

TOT HET GAATJE EN DAN VERDER

Veertig jaar opbouwwerk, van Rotterdam tot Afghanistan

Mar Aalders
Jan J.B. Kuipers



INHOUD

| | |
|---|-----------|
| Voorwoord | 7 |
| <i>door Eisse Kalk</i> | |
| Tot het gaatje en dan verder | 11 |
| <i>Jeugd, diensttijd en Unilever (1938-1971)</i> | |
| Vuurdoop in de Afrikaanderwijk | 18 |
| <i>Stichting Hulp aan Buitenlandse Werknemers Rijnmond (1971-1975)</i> | |
| Een eigen school voorbij het praatbos | 25 |
| <i>Zestienhoven, Vreewijk en het experiment van de Brinkschool (1975-1981)</i> | |
| Een legertje van ambtenaren en politici | 34 |
| <i>Oppbouwwerk en 'anarchie'</i> | |
| Een park op een doos, een flat als dorp | 38 |
| <i>Oppbouwwerk in Oud-Charlois (1981-1987)</i> | |
| Het einde van de dictatuur van de 51 procent | 44 |
| <i>Sociocratie en het 'model Charlois'</i> | |
| Geen soesa, maar werk | 50 |
| <i>Stichting Wijkplaats en Soezha (1984-1989)</i> | |
| Herstel van veiligheid en 'herbergzaamheid' | 55 |
| <i>Werkgelegenheidscoördinator Stichting Werk in Charlois (SWIC), 1989-1993</i> | |
| 'Links, rechts, door het midden, eronderdoor of eroverheen' | 67 |
| <i>Afscheid en een 'balans' van SWIC (1993)</i> | |
| De banentovenaar | 73 |
| <i>Landelijk Samenwerkingsverband Achterstandsgebieden (LSA) (1993-1994)</i> | |
| Kwartiermakers en stroomlijnende ambtenaren | 81 |
| <i>Start van Buro Werk op Maat (1994-1995)</i> | |

| | |
|--|------------|
| 'Dutch Cities For Tuzla' | 91 |
| <i>Wederopbouw in Bosnië-Herzegovina, kanton Tuzla (1995-2000) (I)</i> | |
| Het 'vijfjarenplan' | 105 |
| <i>Wederopbouw in Bosnië-Herzegovina, kanton Tuzla (1995-2000) (II)</i> | |
| Niks is onmogelijk in Spišská Nová Ves | 116 |
| <i>Intermezzo in Oost-Slowakije (maart 1997)</i> | |
| 'Niet de vis uitdelen, maar leren vissen' | 119 |
| <i>Wederopbouw in Bosnië-Herzegovina, kanton Tuzla (1995-2000) (III)</i> | |
| Totaaloverzicht projecten Bosnië | 134 |
| 'Planet, People, Profit' | 136 |
| <i>Initiatiefgroep Duurzaam Middelburg (2002-2010)</i> | |
| Van wijkplan tot troepgroep | 144 |
| <i>Opbouwwerk in Nieuw Middelburg (2004-2005)</i> | |
| 'Jullie sterven niet aan kalashnikovs, maar aan het vuil' | 152 |
| <i>Kabul en Jalalabad (2006-2008/2011)</i> | |
| Rode draden op een lange route | 167 |
| <i>Terugblik op een halve eeuw werk aan de samenleving</i> | |
| Kort overzicht loopbaan | 174 |
| Bronnen en literatuur | 175 |

VOORWOORD

Voor u ligt een boek over het leven en werk van een kanjer. Of eigenlijk twee kanjers, die samen het Buro Werk op Maat hebben gestart in de jaren negentig van de vorige eeuw. Die twee kanjers zijn Mar(tin) Aalders en zijn vrouw en partner Lenie Kanters.

Ik gebruik het woord kanjer omdat het een geliefde uitdrukking is van Mar om de mensen te kenschetsen met wie hij zich weet te omringen, of die zich aangetrokken voelen tot zijn manier van werken en (goed) leven. Dat hij zoveel kanjers tegenkomt is geen toeval. Ze komen op hem af door zijn levenslust en zijn hartveroverende enthousiasme voor de publieke zaak. Maar vooral door de manier waarop hij zijn medeburgers weet te inspireren tot het nemen van initiatieven voor hun eigen buurt, wijk of stad.

