

Vrijheid, gelijkheid en broederschap

# Thuis in eigen stad

**Bouwen aan gemeenschap betekent niet alleen zorgen voor ontmoeting en verbinding, maar ook zorgdragen voor de fysieke leefomgeving die deze ontmoeting en verbinding stimuleert. Ruimtelijke ordening is daarmee niet alleen een vraag waar welke woning zou moeten staan, maar vooral ook een vraag aan wat voor samenleving we willen bouwen. Voor het antwoord op deze vraag toetst Jan Werkman drie ideeën voor een rechtvaardige stad: vrijheid (liberalisme), gelijkheid (utilisme) en broederschap (sociale rechtvaardigheid).**

Door Jan Werkman



Politiek-filosofische ideeën over rechtvaardigheid klinken door in de ruimtelijke ordening. Hoe? Voor het gemak neem ik de drie principes van Franse Revolutie. Ik zet ze wat gechargeerd neer, want de ruimte is nu eenmaal beperkt, maar daarmee worden de verschillen wel duidelijk. Daarbij refereer ik aan vijf kenmerken van een stedelijke structuur: paden, grenzen, districten, knooppunten en herkenningspunten.



AUTEUR  
Jan Werkman is filosoof en planoloog, en werkt als project-leider Ruimtelijke Ontwikkeling bij de gemeente Montferland.

**Liberalisme** | Kort gezegd draait rechtvaardigheid volgens het liberalisme om de vrijheid van het individu, het leven te kiezen dat hij of zij voor ogen heeft: een rechtvaardige samenleving op haar beurt stelt ieder daartoe in staat. De overheid dient zich daarbij te bekommeren om de vrijheid van haar burgers. Dit geldt zowel in negatieve zin (vrijheid van onderdrukking, geweld, gevangenschap) als in positieve zin (vrijheid tot deelname aan de samenleving, toegang tot onderwijs en werk, vrijheid tot zelfontplooiing). Authenticiteit, zelfontplooiing en individualisering sluiten aan bij dit liberale denken.

Het is dan ook niet aan de overheid om zich te nadrukkelijk bezig te houden met het vormgeven van de fysieke leefomgeving. Door ruimte te geven aan het individu (en daarmee de markt) bepalen efficiëntie en vraag en aanbod de hoofdlijnen van de ruimtelijke ordening. De publieke ruimte wordt beperkt en de toon wordt gezet door economische clusters.

In een liberale stad worden de routes (wegen, paden) ingericht op basis van efficiëntie. Een grid is niet alleen kostenefficiënt om aan te leggen, het stelt burgers ook in staat snel van A naar B te komen. De auto is dominant in het straatbeeld en krijgt de voorkeur boven langzaam verkeer of het openbaar vervoer. Het rechtlijnige stratenpatroon van Manhattan, New York is hier een mooi voorbeeld van. Grenzen in een stedelijke structuur zorgen voor onderscheid en vorm. Bij een liberale stad zien we vooral dat op plaatsen waar de economische activiteit toeneemt, zoals bij een bankendistrict, historische grenzen en structuren verdwijnen. Denk aan een gracht die gedempt wordt ten gunste van een rondweg. Nieuwe grenzen worden vermeden of zijn eerder functioneel. Wijken en buurten zijn eveneens functioneel ingericht. Functies clusteren zich, wat eraan bijdraagt dat verschillen tussen wijken en buurten groot kunnen zijn. Knooppunten vormen zich juist rondom deze clusters, en ook de kenmerkende gebouwen

bevinden zich hier vaak. Denk aan een wolkenkrabber, een bankgebouw of een groot winkelcentrum als blikvanger van een stad. In London vormt bijvoorbeeld naast de Big Ben en de Tower Bridge ook het financiële district een herkenningspunt.

