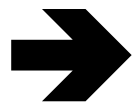


# Interview

Martin Knuijt



door : Michiel van Raaij  
fotografie : Jan de Vries/DAPh  
publicatiedatum : 14 september 2010  
AWM editie : 36





---

## De producerende stad

**Na de opschoning van de binnensteden in de jaren negentig, is de aandacht de afgelopen jaren verschoven naar het programmeren van de openbare ruimte. Levendigheid is daarbij het centrale thema, constateert Martin Knuijt, oprichter van OKRA landschapsarchitecten. Om dit te bereiken zet Knuijt in zijn ontwerpen in op de combinatie van openbare en semi-openbare ruimtes.**



In de plannen van OKRA voor Rotterdam krijgt de rivier een recreatieve functie in de stad. Een impressie van De Boompjes

**Drie van de vier partners van OKRA zijn opgeleid aan de Wageningen University. Verschilt jullie aanpak van ontwerpers die een bouwkundige opleiding gehad hebben?**

“Dat denk ik wel. Bouwkundig ontwerpers kijken meer naar de architectonische interventie, wij beginnen bij het landschap. De stad beschouwen we als een versteend landschap, een landschap dat een bepaalde ontwikkeling heeft doorgemaakt. In het landschap proberen wij kwaliteiten te vinden die als basis kunnen dienen voor een ontwerp.”

**Aan welke projecten werken jullie op dit moment?**

“We werken aan een aantal projecten die een groene transformatie van de stad betreffen. In Rotterdam hebben we een visie ontwikkeld voor de transformatie van het stadscentrum. Het plan gaat kort gezegd over de verbonden stad, een diversifiëring van groentypologieën en een recreatieve rol voor de rivier. Eenzelfde soort plan hebben we eerder in Kopenhagen gedaan. In Londen werken we aan de regeneratie van het hart van Croydon. Het betreft een gebied dat deels met hoogbouw uit de jaren zestig is ontwikkeld. Nu wil de stad er een derde stadscentrum van maken. De weg, eigenlijk een snelweg, die Croydon nu doorsnijdt, willen we transformeren tot een normale weg en openbare vervoerscorridor. In Croydon moet een netwerk van openbare ruimtes ontstaan, een groene ruggengraat. Qua filosofie liggen de plannen voor Rotterdam, Kopenhagen en Londen dicht bij elkaar. In alle drie de gevallen betreft het ook de transformatie van de moderne stad.

Een tweede thema waar we mee bezig zijn, is om

een aantal concepten ook daadwerkelijk uit te voeren. Het hele proces, van concept tot uitvoering, dat doorlopen we graag. Wat betreft concepten zijn we een jaar of acht geleden door VROM gevraagd een alternatief te bedenken voor de Vinex. Wij hebben toen het concept Boswonen bedacht. Boswonen is een woonmilieu waarbij het wonen opgaat in het bos. Het bos betreft bij voorkeur nieuw aan te planten bos bij bestaande bosranden. Dat is op zich geen nieuw concept. In bijvoorbeeld Finland zijn er voorbeelden van te vinden. Maar in Nederland is het nog nooit overtuigend gerealiseerd. Eenvoudig is het ook niet: alle regels van het spel moeten veranderen: een andere infrastructuur, andere kabels en leidingen, een andere toegankelijkheid en andere woningtypologieën. Het concept voor Boswonen hebben we voorgesteld voor het KNSF-terrein in Muiden. Op kleinere schaal hebben we het in Tilburg en Almere gerealiseerd. Bij het project Limos, in Nijmegen, zijn we wel gestart vanuit het concept voor het Boswonen, maar heeft het ontwerp zich uiteindelijk ontwikkeld tot wonen in een park. Boswonen kan overigens ook met grondgebonden woningen. In Wageningen hebben we een buurt voorzien van een aantal nieuwe boszones, aansluitend op het bestaande bos. Het is nog geen Boswonen, maar het komt in de buurt.”