Mar Aalders ontmoette ik voor het eerst in de jaren tachtig toen hij een reputatie had opgebouwd als 'de banenmaker van Charlois'. Op een creatieve manier wist hij de vraag van een aantal grootwinkelbedrijven en ondernemers naar tijdelijke arbeidskrachten te koppelen aan een aanbod van drugsverslaafden en ander 'ongeregd volk' die wel enkele uren per dag betaald werk wilden verrichten.

Het is een voor Mar kenmerkende koppeling van het sociale aan het economische. Die combinatie van opkomen voor de mensen met minder kansen en initiatieven ontwikkelen om die mensen te laten participeren in de samenleving loopt als een rode draad door de projecten en werkzaamheden die hij in zijn hele leven heeft uitgevoerd.

De ervaringen die hij hier opdoet, zet hij vervolgens samen met Lenie om in een nieuw initiatief, het Buro Werk op Maat. Dit initiatief is voor Mar de perfecte werk- en bedrijfs-vorm waarin hij de ervaringen en vaardigheden opgedaan in het bedrijfsleven en in het opbouwwerk, op de meest inventieve wijze kan combineren. De werkwijze die Mar en Lenie ontwikkelen, omvat een aantal kenmerken uit zijn vorige werkervaringen:

- ieder project start met een inventarisatie van behoeften en mogelijkheden van de doel-groep, in eerste instantie de categorie van 'onbemiddelbaren' in de bakken van het gemeentelijk arbeidsbureau en/of sociale dienst;
- het bundelen en 'poolen' van alle gemeentelijke diensten of bedrijfsonderdelen die WERK aan te bieden hebben, in een werkmaatschappij met een gemeenschappelijk 'front office';
- een uitvoerend 'servicecentrum' dat alle diensten bundelt die aan bewoners kunnen worden aangeboden (klussenproject, buurtconciërge e.d.) c.q. een MKB-pool die de diensten bundelt, die worden aangeboden aan het bedrijfsleven;
- in een laatste fase van het project zorgen voor opvolgers die het project over kunnen nemen en voort kunnen zetten.

Deze werkwijze wordt met succes toegepast in een aantal gemeenten en bedrijven. Als eerste in Amsterdam, waar deze deskundigen uit Rotjeknor aanvankelijk met enige sceptis worden begroet, maar daarna met groeiende waardering voor de resultaten van hun werk worden omarmd door een aantal stadsdeelbesturen en het centrale stadsbestuur. Daarna volgen projecten in Delfshaven en het Gemeentelijk Havenbedrijf in Rotterdam en voor het stadsgewest Middelburg/Vlissingen en Alphen a/d Rijn.

Het bijzondere van de door Mar en Lenie ontwikkelde werkwijze blijkt als Mar het verzoek krijgt voorgelegd van de Helsinki Citizens Assembly, de Nederlandse Hugo de Groot Stichting en het Kamerlid Ina Brouwer of hij mee zou willen helpen aan de wederopbouw van Tuzla, een regionale hoofdstad in het door de oorlog geteisterde Bosnië. Mar en Lenie kennen het vroegere Joegoslavië goed van eerdere vakantiebezoeken en Mar aarzelt geen moment. Na een bezoek van een week komt hij terug met een advies over de aanpak van die wederopbouw, dat een aantal kenmerken van de Buro Werk op Maat-methode verbindt met de moeilijke aanvangssituatie in Tuzla:

- beginnen met een verkenning en inventarisatie van de behoeften en de kansen via gesprekken met *local leaders* en gezamenlijke bezoeken van de burgemeester ('kanjer' Selim Bešagić) en Mar aan een aantal buurthuizen;
- vertalen van deze behoeften in een vraag met concrete projecten;
- koppeling van deze vraag aan het aanbod dat Mar weet te ontwikkelen bij gemeenten en bedrijven in Nederland en in enkele Engelse steden;
- het vormen van vitale coalities tussen deze gemeenten en maatschappelijke organisaties en hun partners in de stad Tuzla;
- een verbintenis aangaan van vijf jaar voor de wederopbouw: Mar en Lenie gaan in Tuzla wonen en richten daar een werkmaatschappij op;
- ze nemen Bosnische medewerkers in dienst, die later voor de continuïteit zorg dragen.

Na al deze omzwervingen en lotgevallen kom ik Mar tot mijn aangename verrassing opnieuw tegen. Nu in het kader van de campagne Initiatieven voor Duurzaamheid. Mar richt de Initiatiefgroep Duurzaam Middelburg op en zet zich in voor duurzame projecten (o.m. een aantal zonnecellen) in het Sint-Jansgebied in de binnenstad van Middelburg, waar hij sinds een aantal jaren met Lenie woont.