**Utilisme** | Binnen het utilisme wordt rechtvaardigheid gezien als het realiseren van zo veel mogelijk geluk voor zo veel mogelijk mensen, of dat nu voor elke handeling afzonderlijk moet worden bekeken of via overkoepelende ordende principes. Gelijkheid en het algemeen belang zijn van grote waarde binnen utilistische theorieën. Omdat je in principe geen reden hebt om je eigen geluk waardevoller of belangrijker te achten dan dat van anderen, biedt dit ruimte voor een overheid om actief te sturen op het goede leven en de maximalisering van geluk. Een overheid die zich nadrukkelijk mengt met ruimtelijke ordening zorgt voor meer overkoepelende structuur in een stad dan bij een liberale stad. Publieke voorzieningen (zowel in de vorm van gebouwen als pleinen en parken) zijn juist nadrukkelijk aanwezig, omdat deze bijdragen aan de maximalisering van geluk voor zo veel mogelijk mensen. Doordat individueel ongemak makkelijker weggestreept kan worden tegen het algemeen belang is er ruimte om groots in te grijpen en op grote schaal te werken aan een goede stedelijke structuur.

De publieke voorzieningen en de gebouwen met de fysieke ruimtes die hierbij horen, spelen de hoofdrol in de utilistische stad. Door middel van grote,

vaak radiale wegenpatronen wordt voor inwoners van de stad de afstand tot publieke voorzieningen verkleind. Naast deze brede wegen met veel capaciteit is er ook een goed openbaar vervoer, om iedereen gelijke toegang te geven tot de publieke ruimte. (De binnenstad van) Parijs is een goed voorbeeld hoe dit eruit kan zien. Grenzen en scheidingen in de utilistische stad zijn niet zozeer historisch ingegeven, maar meer functioneel. Grenzen worden ingezet om wijken en buurten van elkaar te scheiden. Binnen deze wijken is er sprake van enige sociale mix, binnen de stad als geheel van grotere gelijkheid. De belangrijkste knooppunten bevinden zich op centrale locaties, en bevorderen de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de stad. Treinstation Shinjuku in Tokyo is hier een mooi voorbeeld van: niet alleen is dit het drukste treinstation ter wereld, het ligt ook vlak bij een ziekenhuis en een groot park. Herkenningspunten zijn bestuurlijke centra en publieke voorzieningen, zoals een ziekenhuis, universiteit of gemeentehuis.

**Sociale rechtvaardigheid** | Als derde theorie van rechtvaardigheid kijken we naar de sociale rechtvaardigheidstheorie. Hier ligt de nadruk op dialoog, gemeenschapsvorming en politieke participatie. Prominente filosofen als Rawls en Habermas beroepen zich op termen als redelijkheid om te komen tot een samenlevingsvorm waarin rechtvaardigheid het beste geborgd is. Hierbij draait het dus minder om de uitkomst van een politiek proces, en meer om het proces zelf. En hoewel vrijheid en gelijkheid beide voorwaarden

zijn van politieke participatie, worden deze in het perspectief gesteld van de gemeenschap van burgers die samen tot rechtvaardigheid moet komen. Het zal niet verrassen dat de aanhangers van deze ideeën sterke voorvechters van een gezonde democratische cultuur zijn.

Omdat de theorie van sociale rechtvaardigheid zich niet nadrukkelijk richt op een bepaalde uitkomst, is het effect op de ruimtelijke ordening iets moeilijker te onderscheiden, doch nog altijd aanwezig. Het belang van gemeenschap en ontmoeting voor een rechtvaardige samenleving worden benadrukt, en juist daarom is er in de stedelijke structuur aandacht voor ontmoetingsplekken en verbinding. Snelle verkeersbewegingen worden afgeremd of omgeleid om burgers in staat te stellen elkaar te ontmoeten. Vaak zijn steden, en zeker binnensteden, compacter. Ook is er meer aandacht voor behoud en versterking van historische karakter, om te ondersteunen bij het gevoel van inwoners dat ze bij de stad (en haar gemeenschap) horen.