**Hoe realistisch is het dat een concept als Boswonen echt gerealiseerd gaat worden?**

“De behoefte om anders te willen wonen moet groot genoeg zijn. Maar de meeste mensen hebben ook geen idee van wat er mogelijk is. Het begint daarom bij het ontwikkelen van ideeën, dat is het belangrijkste. Het Boswonen is een intelligente vorm van een

collectieve openbare ruimte, waarin eigen plekken wel degelijk mogelijk zijn. Lastig is wel dat het op een locatie gerealiseerd moet worden waar de kwaliteit van bos relevant is, zoals de rand van een bos.”

**De visie voor Rotterdam. Wat is de opgave in die stad en hoe ziet u de geplande verdichting van die stad in relatie tot de door jullie voorgestelde groene transformatie?**

“Wij werken aan de kwaliteitsverbetering van de binnenstad. De opgave die er in Rotterdam ligt, geldt eigenlijk voor elke Noord-Europese welvaartsstad. Er wordt gevraagd om kwaliteit van wonen in de stad. De buitenwijken kunnen niet eindeloos uitgebreid worden, want dan is er geen draagvlak meer voor openbaar vervoer en verzanden we in congestie.

In Nederland is Rotterdam een unieke stad, omdat het geen middeleeuwse stadskern heeft. In de wederopbouw is de bebouwingsmassa van voor de oorlog op een kleinere oppervlakte teruggebouwd. In het centrum is er daarom een teveel aan openbare ruimte. Koud, winderig, brede boulevards. De stedelijke dichtheid en functiemenging die tot op heden heeft ontbroken, wordt met de ingezette verdichtingoperatie toegevoegd.

Naast een teveel aan buitenruimte, kent de stad Rotterdam ook een eenzijdig type buitenruimte. Het is bijna allemaal openbare ruimte. Terwijl er allerlei mengvormen denkbaar zijn tussen openbaar en privé. Denk bijvoorbeeld aan het atrium. Er zijn talloze toevoegingen te bedenken die de buitenruimte

---

*“We moeten van een consumerende stad naar een producerende stad”*

diverser maken en voor verrassing en afwisseling zorgen. Dat hoort bij de stad.

Wat de openbare ruimte betreft willen we dat er een netwerk ontstaat dat werkt. Om acht uur 's avonds lopen er in Rotterdam veel minder mensen over straat dan in steden met een vergelijkbare omvang. Op een aantal cruciale plekken ontbreken in de openbare ruimte schakels, waardoor je niet makkelijk van het ene naar het andere gebied loopt. Rotterdam heeft een aantal interessante brandpunten: het stationsgebied, het kernwinkelgebied, de markt, de Oude Haven. Maar probeer maar eens van het ene naar het andere gebied te lopen. Als je van de Binnenrotte naar de Oude Haven wilt lopen, kom je eerst een paar rijstroken tegen, vervolgens wat hekken, en dan pas ben je er. Op bepaalde plekken moeten integraal ook de plinten aangepakt worden.

De centraal gelegen boulevards – de Coolsingel en Blaak – moeten ontlast worden, zodat voetgangers ze eenvoudiger kunnen oversteken. Verder wil de gemeente met parkeren aan de belangrijkste boulevards Park & Walk introduceren.

Naast een stad met betere verbindingen, willen we dat Rotterdam een groene stad wordt. Doordat er zoveel ruimte was, is er ondergronds veel aangelegd. Dat zorgt nu bijvoorbeeld voor discontinuïteit in de beplanting van de boulevards. De groenstructuur willen we continu maken. Daarnaast willen we de stad groener maken door groene plekken toe te voegen en op te waarderen. De rivier, de Maas, willen we ook beter bij de stad betrekken. Nu Zuid-Holland dichter bebouwd is, en het achterliggende landschap moeilijker bereikbaar is, kunnen ook binnenstedelijke gebieden zoals een rivierfront een recreatieve functie krijgen. Ten slotte willen we ook de beeldkwaliteit van de openbare ruimte verbeteren.”