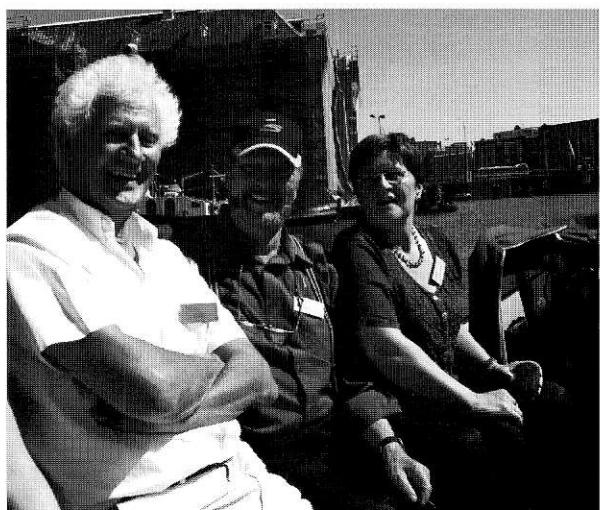
We besluiten nog een keer samen te werken aan het project Initiatieven voor Veiligheid in de wijk Nieuw Middelburg. Binnen een jaar weet hij van een groep ontevreden buurtbewoners een stevige beheergroep te maken die met succes opkomt voor de veiligheid en leefbaarheid in de buurt.

Deze kroniek van het werk en leven van Mar Aalders geeft een goed beeld van de veranderingen die zich hebben voorgedaan in de rol en positie van bewonersorganisaties in relatie tot de overheid en de (on)mogelijkheden voor bewoners om meer invloed uit te oefenen op hun eigen woon- en leefomgeving en te kunnen participeren in de samenleving. Bestuurders en ambtenaren stellen in de afgelopen decennia steeds meer grenzen aan inspraak en participatie via verordeningen en regelgeving. Meermalen nemen zij initiatie-

ven van bewoners over in plaats van deze te koesteren en te benutten om samenwerking op basis van gelijkwaardigheid te stimuleren. 'Onteigening', noemt hoogleraar Jan Willem Duyvendak deze handelwijze terecht. Het gevolg is dat steeds meer actieve bewoners liever betrokken willen zijn bij acties en initiatieven die zij zelf kunnen besturen. Dat zijn niet altijd initiatieven die passen in het staande beleid of die de overheid welgevallig zijn. Maar dat juist die initiatieven wel ondersteuning verdienen van onafhankelijke deskundigen en opbouwworkers, wordt uit deze publicatie wel zeer duidelijk. Deze initiatieven getuigen bovendien vaak van een betrokkenheid bij de publieke zaak die de basis vormt voor het opbloeien van nieuwe vormen van *Zivilbürgerschaft* die betekenisvoller zijn voor de noodzakelijke vernieuwing van de democratie dan de door politici nog steeds nagestreefde vormen van *Staatsbürgerschaft*. Het ondersteunen van burgers die willen (mee) beslissen over hun eigen werk- en woon situatie, leidt tot gezonde en vitale vormen van lokale democratie. Die alledaagse democratie vormt tevens de beste basis voor het bestrijden van eigentijdse vormen van populisme. Wij zijn Mar Aalders dankbaar dat hij zijn ervaringen en vaardigheden met ons heeft willen delen, en Jan J.B. Kuipers dat hij die verhalen in nauwe samenwerking met Mar zo inspirerend heeft willen boekstaven.

Eisse Kalk

Directeur Agora Europa, stichting voor democratie en cultuur



Eisse Kalk met Mar en Lenie op de Amsterdamse grachten, zomer 2010 (foto Carmen Flagiello).

GEEN SOESA, MAAR WERK

Stichting Wijkplaats en Soezha (1984-1989)

Als wijkontwikkelaar in Oud-Charlois begint Mar Aalders zich te interesseren voor werkgelegenheidsprojecten. Met medestanders van de Stichting Wijkplaats worden diverse projecten opgezet. Ook ontstaat er samenwerking met de organisatie Greenbank in Liverpool.

De stadsvernieuwing behelst een flinke facelift voor Oud-Charlois. Er komt een volledig nieuw hart met winkels, een school en bibliotheek, een club- en buurthuis en zelfs een internationaal vrouwencentrum. Ook de winkelstraat Wolphaertsbocht wordt aangepakt en komt in de oude glorie terug. Een door de bewoners opgerichte Stichting Hart van Charlois maakt zich sterk voor een geïntegreerde aanpak, waarbij ook het wijkpark wordt gerenoveerd en het straatmeubilair wordt aangepakt. Het project Stadsvernieuwing in Oud-Charlois is al veel ouder en bestrijkt in totaal een periode van drieëntwintig jaar: van 1974 tot 1997. Beleidmatig draait het project vanaf ongeveer 1982.