De beweegruintes in sociaal rechtvaardige steden zijn ingericht op langzaam verkeer. Wandel- en fietsverbindingen dooraderen de stad, en centra zijn autoluw. Grenzen worden vooral ingezet om het karakter van een wijk, buurt of stad te behouden of te versterken. Historische grenzen zoals een stadsmuur of gracht worden zoveel mogelijk versterkt en worden onderdeel van de hoofdstructuur van de stad, bijvoorbeeld door het te combineren met een park. In de binnensteden van Amsterdam en Utrecht wordt dit veelvuldig, en steeds meer, toegepast. Tussen delen van de

stad kan verschil zitten, maar toch vormt de stad één geheel. Steden als Stockholm en Kopenhagen laten dit goed zien, met wijken die gescheiden zijn door historische of geografische grenzen, maar toch samen één geheel vormen. Knooppunten bevinden zich juist op die plaatsen waar ontmoeting en gemeenschap mogelijk is, en worden regelmatig gemarkeerd door een kerk, dorpshuis of toonaangevend plein. Natuurlijk zijn hier nog veel kanttekeningen bij te plaatsen. Zo zijn er veel meer factoren die meespelen bij het ontstaan van een bepaalde stedelijke structuur. Ook zijn de effecten moeilijk meetbaar. Toch laat bovenstaande zien dat ideeën die in de samenleving leven over rechtvaardigheid, de rechtvaardige samenleving en de rol van de overheid daarbij, invloed hebben op de ruimtelijke ordening. Bij het maken van beslissingen over de fysieke leefomgeving moeten we deze achterliggende ideeën dan ook niet uit het oog verliezen.

**Positie ChristenUnie** | In haar beginselverklaring biedt de ChristenUnie al een aantal handvatten om haar positie te duiden in het geschetste speelveld. Wat direct opvalt is dat ze overheid als zorgdragend neerzet, maar ook direct haar invloed en sturing inperkt. De overheid “is geroepen recht te beschermen en onrecht te bestrijden. Zij waakt over de ordening van de samenleving en het gemeenschappelijk belang. Zij beschermt het kwetsbare en de kwetsbaren”, maar “neemt de verantwoordelijkheid van andere maatschappelijke verbanden niet over.” Met oog voor de veelkleurigheid van de

samenleving draagt de overheid zorg voor volksgezondheid, volkshuisvesting en infrastructuur, en zij waakt daarbij voor onbegrensd optreden.

De aandacht voor gemeenschap wordt benadrukt als de beginselverklaring uitsprekt dat de overheid “de kans van ieder om mee te doen” beschermt. Ze ondersteunt de verantwoordelijkheid van maatschappelijke verbanden, waarin opnieuw het belang spreekt dat burgers geëngageerd zijn in de samenleving, meedoen, en samen dienen te werken aan een rechtvaardige samenleving. De bloei van gemeenschappen wordt duidelijk hoog geacht, met het oog op een rechtvaardige samenleving die daarbij past. Dit lijkt aan te sluiten bij het idee van sociale rechtvaardigheid. Hoewel theorie en praktijk vaak nog ver uit elkaar liggen, kan er dan ook mogelijk inspiratie gehaald worden uit de manier waarop de structuren van een sociaal rechtvaardige stad worden vormgegeven.

Voor we naar concrete tips gaan, is het goed nog even stil te staan bij een aantal uitdagingen waar een meer politiek-filosofische kijk op ruimtelijke ordening voor komt te staan. Het is immers niets voor niets dat filosofische discussies bij het vormgeven van een ruimtelijke ontwikkeling niet de boventoon voeren. Op basis van mijn eigen ervaring als projectleider in de ruimtelijke ordening wil ik vier knelpunten aanstippen.

### 1. Woningnood

Al enige tijd is de vraag naar woningen significant hoger dan het aanbod. Ruimtelijke ontwikkelingen duren echter lang. Alle pogingen van het ministerie, provincies en gemeenten ten spijt, duurt het jaren voordat een project

tot realisatie overgaat. Wetgeving, procedures en de complexiteit van de opgaven maken dat versnelling lastig is en vertraging gemakkelijk optreedt. De focus van bestuurders, politici en beleidsmakers ligt dan vaak bij het zo snel mogelijk realiseren van de plannen. Er is dan minder ruimte om met elkaar het gesprek te voeren over de rechtvaardige stad en de politiek-filosofische keuzes die hierbij horen.