**Hoe zet u de differentiatie van de stedelijke ruimte in? Gaat u daarvoor in gesprek met eigenaren?**

“Rotterdam heeft gewoon behoefte aan een aantal typen buitenruimtes die er nu nog niet zijn. Het semi-openbare binnenhof en de daktuin zijn goede voorbeelden hiervan. Hiervoor kun je inderdaad met bewoners en eigenaren om de tafel gaan zitten. Aan de oostzijde van het centrum zijn binnen de bouwblokken nog veel expeditiestraten aanwezig. In de stedenbouwkundige plannen wordt daar voorgesteld op niveau +1 een collectieve tuin, soms aangevuld met privétuinen, te realiseren. Dat is de belangrijkste toevoeging in de stad.”

**In Rotterdam werkt u samen met dS+V, de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting?**

“Ja, en dat is heel belangrijk. Want de dienst moet het uiteindelijk doen. Dergelijke operaties staan of vallen bij continuïteit in de uitvoering.”

**Dan een stap vooruit in de tijd. Hoe ziet de stad van de toekomst eruit? Heeft u daar een beeld van?**

“Ik denk dat we van consumerend systeem naar producerend systeem moeten gaan. Meer dan de helft van de wereldbevolking woont inmiddels in steden. En hoewel steden maar 2% van het aardoppervlak beslaan, verbruiken ze 80% van de hulpbronnen. Dat kunnen we niet volhouden. Anders zijn straks de hulpbronnen op, of zijn ze zo duur dat de economie vastloopt. Er moet een balans ontstaan. We zullen een producerende stad moeten maken.

Dit betekent bijvoorbeeld dat het watersysteem in de stad zelf opgelost moet worden. Gebiedseigen water moet worden vastgehouden, gebruikt en hergebruikt. Het water kan vervolgens op een natuurlijke manier afvloeien, terwijl het in de openbare ruimte ook voor kwaliteit zorgt. Dan de

energie. In beginsel moet dat op wijkniveau georganiseerd worden. In Croydon worden plannen gemaakt om gebruik te maken van de warmte die een fabriek in de buurt overheeft. Op een schaalniveau lager gaat het over de oriëntatie van gebouwen, zonne-energie en het soms toelaten van windenergie. Vervolgens het groen in de stad. De producerende stad moet groene ruimtes bevatten die onderling een samenhangend netwerk vormen. Daarbij zijn de daken groen en moet er ruimte zijn voor urban farming. Dit alles moet gekoppeld zijn aan de sociale en economische structuren in de stad. Het mag niet alleen een ecologisch verhaal zijn. De leefbaarheid van de stad is het belangrijkste.”

**Als men kijkt naar hoe steden ooit zijn begonnen – als handelsplaats – dan pleit u feitelijk voor het tegenovergestelde.**

“Ja.”

**U ontwerpt regelmatig openbare ruimtes. Hoe zou u de opgave op dit schaalniveau kenschetsen?**

“Door de jaren heen is de opgave sterk veranderd. In de jaren negentig zijn veel binnensteden aangepakt, waarbij ze vaak een museaal karakter kregen. Die operatie is in de grote steden begonnen en inmiddels hebben alle kleine steden ook zo’n binnenstad. Anno 2010 is de opgave verschoven. Dat begon bij de stationsomgevingen. De opgave daar is om verschillende ruimtes te schakelen. Het station ligt tegen de binnenstad aan, vormt een entree tot de stad en is gekoppeld aan rauwere functies, zoals een busstation of een taxihalteplaats. Al die programma’s moeten op een stedelijke manier geïntegreerd worden. Aan de

---

*“De opgave is nu om een levendige openbare ruimte te ontwerpen”*

rand van de binnenstad zie je ook steeds vaker grote parkeergarages. Bezoekers aan de binnenstad rijden met de auto naar binnen en komen als voetganger weer boven. Ook dit zijn nieuwe ruimtes die aan de stad geschakeld moeten worden.

Het tweede dat veranderd is in de opgave voor de openbare ruimte is dat de aandacht is verschoven naar het programmeren van de openbare ruimte. In de jaren negentig was de herinrichting van de openbare ruimte vooral een cosmetische operatie: maak maar een mooi tapijt. Nu gaat het erom een levendige openbare ruimte te ontwerpen.

