor enkele extremen brokkelde af. Uiteindelijk stonden de insprekers veel sterker omdat ze (op kaart) konden duiden welke wensen door bijna iedereen werden gesteund.

De meerwaarde van deze zelfselectie was de ontdekking hoe weinig inspraakwensen werkelijk in conflict waren met plandoelen en uitwerkingen. Zo vervielen in het proces extreme wensen zoals een conflictloos hogesnelheidsfietspad oost-west door het hele plangebied en een grote busbuffer pal voor het station. Gelijktijdig kregen maatschappelijke wensen meer gezicht en gewicht. Bijvoorbeeld het verhogen van het vloeroppervlak wonen, het inbrengen van levendige activiteiten in de stadsplint en het voorkomen dat een historische winkelstraat een drukke ontsluitingsroute naar de binnenstad zou worden.

#### **Inspraak op locatieniveau operationaliseren via kaartlagen in de stadsplattegrond**

De aan het Amsterdamse spoorstation Amstel (Nederland) toebedachte toekomstige functie is de laatste decennia enige keren verschoven. De bijbehorende, steeds wisselende concepten en maquettes hebben de insprekers er steeds sterker van overtuigd dat vernieuwing van de stationsomgeving meerwaarde moest opleveren voor de buurt; bijvoorbeeld in de vorm van dagelijkse voorzieningen, een school, gebruiksplantsoen en minder hinder en onveiligheid door (sluip)verkeer.

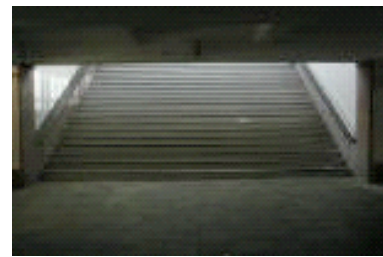
Toen er in 2003 weer een nieuw plan werd gepresenteerd, heeft de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling met een workshop over station Amstel de gedachtewisseling met de insprekers van de deelgemeente weer vlot getrokken. Met als gevolg dat de Technische Universiteit Delft werd verzocht ook hier met de inspraakmethode van de kaartlagen betrokken partijen (weer) bijeen te brengen.



*Figuur 1. De bestaande situatie bij station Amstel op kaart: het voorplein wordt door infrastructuur gedomineerd.*



*Figuur 2. De open, door infrastructuur gedomineerde vlakte voor station Amstel.*



*Figuur 3. Hoogteverschillen en een donkere hal beperken de relaties tussen wonen, station en de Amstelover.*

Bach heeft in 2003 de lageninspraak verfijnd bij de inspraak over het Amstelstation. Daarbij visualiseerde de lagen-aanpak wat de insprekers de gemeentelijke Geers architect wilde meegeven bij de discussie over het gemeentelijke concept. Het uitsplitsen van het bewonersplan in een kaartlaag met de onderliggende inspraakwensen maakte de overeenkomsten en verschillen met de gemeentelijke visie zakelijk en in kwantitatieve zin bespreekbaar. De afstemming resulteerde in een plan dat redelijk tegemoet kwam aan de inspraakwensen. Dit plan werd opnieuw geconfronteerd met de kaartlagen met inspraakwensen, die ondertussen door de insprekers waren 'gewogen'.



*Figuur 4. Voor de inspraak 'schoongemaakte' laag van de stadsplattegrond.*

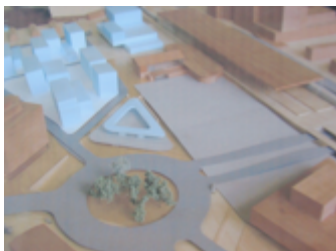


*Figuur 5. Laag van de stadsplattegrond met door insprekers 'gewogen' programmawensen ten aanzien van 'infrastructuur passanten voorplein en station'.*



*Figuur 6. Stadsplattegrondlaag met door insprekers 'gewogen' programmawensen ten aanzien van bebouwing, met name wat betreft school, buurtwinkel en wonen met entree in de voorpleinplint.*

Het verminderen van de barrièrewerking voor het station en het realiseren van een publiekveilig voorplein scoorden in de gewogen kaartlagen van de stadsplattegrond zo zwaar, dat in het plan 2004-2 een optimalisatie plaatsvond waarbij het bestaande hoogteverschil werd benut om de relaties tussen Amsteloever, station en woongebied te ontwikkelen tot een verkeersveilige omgeving met (visuele) betekenis.



*Figuur 7. Inspraak gericht tegen schaduw op woningen, erosie van de verblijfskwaliteit en verkeersbarrières blokkeerde het in 2003 gepresenteerde plan Geers voor het gebied rond het Amstelstation.*



*Figuur 8. De uitsplitsing van de inspraakwensen naar functionele aspecten ingetekend op de stadsplattegrond gaf de architect gelegenheid om het concept 2004-1 meer te richten op de bewonerswensen.*



*Figuur 9. Confrontatie van plan 2004-1 met inspraakwensen resulteerde in verdere optimalisatie: Schuif het torengedouw op tot buiten het hindervlak van bewoners en de verbeter relaties tussen wonen, station en Amsteloever door een plein met voorzieningen zoals een voetbrug (passerelle) en een verkorte tramkeerlus.*