### 2. Regeldruk

Hoewel elke regel met een reden is opgesteld, kunnen de hoeveelheid voorwaarden gebiedsontwikkeling soms ook ten onrechte in de weg staan. Omdat inwoners goed hun rechten kennen en steeds vaker daarvoor opkomen, wordt de focus op wet- en regelgeving verder versterkt. Creativiteit en maatwerk worden lastiger als die risico's opleveren bij een eventuele verdediging van de gemaakte keuze voor een rechter.

### 3. Klimaatopgave

Rekening houden met bodem en water is in veel ruimtelijke ontwikkelingen van groot belang. Wateroverlast, droogte, overstromingen en hittestress spelen een rol vanaf locatiekeuze tot de inrichting van de openbare ruimte. Hoewel deze aandacht in principe positief is, bestaat het gevaar dat de focus in de ruimtelijke ordening opnieuw te veel komt te liggen op praktische vragen. Politiek-filosofische vragen verdwijnen naar de achtergrond, terwijl deze juist ook op dit thema zeer relevant zijn. Denk alleen al aan de vraag of de overheid een bepaalde methode van omgaan met klimaatopgaven moet afdwingen, of dit over zou moeten laten aan de markt.

#### 4. Conceptbouw

Ten slotte is het goed nog even stil te staan bij de opkomende standaardisering en conceptbouw. Het bouwen van conceptwoningen in een fabriek en andere vormen van standaardisering dragen bij aan het lager houden van kosten zonder in te boeten op ambities als duurzaamheid en circulariteit. Hoewel dit positief is, bestaat het risico dat de standaardconcepten een te nadrukkelijk stempel gaan drukken op de gebiedsontwikkeling. Er wordt dan niet eerst nagedacht over de filosofie achter de ruimtelijke ordening, maar direct gestart met de 'uitkomst'. Dat beperkt gebiedsontwikkeling. Ruimtelijke ordening vergt politieke, en zelfs politiek-filosofische keuzes. De soep wordt gelukkig niet zo heet gegeten als hij in dit artikel wordt opgediend. Op veel plekken komen mooie gebiedsontwikkelingen tot stand, ondanks bovenstaande punten. Nog altijd wordt het gesprek gevoerd over de reden waarom steden worden gebouwd en onderhouden. Politieke filosofie is niet helemaal weg, maar bovenstaande vier punten vormen (een deel van) de context waarbinnen de ruimtelijke ordening in Nederland opereert.

**Tips voor bestuurders** | We hebben gezien hoe ideeën over rechtvaardigheid, een rechtvaardige samenleving en de rol van de overheid daarin, invloed hebben op de ruimtelijke ordening en een stedelijke structuur. Vanuit het gedachtegoed van de ChristenUnie zijn voldoende aanknopingspunten om deze link ook te kunnen maken. Daarom geef ik nog enkele aandachtspunten mee aan

ChristenUnie-bestuurders en -politici. De kans is groot dat niet iedereen tot dezelfde aandachtspunten komt. Of dat er nog voldoende discussie is over de praktische implicaties van bepaalde filosofische ideeën. Maar dat is niet erg; dan voeren we in ieder geval het goede gesprek met elkaar. Wat mij betreft zijn dit vijf tips:

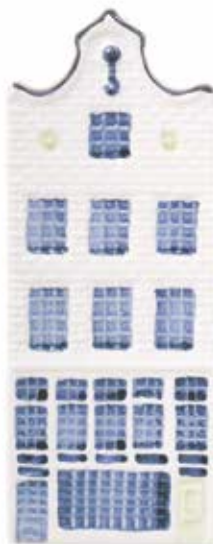
##### 1. *Stuur door visie in plaats van regelgeving*

Meer aandacht voor de politiek-filosofische vragen geeft winst op twee onderdelen. Aan de ene kant kun je als bestuurder of politicus nadrukkelijker richting geven op basis van het idee van rechtvaardigheid dat je onderschrijft. Tegelijkertijd biedt dit kansen om de regelgeving te verminderen, en daarmee regeldruk tegen te gaan. Zorg er daarom voor dat vroeg in het proces een moment komt om een visie te geven. Binnen de gemeenteraad zou dit bijvoorbeeld kunnen met een ontwikkelkader, -strategie of -visie. Door minder te sturen via exacte regelgeving en meer via visie en uitnodigingsplanologie, kan er meer ruimte geboden worden voor creatieve oplossingen, die bijdragen aan het grotere plaatje dat men voor ogen heeft.

