

Verdichten met menselijke maat. Een avond met Sjoerd Soeters

Op 20 juni 2024 organiseerde de Stichting BETER EINDHOVEN een avond met [de bekende architect en stedenbouwkundige Sjoerd Soeters](#) in Pand P. Hij heeft gedurende zijn carrière – en vooral met zijn [bureau PPHP \(Pleasant Places Happy People\)](#) – een aantal indrukwekkende stadstransformaties neergezet. Tijdens de lezing ging hij in op de principes die daarbij zijn gehanteerd. En passant leverde hij kritiek op de Eindhovense verdichtingsplannen.

Soeters' uitgangspunt is het welzijn van mensen in de openbare ruimte. Hij baseert zich op theorieën en inzichten van bekende, gerenommeerde stedenbouwkundigen zoals Jan Gehl en Camillo Sitte. Een prettige omgeving ontstaat als mensen elkaar kunnen zien en ontmoeten. Dat betekent dat bijvoorbeeld de afstand tussen mensen op straat niet te groot moet zijn. Op 25 meter afstand onderscheiden we 1,5 cm en dan kunnen we mensen nog net herkennen. Staan we verder van iemand af, dan is er geen herkenning meer. Daarom is 25 meter ook de kenmerkende afstand voor een goede openbare ruimte, waarin mensen een gevoel van geborgenheid en sociale veiligheid hebben. Mensen vermijden grote open pleinen, je voelt je er al snel verloren. Voor werkelijk grote evenementen ligt dat overigens weer anders.

De plattegrond van de openbare ruimte is van groot belang, zo stelt Soeters. Op veel plaatsen is de openbare ruimte te weinig afgebakend voor menselijk contact. De automobieleit heeft de afgelopen decennia steeds meer openbare ruimte opgeslokt, maar dat is ten koste gegaan van menselijke contacten en gezelligheid. Soeters stelt voor om woonwijken zo te ontwerpen dat de auto aan de rand blijft, zodat er een sociaal veilig verblijfgebied met tamelijk smalle straten voor voetgangers en fietsers ontstaat. Soeters verwees hierbij naar de klassieker van Jan Gehl, Life between buildings.

Vanwege het feit dat mensen elkaar maar tot 25 meter kunnen herkennen, is hoogbouw een probleem. Tot de vijfde woonlaag is er nog (oog)contact met mensen op de straat mogelijk: er is herkenning. Vanaf de zesde woonlaag is het contact met de straat volledig verbroken. Naast dit probleem is windhinder ook vrijwel onvermijdelijk bij hoogbouw. Er zijn wel wat technische oplossingen, maar het is niet eenvoudig. Bovendien, als je hoger wil bouwen dan 70 meter, lopen de bouwkosten enorm op, onder andere vanwege de kosten van installaties en eisen die er aan de brandveiligheid gesteld worden.

Verder hebben hoge gebouwen ruimte om zich heen nodig om licht te laten vallen op de onderste verdiepingen. Terecht hebben de meeste gemeenten (en ook Eindhoven) minimumeisen aan de hoeveelheid zon die er minimaal in een woning binnen moet kunnen komen. Dat betekent wel dat er relatief veel afstand tussen gebouwen moet zijn. Die afstand wordt groter naarmate de bebouwing hoger wordt. En dat heeft weer nare consequenties voor de ruimte tussen de bebouwing: die wordt bij hogere bebouwing vaak onaangenaam groot.

Soeters vindt de gedachte dat je groen op daken kunt leggen en zo 'natuur' kunt bouwen misleidend: dat gaat voorbij aan het feit dat 'groen' een gezonde bodem nodig heeft, waar een heel ecosysteem voor nodig is. Als er met daktuinen gewerkt wordt, moet er continu gedraineerd en bewaterd worden, en kunstmest toegevoegd. Een heilloze weg, gelet op de milieuproblemen die dat met zich meebrengt, aldus Soeters. Hij keert zich dan ook tegen de plannen van gemeente Eindhoven die voorzien in openbare ruimtes op hoogte (zie verderop).