Een vernieuwd Oud-Charlois! Dit is inmiddels een van de wijken waar ook yuppen komen wonen. Maar tijdens een bezoek dat ik kortgeleden bracht zie ik ook hier weer dat als de zaak niet goed wordt onderhouden, er snel weer sprake is van verpaupering en leegstand.

Opknapbeurten kunnen de hoge werkloosheid niet uit de wijk bannen. De Werkgroep Oud Charlois geeft al in de jaren tachtig duidelijk aan dat dit in tegenstelling is met het doel dat de wijk in zijn geheel moet groeien. Wat heb je aan een gerenoveerd huis, als je de huur niet kunt betalen?

Het is een helder inzicht, dat volgens Mar bevestigd wordt door recent wetenschappelijk onderzoek. Het bouwen van dure koopwoningen is bepaald geen alleenzaligmakend middel om het peil van een wijk op te krikken. In 2010 promoveert sociologe Gwen van Eijk op een vergelijkend onderzoek naar persoonlijke en sociale netwerken in drie Rotterdamse wijken: de gegoede buurt Blijdorp, de arme, grotendeels allochtone wijk Hillesluis in Rotterdam-Zuid en de 'gemengde' wijk Cool in het stadshart. Conclusie: er ontstaan geen duurzame relaties tussen verschillende sociale groepen in één wijk. Van Eijk deelt de visie van haar collega Godfried Engbersen: je moet niet (alleen) werken aan wijken, maar aan de mensen die er wonen. Zorg voor werk en onderwijskansen. En werk tegelijk aan opwaardering van de woningvoorraad en het aanzien van wijken.

Al van het begin af aan heb ik me in deze zaken verdiept. 'Hoe creëer je banen?' In de wijk zat ook een aantal hulpverleningsorganisaties voor reclassering, psychiatrie en drugsverslaving. Ook die probeerden mensen weer aan het werk te krijgen. Wij hebben de krachten toen gebundeld en hebben een aantal werkgelegenheidsprojecten opgezet.

Stichting Wijkplaats

Begin jaren tachtig is de werkloosheid in Rotterdam structureel geworden, vooral wegens saneringen in de scheepsbouw en het stukgoed. Een treurige, maar vruchtbare voedingsbodem voor het idee dat het opbouwwerk een brede doelstelling moet hebben, de bekende 'woon-, werk- en leefkwaliteit'; een idee dat Mar en medestanders als Ed de Meijer, Ron Koevoets en Rieks Westriks in samenwerking met de toenmalige 'werkloosheidswethouder' Wim van der Have handen en voeten geven met de oprichting van de Stichting Wijkplaats in 1984. Enkele jaren nadien – officieel vanaf 22 januari 1989 – komt de Stichting Werk in Charlois tot stand (zie hiervoor het volgende hoofdstuk).

De doelgroep van Stichting Wijkplaats is breed. Deelnemers afficheren zich als 'werkloze/baanloze wijkbewoners uit Charlois in de leeftijd van 20 tot 35 jaar, mensen die al gewerkt hebben, migrantenjongeren en bijstandsvrouwen'. Ze willen weer de zin van hun bestaan herontdekken, door met iets bezig te zijn waarbij je het gevoel krijgt: 'Ik kan nog wel wat.' Ze wensen zich te bevrijden van afhankelijkheid van anderen en willen zo zelfstandig mogelijk leven. Het streven is gericht op het aanleren van eigen en collectieve verantwoordelijkheid – als werkende. Dit voornehmen tot collectief bezig zijn kent ook een deels recreatief onderdeel: het wisselend voor elkaar koken.

Wijkplaats inventariseert ook de overige behoeften in de wijk. Er is plaats voor een reparatiewerkplaats voor fietsen (de fietsenmaker in de wijk is kort geleden gestopt) en een verkooppunt voor thuis vervaardigde kleding. Verder blijkt er behoefte aan veilig speelgoed, een goedkope verhuisservice en aan informele contacten tussen buurtgenoten.

