

Van Sijpesteijn: Of dan liever de lucht in!

Naar aanleiding van een inmiddels brede discussie over het al dan niet behouden van de huidige bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade in het Utrechtse Stationsgebied is er een nieuw onderzoek toegevoegd aan de lijst. Omdat eerdere studies veelal vanuit een bepaald belang zijn gedaan vond de gemeenteraad het zinvol om een onafhankelijk bureau onderzoek te laten doen naar mogelijkheden en onmogelijkheden van behoud.

Het resultaat is indrukwekkend. Een baaierd aan mogelijkheden op onderdelen is in kaart gebracht. Of ze allemaal hetzelfde realiteitsgehalte hebben kon het bureau, POSAD, niet in de hun gegunde, korte tijd aangeven. Hoe dan ook, knap werk!

Er zijn echter aan het door de raad opdracht gegeven onderzoek wel enkele kanttekeningen toe te voegen, die niet zo veel tijd kosten!

Placemaking

Ten eerste valt na lezing van de rapportage op dat het hier een wel heel technocratische benadering betreft. Ondanks dat het bureau een stedenbouwkundige achtergrond heeft had het wel meer in de geest van de term stedenbouw kunnen kijken. Eén van de gemiste issues is namelijk HOE het komt dat Utrechters zoveel waarde hechten aan deze bebouwing. Achter de verklaringen zoals de historische waarde die men toekent aan het 'ensemble' in relatie tot de ooit belangrijke waterloop Leidserijn, gaat een wellicht veel belangwekkender reden schuil. In de aanloop destijds naar het referendum en masterplan voor het stationsgebied, bleek in de vele gevoerde gesprekken dat men groot belang hecht aan de schaal van het gebied. Niet zozeer hoog of laag, maar met name een herkenbare menselijke maat in alle bebouwing rondom het station. Dat aspect heeft zich geuit in de zogenaamde schalenkaart met aanduidingen als S, M, L, en xL, de confectiematen van het stationsgebied. In die schaal ligt verborgen hoe gebouwen zich 'dienen te gedragen' op deze centrum locatie. En dat tenslotte gaat heel erg over de gewenste effecten die men nastreeft in dit hoogstedelijke gebied: drukte, veelzijdigheid, ontmoeten, etc.

Betrokkenheid

Het gaat dus niet slechts om de fysieke uiting van schaal, maar het vertolkt ook iets onmeetbaars als 'betrokkenheid'. Het gaat dan om betrokkenheid van de activiteiten die in de bebouwing plaatsvinden met de openbare ruimte er omheen. Maar ook om de betrokkenheid van de stad met de eigenaar/ontwikkelaar van de gebouwen in het totstandkomingproces. Tot op heden is dat veelal vormgegeven door mensen te informeren in wat er gebeurt. Een interessantere manier is mensen, initiatiefnemers etc ook daadwerkelijk te betrekken als potentiële gebruikers van het gebied. Een goed voorbeeld hiervoor is de ontwikkeling van Hafencity in Hamburg. Het resultaat daar laat een druk en levendig stadsbeeld zien, waar de stad zowel institutionele partijen (banken, ontwikkelaars etc) als particuliere en maatschappelijke groeperingen uitdaagt samen het programma van de gebouwen in te vullen. Het legt de verantwoordelijkheid bij een veel bredere laag, maar laat ook iedereen in zijn waarde: een bouwer weet hoe ie moet bouwen, maar mensen brengen het gebouw tot leven. En met die laatste kwestie moet je beginnen!

Men moet durven de al dan niet sentimentele werking van de bestaande bebouwing van invloed te laten zijn op de nieuwbouw om het gewenste levendige stadsbeeld te bereiken. En dat is niet per definitie behoud van de fysieke bebouwing, maar wel van de uitstraling, het geheugen, de waardering en de effecten ervan. Aan het werk dus!

Hoe meer hoe beter

Een tweede aspect dat geen enkele aandacht krijgt in het onderzoek is de enorme dichtheid die men voorstaat in het gebied tussen spoor en Jaarbeursplein. Floor Area Ratio is een wijze van meten die de verhouding tussen gebouwd vloeroppervlak en het oppervlak van het terrein laat zien. Deze is in dit gebied astronomisch hoog en ongezien in Nederland!

Afgezien hoe de markt dit gewenste oppervlak moet opnemen is het getal vooral opbrengst-gedreven. Zowel NS vastgoed (of welke naam ze ook hebben tegenwoordig) als de gemeente moet en wil geld verdienen. En gezien de uitgaven die de gemeente moet doen om het openbaar gebied op orde te brengen is dat zeer begrijpelijk.

Echter, rijksbouwmeester Jo Coenen heeft destijds al terecht aangegeven dat het hier om een schier onmogelijke opgave gaat. Het onderzoek van POSAD toont met haar vele modellen aan dat het een waanzinnige puzzel is om alle noodzakelijke infrastructuur in te passen (een aantal modellen is wat dat betreft al eerder onderzocht en absoluut onmogelijk gebleken), laat staan om het betrokkenheid uit het hierboven gestelde een fatsoenlijke plek te geven.

Ondanks het begrip voor de financiële noodzaak van het gewenste vloeroppervlak, zou een verlichting van dat programma de kwaliteit van de omgeving zeker ten goede komen en inpassing van kleinschalige initiatieven mogelijk maken. Mind you, alle recente Europese stedelijke ontwikkelingen die in hun stedelijkheid als succesvol zijn te beschouwen, kennen een gemiddelde bouwhoogte van 8 lagen met uitschieters zoals het stadskantoor. Met een grotere hoogte is het succesvol maken van de openbare ruimte een zeer complexe opgave. Beelden die getoond zijn voor de ontwikkeling tussen stadskantoor en Van Sijpesteijnkade tonen mijn inziens een ontkenning van deze complexiteit.

Deze twee punten, oprechte betrokkenheid en reden en noodzaak van het gewenste programma, lijken nauwelijks in de discussies aanwezig. Argwaan breekt alleen maar af. Elkaar uitdagen en verantwoordelijkheid nemen leiden tot succesvolle resultaten.

Henk Bouwman

16 januari 2012

PS

Ik verwijs graag naar de resultaten van het nota bene door Utrecht gehoste Learning Cities Platform Event 2012, waar verschillende steden met vergelijkbare opgaven kennis hebben uitgewisseld: www.LearningCitiesPlatform.eu