Een ander uitgangspunt van Soeters is dat het gebied telkens nieuwe gezichtspunten moet openbaren als je er doorheen loopt. *Gebogen straten* zijn interessanter dan kaarsrechte. Zo nu en dan een ander doorkijkje, maakt mensen nieuwsgierig. De wandelaar wordt beloond want steeds openbaart zich een nieuw perspectief. Het zijn dit soort stedelijke ruimtes die mensen graag bezoeken als ze op vakantie gaan. Idealiter zouden mensen er een poos willen verblijven om een gesprek aan te knopen of 'een kind een aai over de bol te geven'. De straten in een stadswijk moeten dus niet louter doorgangruimte zijn.

Soeters hoort ambtenaren vaak het volgende zeggen: "We gooien er geld tegenaan en we gaan sociale woningbouw op hoogte aanbrengen." Maar het resultaat van dat 'sociaaldemocratische ideaal' is juist een armoedige sociale omgeving. Boven de vierde verdieping ben je alleen gericht op het silhouet van de stad, niet op sociale contacten. Daarom: "Wees zuinig op je stedelijke weefsel en de maat van de stedelijke ruimte."

Casus Zaandam

Een goed voorbeeld hoe herontwikkeling van een stad kan worden aangepakt is Zaandam. Hier is door PPHP intensief samengewerkt met alle betrokkenen en heeft een complete make-over plaatsgevonden. Belangrijk voor dit proces was de inzet en bestuurlijke moed van de burgemeester, Ruud Vreeman.

De uitgangspunten die zijn verwerkt;

1. Maximale mix van functies,
2. Gekrompen openbare ruimte, onder andere door het aanbrengen van een gracht met bruggetjes er overheen,
3. Fietsers en voetgangers door elkaar,
4. Geen auto's in het winkelgebied,
5. Gebogen straten.

Het samenbrengen van alle functies is ingewikkeld maar voorwaarde voor een intensief en attractief stadsleven. Dat betekent dat je om tafel moet met alle belanghebbende organisaties. "Tijdens die bijeenkomsten heb ik tekenend vast gelegd wat iedereen heeft gezegd. Na 200 tekeningen ben je zover dat alle kritiek en gedachten van iedereen verwerkt zijn. Dat duurt een half jaar."



Oorspronkelijk Zaandam



Huidig Zaandam (zelfde plek)

Casus Amsterdam: Sluisbuurt

Soeters sprak ook over een nederlaag: het stadsbestuur van Amsterdam koos in 2016 voor hoogbouw in de Sluisbuurt, een stuk grond in het IJ op het Zeeburgereiland. Hij heeft daar een doorgerekend alternatief stedenbouwkundig plan tegenover gezet met evenveel woningen, maar zonder echte hoogbouw. Helaas is daar niet voor gekozen.



gekozen



alternatief PPHP

Eindhovense plannen

Verdichtingsvisie

Soeters heeft in zijn jeugd lange tijd in Eindhoven gewoond en kent de stad goed. Hij zegt verbijsterd te zijn over de naïviteit en het "bedrog" van de Eindhovense Verdichtingsvisie Binnenstad, en in het bijzonder het daklandschap dat op bestaande gebouwen van de Eindhovense laag ontwikkeld zou moeten worden. Dat groene dak zou als verblijfsgebied moeten fungeren dat voor iedereen bereikbaar is. Maar dat is volgens Soeters nog nooit ergens in de wereld gelukt. "Geen enkele bewoner of ontwikkelaar zal dit goed vinden." Bovendien is het vrijwel onmogelijk om toezicht en sociale veiligheid te garanderen.

Vervolgens moet er ook nog een toren op de onderste laag geplaatst worden. "Blijft dat daaronder net zo gezellig?" Basisfout is dat men gebouwen presenteert. Maar in een stad gaat het niet om gebouwen, het gaat juist – zoals Jan Gehl zegt – om het leven tussen de gebouwen.