In aansluiting op ons 'marktonderzoek' hebben wij van alles geprobeerd. De winkel in tweedehands kleding heeft helaas wat minder lang gedraaid. Ook een boodschappenservice kwam aanvankelijk niet van de grond, omdat de lokale supermarkten nog niet zover waren. Hieruit ontstond later wel een goed draaiende koeriersdienst voor het deelraadgebied. Nadien pakte ik het idee van de boodschappenservice opnieuw op in Vlaardingen. Deze keer met succes. Inmiddels hebben vele supermarkten en winkelketens een boodschappenservice, ook op het platteland.

Soezha

Het 'wisselend koken' galmt na in de oren van Mar, opbouwwerker met horeca-ervaring. Hij begint een restaurant.

Wij noemden het ‘Soezha’ (een bewuste verbastering van ‘geen soesa aan mijn lijf’). Topkok Jamie Oliver zat nog te kraaien in zijn luiers, toen Charlois zijn eigen restaurant runde met en door (ex-) drugsverslaafden aan de Wolphaertsbocht. Met een startsubsidie van de Deelgemeente Charlois werden uitstekende maaltijden geserveerd tegen voor de wijk betaalbare prijzen. En, belangrijk: zoets was er nog niet in de wijk. Wij wilden vooral nieuwe werkgelegenheid en geen verdringing van bestaand werk. Jarenlang was het een groot succes en het restaurant bestaat nog, onder een andere naam, nu op volledig commerciële basis. [17]

Liverpool-Rotterdam: sportrolstoelen

Een heel bijzonder project dat in Oud-Charlois gaat draaien is de import en distributie van sportrolstoelen.

In de jaren tachtig leggen opbouwworkers in Liverpool en Rotterdam contact met elkaar. Het is de tijd van de *no-go area's*, wijken waar de officiële overheid alle gezag en controle heeft verloren. Dit speelt met name in Liverpool 8, een vrij berucht gebied waarnaar één van Liverpools bekendste zonen, Beatle-drummer Ringo Starr, in 2008 nog een studioalbum noemt.

De straten in dat gebied, met erkers als in Coronation Street, waren geschilderd in rastakleuren. De politie had grote moeite de orde te handhaven en de kranten stonden er bol van, ook in Nederland. Wij als Rotterdamse workers waren heel benieuwd hoe onze collega's in Liverpool omgingen met de plaatselijke problematiek. Dus wij naar Liverpool! We logeerden in Liverpool 8 en kwamen in contact met de ‘liaison officer’ van de gemeente Liverpool. Deze kanjer kende echt iedereen die betrokken was bij de rehabilitatie van minderheden, die ook daar in achterstandgebieden wonen. Hij was ook raadslid voor Labour, alle deuren gingen voor ons open. Wij leerden veel van Liverpool, met name dat grote concentraties van ‘andere Britten’ uit de vroegere kolonies vragen om een bijzondere aanpak. Men stak er heel veel energie in scholing, training en vooral in het ontwikkelen van werkgelegenheid.

Tijdens een tweede trip naar Liverpool komt Mar in contact met een bijzondere organisatie met de naam Greenbank, naar het gebied en het gebouw waarin deze is gevestigd. De organisatie is volledig gericht op het (her)intreden van rolstoelgebruikers. Met heel veel enthousiasme en creativiteit en met zeer weinig middelen (het is de Thatcherperiode!) vervult Greenbank sinds 1983 een regionale en landelijke functie. De organisatie is nog volop actief in Liverpool, ofschoon de in 2010 aangekondigde draconische bezuinigingen haar en soortgelijke instellingen keihard treffen.

Mar ziet in de jaren tachtig veel overeenkomsten tussen Rotterdam en Liverpool.

De mentaliteit van ‘niet lullen, maar poetsen’. Rotterdam en Liverpool zijn beide grote havensteden, zonder veel kapsones. Wat een geweldige ervaring om je broers en zusjes in een rolstoel tegen te komen, met de Noordzee ertussen. Directie en teamleiders – ze zaten allemaal in een rolstoel.

Een van de projecten van Greenbank is de productie van sportrolstoelen, waarbij de makers zelf óók in een rolstoel zitten. Een publicatie van Greenbank meldt dat de Chevron rolstoelen van Greenbank in 1988 de populairste sportspoelen zijn in het verenigd Koninkrijk. Er wordt in dezelfde publicatie ook een buitenlands succes gemeld: 'In fact, with a grant from the Queen Juliana Foundation, a small shop was set up in Rotterdam called 'Soezha / Greenbank'.'