Zelf vinden wij het heel belangrijk hoe de openbare ruimte verandert in de tijd. Het gaat dan bijvoorbeeld over het dag-nachtritme. Het lichtplan

wordt daarbij steeds belangrijker. Er is ook een weekritme. Bij het Van Heekplein, dat we in Enschede hebben ontworpen, hebben we bijvoorbeeld nagedacht over hoe het plein aantrekkelijk kon zijn op de dagen dat er geen markt zou zijn. We hebben nagedacht over of er bepaalde plekken van het plein door de wijk gebruikt zouden kunnen worden. Als landschapsarchitecten vinden we ook het seizoensritme belangrijk. Als ontwerpers moet je nadenken over hoe de openbare ruimte door het jaar heen steeds anders gebruikt kan worden.”

**Is de in de jaren negentig ingezette ‘opschoning’ van de binnenstad niet te ver doorgeschoten? Ongewenste programma’s lijken de binnenstad uitgewerkt te worden, waardoor het democratisch gehalte van de openbare ruimte onder druk zou kunnen komen te staan.**

“De esthetisering van de openbare ruimte heeft als gevaar dat – als je niet oppast – bepaalde gebruikersgroepen worden uitgesloten. Veel automobilititeit kan heel vervelend zijn; dat wil je tegengaan. In sommige gevallen wil je de geparkeerde auto niet, maar de rijdende auto wel. Er moet genuanceerd over nagedacht worden: wat laat je toe en waarom?”

**In het modernisme was de openbare ruimte een vrije ruimte waar allerlei activiteiten plaats zouden kunnen vinden. Nu programmeert u plekken. Hoe gaat dat in zijn werk?**

“In parken is dat het eenvoudigst te doen. In Delft in het Poptahof hebben we een park bedacht waar een slingerende dijk doorheen loopt. In de openbare ruimte zijn een aantal plekken geponst. Bewoners en bewonersgroepen kunnen daar zelf invulling aan geven. Dat doen ze dus ook. Zo wordt bijvoorbeeld een al bestaande moestuin in het park opgenomen. In het Griftpark in Utrecht vormt de skateplek een hele actieve plek. Volgens mij zijn er mensen die normaal overlast ondervinden van skaters, maar in het park genieten van de levendigheid die de skaters veroorzaken. Wat het zo interessant maakt is de combinatie van openbare en semi-openbare ruimte. Daarom is in Parijs een bezoek aan Cimetière du Père-Lachaise zo leuk. In een park waar weinig budget is voor het onderhoud, kan het opnemen van semi-openbare ruimtes ook helpen. In het park ontstaan dan plekken die beter beheerd worden.”

**U heeft het over moestuinen, skateplekken en begraafplaatsen. Welke programma’s zijn nog meer denkbaar? Een speelplaats?**

“Een speelplaats is natuurlijk voor de hand liggend. Het programma hangt sterk af van de locatie. Het kan een autoreparatieplaats zijn. In oude parken zag je ook wel volières.”

**Heeft de combinatie van openbare en semi-openbare ruimte uiteindelijk tot doel een**





In de Londense wijk Croydon wil OKRA een samenhangend netwerk van openbare ruimte realiseren. De snelweg die de wijk nu doorsnijdt, wordt getransformeerd tot een normale weg

#### **gemeenschap te maken?**

“Soms bedenk je iets dat een gemeenschap oproept. Dat kunnen schaaktafels zijn, waar schakers op af komen. Maar er zijn ook gemeenschappen die een bepaalde plek zoeken.

#### **In sommige binnensteden, zoals die van Amsterdam, klagen fietsers over de doorkruisbaarheid van voetgangersgebieden. Lig daar ook een opgave?**

“Gebieden met een gemengd gebruik zijn het mooiste. Op de Oudegracht in Utrecht [waar OKRA kantoor houdt, MvR] kun je fietsen, wandelen en heb je de auto, en wordt het verderop fiets- en voetgangersgebied. Als het 's ochtends rustiger is wordt er meer gefietst, als het drukker wordt gaat de fietser ook stapvoets. Ik vind dat een mooie menging. Natuurlijk zijn er weleens conflicten tussen typen gebruikers, maar dat hoort ook bij stedelijkheid.