Eindhovense Verdichtingsvisie Binnenstad: nieuwe volumes op de bestaande Eindhovense laag.

Volgens Soeters is er weinig nagedacht over de Verdichtingsvisie. Het is juist de bedoeling om kritiek uit te oefenen op "je eerste domme voorstellen". "Je moet misschien wel 20 of 40 tekeningen maken voordat alle uitgangspunten en voorwaarden op een uitgebalanceerde wijze in de tekening zijn gekomen." Hij vermoedt dat over de karikaturen die in de Verdichtingsvisie zijn opgenomen, waarschijnlijk geen enkele vraag is gesteld. Noch is er zelfkritiek op uitgeoefend. "Zo'n nota wordt vervolgens het publiek ingesmeten, met allemaal prachtige teksten over hoe geweldig het zal worden. Daarom vind ik dat het bedrog is."

Stadhuisplein

Ten aanzien van het Stadhuisplein waarschuwde Soeters voor een doods plein, met het kale en lege Rotterdamse Schouwburgplein als afschrikwekkend voorbeeld. In zijn ogen is het Stadhuisplein te groot, zijn er te weinig openingen en zijn de geprojecteerde wanden troosteloos ("dood"). Je kunt zo'n plein niet met heel hoge gebouwen redden. Dat biedt geen comfort. Er is geen relatie tussen mens en de enormiteit van die gebouwen. Ook hier hoort de publieke ruimte het uitgangspunt te zijn, niet de volumes van gebouwen. Hoe krijg je de zaak tot leven? Wanneer hebben bewoners en bezoekers het gevoel dat ze op een aangenaam plein vertoeven?

Hij pleit ervoor midden op het huidige plein laagbouw te situeren die de open ruimte verkleint en beschutting en bezonning brengt. Die paar werkelijk grote evenementen per jaar, zouden beter op een andere plek georganiseerd kunnen worden. *"PSV wordt tenslotte hooguit één keer per jaar kampioen, en het bevrijdingsfestival kunnen we vast ook anders vormgeven."* Soeters beklemtoont dat dit slechts een voorlopig idee is, "een dom eerste schetsje waarvan er nog een honderd nodig zijn voor je een echte oplossing hebt". Hij ziet een stedenbouwkundige eerder als een notulist die met zijn tekeningen verslag doet van een multidisciplinair ontwerpproces.

KnoopXL

Soeters heeft de voorlopige, nog niet nader uitgewerkte ideeën voor KnoopXL bekeken en concludeert dat de plannen voor de bebouwing van Fellenoord er niet aantrekkelijk uitzien. De verkeersader die Fellenoord nu is, blijft bestaan, alleen wordt de naam veranderd in 'Boulevard'. Zolang die brede straat voor de afwikkeling van het autoverkeer moet zorgen, zal dat een barrière vormen om een eenheid met de rest van Woensel-Zuid te vormen.

Soeters' spontane idee is om die autoweg tegen het spoor aan te leggen, zodat de hele nieuwe stadswijk bij Woensel getrokken kan worden. Vanuit de zaal kwam daarop de reactie van Thom Aussems dat het Hoogspoor zou moeten plaatsmaken voor een langgerekte ondergrondse spoorzone. Dat zou pas werkelijk een oplossing bieden en de stadsplattegrond pas echt kunnen verbeteren.

Soeters wijst erop dat de KnoopXL-plannen de structuur van Fellenoord niet wezenlijk veranderen: er staan hoge gebouwen en er komen hoge gebouwen voor terug. Let wel: er moet worden gesloopt, dat is kapitaalvernietiging. Dat kapitaal moet terugverdiend worden met nieuwbouw. Als vuistregel geldt, aldus Soeters; **"Dat er dan twee keer zo veel terug moet komen om de kosten te dekken."**