Inderdaad heeft Mar besloten de Liverpoolse sportrolstoelen te gaan importeren en ze in Nederland en Charlois te verkopen. De eerste stoelen begeleidt hij zelf naar Nederland – op een bijzondere manier.

Tijdens de eerste vliegreizen naar en van Manchester/Liverpool ging ik op de terugweg in een nieuwe rolstoel zitten, en werd door het grondpersoneel en de stewardessen in de watten gelegd. De truc hierbij was dat ik zo geen invoerrechten hoefde te betalen. Pas in de trein van Schiphol naar Rotterdam kwam ik tot verbijstering van de treinpassagiers erg makkelijk uit de rolstoel. Deze aanpak heb ik geleerd van een boer die de grens steeds passeerde met een lege kruiwagen. De douane begreep er niets van, maar hij was slim, hij 'smokkelde' kruiwagens... [18]

Ook op Zuid wonen uiteraard rolstoelgebruikers, Mar en zijn medestanders nodigen een aantal van deze mensen uit om bij Soezha te komen werken. Een ander goed product van Greenbank is een opvouwbaar boodschappenwagentje; ook deze wagentjes gaan Soezha importeren.

Een Rotterdams transportbedrijf uit de Waalhaven ging alles wel even halen in Liverpool. Een rekening heb ik daar nooit van gezien. Fantastisch!

De boodschappenwagens worden een succes. In een jaar tijd gaan er zo'n 250 stuks de deur uit.

De rolstoelen rollen minder hard de kleine showroom uit. De stoelen kunnen alleen de Nederlandse markt op via zware tests, net als alle andere voertuigen die op de weg komen. De kosten die hiermee gemoeid zijn, zijn extreem hoog. Met financiële steun van de Stichting Wending, opgericht door de Rotterdamse industriëlen met wie Mar jaren geleden al vruchtbare samenwerkte, lukt het om deze lasten te dragen. Helaas blijkt de concurrentie enorm, vooral vanuit Amerika en Duitsland.

Dat had ik kunnen weten als ik wat meer en beter marktonderzoek had gedaan. Mijn enthousiasme voor en solidariteit met de bouwers van de sportrolstoelen was sterker dan het besef voldoende tijd te moeten nemen voor een gedegen marktonderzoek.

De rolstoelimport houdt het ruim een jaar vol. De totale verkoop bedraagt slechts zeven stoelen. Dat is te weinig om de kosten te dekken, dus moet de stekker eruit. Het wordt als een grote teleurstelling ervaren. Iedere betrokkenen werkte met veel plezier in het project.

Het was en is een feest om met rolstoelgebruikers te werken. De rest van mijn werkzame periode, tot op de dag van vandaag blijf ik dat doen. Zij zijn vaak mijn grote inspiratiebron en stimulans.

Netwerken

In mei 1994 schrijft Anne van Veenen van het Rotterdamse instituut bewonersondersteuning (Rio) ter gelegenheid van het afscheid van Mar als opbouwwerker en sociaal projectontwikkelaar: 'Als organisator omarde hij al snel het idee van de "netwerkorganisatie". Dat concept begon midden jaren '80 de ronde te doen als alternatief voor de centraal georganiseerde belangenorganisatie op wijkniveau. Mar kon met deze nieuwe notie zeer goed uit de voeten, al was het alleen maar omdat je er allerlei kanten mee uit blijkt te kunnen en lijntjes ontwikkeld kunnen worden met zeer diverse personen, groepjes en instellingen.'

De omarming van het netwerkidee leverde volgens Van Veenen 'prachtige schema's op met cirkels en pijltjes, die een overzichtelijke indruk wekten van de Bewonersorganisatie Werkgroep Oud Charlois. Bij nadere bestudering bleken de meeste lijntjes samen te komen bij de persoon van Mar, die overigens zelf niet zo duidelijk zichtbaar was in het schema, maar wel onmisbaar voor een goed begrip van het geheel.'

Het netwerkidee valt deels samen met de eerder geconstateerde behoefte aan informele contacten in de buurt. Al dat 'werken aan werk' kan immers ook leuk zijn. Van Veenen, nog steeds piekerend over de vele lijntjes: 'Meer duidelijkheid over de organisatie verschafte een bezoek aan de buurtwinkel tijdens een feestje. Er bleek dan een soort vergrote huiskamer te bestaan, die vol zat met buurtbewoners van velerlei slag die het zeer naar hun zin hadden, en die zich de producten van hun eigen buurtrestaurant goed lieten smaken.'