Voor de stalling van de fietsen moeten er wel een paar goede fietsparkeergarages komen. Veel mensen fietsen naar de binnenstad en worden dan voetganger. Dat moet je faciliteren. De gemeente Utrecht wil de Oudegracht laten uitroepen tot UNESCO-monument, maar eigenlijk is de Oudegracht gewoon het langste fietsenrek ter wereld: twee kilometer lang, aan beide kanten. Als het fietsen zo'n succes is, moet daar stallingruimte voor gemaakt worden. Net als dat de parkeergarage een opgave is, is de fietsparkeergarage dat ook. Je zou ook met een aantal grote winkelconcerns moeten kijken hoe die hun klanten willen bedienen.”

#### **Hoe benadert u de materialisering van uw plannen? In het algemeen lijkt er een trend naar chiquere openbare ruimtes.**

“Wat ik zelf belangrijk vind is dat openbare ruimtes enige tijd mee kunnen gaan. De omlooptijd van

openbare ruimtes is drastisch afgenomen. Nu zijn er openbare ruimtes die de vijftien jaar niet halen. Terwijl er bij een goede materialisering geen reden voor herinrichting zou zijn. De Champs Elysées is in enkele eeuwen tijd maar enkele keren opnieuw ingericht.

Ik denk dat we een sterker onderscheid moeten maken tussen wat voor de korte en voor de lange termijn geldt. Bij het Van Heekplein vonden we het bijvoorbeeld belangrijk om het plein met natuursteen aan te laten sluiten bij de binnenstad. De gebieden daaromheen hebben we gewoner gemaakt, aansluitend bij de rest van de stad.

In zijn algemeenheid ben ik ervoor om de boel minder vaak open te gooien. In dat kader zouden we na moeten denken over het herorganiseren van de ondergrondse infrastructuur. Het organiseren van de ondergrondse infrastructuur vergt wellicht een extra voorinvestering, maar heeft als gevolg dat de groenstructuren robuuster worden en de straat niet voor elke wisselwijziging open hoeft te worden. De openbare ruimte kan zo op bepaalde plekken simpelweg rustiger blijven. Een goed voorbeeld is het vuilafvoersysteem in het nieuwe centrum van Almere. Zo'n vuilafvoersysteem voorkomt dat er allerlei grote vuilcontainers nodig zijn in de openbare ruimte. Den Bosch heeft ook zo in zijn ondergrondse infrastructuur geïnvesteerd dat de openbare ruimte in de binnenstad langere tijd onaangeraakt kan blijven.”

#### **Is een deel van het probleem niet dat er in een te hoge frequentie plannen gemaakt worden? De bomen op het Weena in Rotterdam zijn nog niet volgroeid of ze moeten alweer verdwijnen om plaats te maken voor een compleet nieuwe inrichting.**

“Je zou ook kunnen zeggen: als het een keer heel goed is aangelegd, met veel aandacht en goede materialen, robuust, dan kan het de Champs Elysées zijn. Dat is weliswaar een oude boulevard, maar het heeft een bepaalde chic waardoor je er vanaf wilt blijven. De Champs Elysées werd pas weer aangepakt toen er een parkeergarage van een aantal lagen onder aangelegd moest worden. Dat is een goede reden om het te vernieuwen. De boulevard vervuilt natuurlijk, maar dat is een kwestie van schoonmaken, bijhouden. De boulevard wordt niet meteen aangepakt als er een leuker tegeltje op de markt komt.”

#### **Het gaat om mooi verouderen?**

“Dat openbare ruimtes momenteel nauwelijks de tijd en kans krijgen om patina te krijgen, dat is een probleem. Dat zou wel moeten.”

#### **We moeten de veroudering toelaten?**

“Ja, dat denk ik wel. Steden zijn juist zo interessant vanwege de interactie tussen mensen, door het gebruik dat verandert en de geleidelijke transformatie ervan over een langere tijd. De plooiën hoeven niet continu gladgestreken te worden.”—