##### 2. *Maak je hard voor de gemeenschap*

Bovenstaand punt lijkt te suggereren dat er zo min mogelijk gestuurd zou moeten worden. Het kan echter juist passen bij een sociaal rechtvaardige stad om nadrukkelijk te sturen op een aantal cruciale punten. Een mooi voorbeeld hiervan is de bereikbaarheid voor de auto binnen een wijk. Inwoners, huidige én toekomstige, zullen allemaal graag de auto voor de deur willen

*“Als we inwoners zoveel mogelijk willen stimuleren onderdeel te zijn van een gemeenschap, de mogelijkheid willen bieden zich thuis te voelen, en mee te laten draaien in de samenleving, dan zijn deze karakters van steden van belang.”*



parkeren. Zoals we zagen is een stad die is ingericht op de auto, niet ingericht op ontmoeting en verbinding. Juist daarom moet hier nadrukkelijker gestuurd worden. Dit punt zou als uitgangspunt in een gemeentelijke omgevingsvisie kunnen worden verankerd, om daarna in concrete ontwikkelingen verder uitgewerkt te worden.

### **3. Wees zuinig met karakter**

Nagenoeg elke woonplaats heeft wel historisch bijzondere of anderszins karakteristieke plekken, gebouwen, en stedelijke structuren. Denk aan een marktplein of kerktoeren. Als we inwoners zoveel mogelijk willen stimuleren onderdeel te zijn van een gemeenschap, de mogelijkheid willen bieden zich thuis te voelen, en mee te laten draaien in de samenleving, dan zijn deze karakters van steden van belang. Moet voor een gebiedsontwikkeling vanwege economisch belang of algemeen nut een karakteristieke weg worden omgelegd, een karakteristiek pand gesloopt, of een oude bomenlaan gekapt? Dan is het goed om als ChristenUnie-politicus of -bestuurder op te komen voor de waarde van deze elementen voor de gemeenschap.

### **4. Versterk de bestaande gemeenschappen en wijken**

De woningnood stuurt beleidsmakers, bestuurders en politici naar het bouwen van nieuwe wijken en buurten. Maar ruimtelijke ordening die bijdraagt aan ontmoeting, verbinding en gemeenschap, mag de bestaande wijken niet vergeten. Laat je als bestuurder of politicus informeren over de stand van zaken: hoe is de verbinding binnen

de wijk, wat is de demografische opbouw, past de wijk nog bij de samenleving die we voor ogen hebben? Regelmatig kan een opknopbeurt van een wijk, bijvoorbeeld ten behoeve van klimaatadaptatie, gecombineerd worden met diversificatie, het toevoegen van woningen en het versterken van de mogelijkheid binnen een wijk om elkaar te ontmoeten. Juist vanuit de ChristenUnie zou hiervoor aandacht moeten zijn. Een onderzoek naar een aantal van bovengenoemde factoren in de wijk zou een start kunnen zijn.

### **5. Investeer in de publieke ruimte**

Houd (fysieke én financiële) ruimte voor publieke ruimte. Openbare ruimte bij gebiedsontwikkeling is duur: wél investeringen voor aankoop en aanleg, maar geen directe opbrengsten. Om een gebiedsontwikkeling rendabel te krijgen wordt daarom vaak zo veel mogelijk grond 'uitgeefbaar' gemaakt, dat wil zeggen verkoopbaar. Maar voor ontmoeting, verbinding en gemeenschap zijn juist de parken, pleinen, dorpshuizen en ontmoetingsruimtes zo belangrijk. Laten we dan ook niet koste wat het kost vasthouden aan een sluitende grondexploitatie, maar gemeenschap en ontmoeting, ook op de langere termijn, in de gaten blijven houden. Dat past immers bij de het idee van rechtvaardigheid dat ten grondslag zou móeten liggen aan de ruimtelijke ordening.