De tijd, zo noteert Van Veenen óók in 1994, 'was rijp voor verandering en voor voortrekkers.'

Verandering én verbreding. De 'oefeningen' rond het creëren van zinvolle aanvullende werkgelegenheid in het kader van Soezha en de Stichting Wijkplaats leiden in 1989 tot de oprichting van de Stichting Werk in Charlois (SWIC), die op bredere en veel grotere schaal tal van werkgelegenheidsprojecten gaat aanpakken. Wijkplaats en Soezha zijn de voorposten, SWIC wordt het succesverhaal.

HERSTEL VAN VEILIGHEID EN 'HERBERGZAAMHEID'

Werkgelegenheidscoördinator Stichting Werk in Charlois (SWIC), 1989-1993

Stichting Werk in Charlois maakt werk van de sociale vernieuwing. Als gevolg van haar vele activiteiten op het gebied van werkgelegenheid, reïntegratie en wijkbeheer worden elders in Rotterdam soortgelijke stichtingen opgericht. SWIC creëert 750 banen; veel projecten draaien anno 2011 nog steeds.

In 1989 besluiten Mar en zijn medewerkers om zich in het hele deelraadgebied Charlois te gaan richten op de werkgelegenheid. In Oud-Charlois is de afgelopen vijf jaar ervaring opgedaan met moeilijk plaatsbare deelnemers in de diverse projecten. De landelijke politiek hanteert intussen de leuze 'Werk, werk en nog eens werk', en twee zeer ervaren voormalige Rotterdamse wethouders strijken neer in het deelraadgebied. Wim van der Have, de voormalige 'werkloosheidswethouder' van Rotterdam, wordt deelraadsvoorzitter en hij vraagt een andere wethouder, Henk van der Pols, om voorzitter van de nieuwe Stichting Werk in Charlois (SWIC) te worden. Mar wordt projectleider/directeur.

We kregen ook administratieve ondersteuning en huisvestten ons in het voormalige gemeentehuis, een schitterende locatie aan de Kerkstraat in Charlois. Het bestuur werd gevormd door wijkbewoners uit alle wijken van het deelraadgebied. Toen er ook nog een enthousiaste en bekwame directeur van het arbeidsbureau actief ging meedraaien en zorgde voor de financiële middelen, gingen wij een fantastische tijd tegemoet. We gebruikten de knelpunten in de wijken om nieuw werk te creëren. [19]

Doelstelling

SWIC wil *nieuw werk* creëren in de zes wijken van het deelraadgebied Charlois. Wijkbewoners die om welke reden dan ook moeilyk aan het werk kunnen komen, kunnen in deze banen worden geplaatst tegen een normaal CAO-loon.

We wilden de bestaande werkgelegenheid niet aantasten, maar juist versterken. We mikten op werk dat de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de wijken zou vergroten. Werk, dat de wijken veiliger maakte, het milieu verbeterde en dus maatschappelijk van groot belang was.

In het eerste verslagjaar van SWIC (1989/90) worden al driehonderd banen gecreëerd. Het aantal loopt de volgende jaren op tot zevenhonderd vijftig. De acquisitie richt zich op

de meest uiteenlopende functies: huismeesters bij woningbouwcoöperaties, schoolconciërges, bewakers/toezichthouders voor de parkeerruimte onder de metro aan De Slinge, beheerders in migrantencentra, moskeeën en verzorgingscentra, werkers in de kinderopvang en voor de fietsenstalling Zuidplein.

Parkeergarage De Slinge

Het eerste grote project betreft parkeergarage De Slinge, een grote *park and ride*-voorziening (P&R) in de wijk Pendrecht, aan metrostation De Slinge. Boven- en benedendek is er plaats voor honderden auto's. Maar de wijkbewoners in de directe omgeving hebben veel last van de voorziening.

SWIC maakt eerst een goede *probleemdefinitie*, een methodiek die zij in het vervolg bij alle projecten zal hanteren. Vervolgens komt er een *analyse* en wordt de *oplossing* geformuleerd.

Volgens de *definitie* wordt de overlast rondom De Slinge vooral veroorzaakt door vandalisme. Vernielingen aan auto's zijn schering en inslag, ook aan die van wijkbewoners in de buurt van de P&R. Verder veroorzaken het dealen van drugs en prostitutie veel overlast. Autodiebstal komt veelvuldig voor, er is herrie tot diep in de nacht.

Wegens de onveiligheid parkeren de metrogebruikers hun auto's verderop in de wijk, waardoor de wijkbewoners hun eigen wagens niet meer kwijt kunnen. Ruzies zijn het gevolg.

De *probleemanalyse* brengt in beeld dat de P&R 'niet werkt' wegens de slechte verlichting, de hiermee samenhangende onveiligheid en de weerstanden die deze factor bij de wijkbewoners wekt.

De *probleemoplossing* vereist herinrichting van het ondergrondse deel: nieuwe bestrating leggen, de muren licht van kleur schilderen, verlichting aanbrengen en zorgen voor permanente bewaking.

Het bovendek blijft gratis, maar de verlichting wordt ook hier verbeterd en er wordt geobserveerd.

Het project maakt van parkeergarage De Slinge een vijfsterregarage. Tegen een zeer redelijk tarief van fl. 2,- per 24 uur wordt een vierentwintiguurbewaking ingesteld. In samenwerking met een naastgelegen servicestation wordt tijdens de stallingstijd een servicebuurt aangeboden. Bij de ingang komt een milieustation voor alle vormen van (gescheiden) afval. Een gratis fietsenstalling en een aparte motorstalling tegen fl. 1,- per 24 uur worden gerealiseerd. Daarnaast komt er tot groot genoegen van de wijk een caravanstalling (fl. 500,- per jaar). Met een horecagroothandel in het deelraadgebied wordt een boodschappenservice opgezet.

Op 28 november 1990 opent een trotse deelraadvorsteller samen met de Rotterdamse wethouder voor werkgelegenheid de vijfsterregarage aan De Slinge. Er is groot succes te melden: niet alleen zijn de problemen van de wijkbewoners opgelost door het voorkomen van verdere overlast, er is ook werkgelegenheid gecreëerd voor ruim dertig mensen, die nu in dienst zijn van 'Nieuwe Banen Rotterdam Werkt'.

'Een baan die nog leuk is ook'

Het Slingeproject krijgt landelijke en internationale bekendheid. TV 5 gebruikt het project als leader voor zijn sociale en werkgelegenheidprogramma's; Charles Groenhuijzen maakt voor de Nederlandse TV een uitstekende rapportage, alle grote regionale en landelijk bladen rapporteren vol lof.

Gevolg: er komen in het Rotterdamse voor de andere P&R's van de metro ook soortgelijke projecten. Werkzoekenden melden zich spontaan bij SWIC.

Het succes met dit project leidt tot de oprichting van zes soortgelijke stichtingen elders in Rotterdam.

Wij spraken de vakbonden aan om te zorgen voor een betere beloningstructuur. De gehuwde werknemers gingen er nog te weinig op vooruit. Vrij snel bleek dat dit project een goede springplank was voor de stap naar de beveiligingsbusiness: het vurig gewenste doorstromingsmodel.

Het juryrapport van de 'Trofee van het Nieuwe Rotterdam' meldt dat de parkeergarage Slinge, bedoeld als park-and-ride voorziening, tot voor kort nooit als zodanig heeft gefunctioneerd: 'Het sombere uiterlijk en innerlijk van de onbewaakte garage, de vervuiling en de vernielingen aan auto's maakten de garage een plek om te mijden.' Naar oordeel van de jury maakte het werkgelegenheidsproject uitstekend duidelijk dat door middel van banenpools daadwerkelijk maatschappelijk nuttige taken aangevat kunnen worden. Taken, die ook door betrokkenen zelf als zinvol worden ervaren. Het project scoort in de ogen van de jury hoog op de criteria Uitstralingseffect, Rendement en Achterstandbestrijding.

Dit was het eerste project van SWIC en de toon was gezet. Het hek was van de dam en hoe! Zo leuk om aan te werken, wat een voldoening geeft dit. Als projectleider die de kar trekt voelde ik mij als een vis in het water. De erkenning was fantastisch, problemen werden uitdagingen. Eindelijk de volledige medewerking van beleidsmakers en maatschappelijke organisaties zoals het arbeidsbureau, die ons nu zagen als gelijkwaardige collega's. Maar bovenal de waardering van de werkers in het project. Hun reactie: eindelijk een baan die nog leuk is ook, omdat je van de buurt zoveel complimenten krijgt.

Werkcentrum Charlois

Het succes van De Slinge zet veel nieuwe ontwikkelingen in gang.

We maken van de locatie in het voormalige gemeentehuis een compleet Werkcentrum. Het grote werk voor de verbouwing wordt door een lokale aannemer uitgevoerd, omdat een van onze doelen is om ook de wijkeconomie te steunen. De afwerking doen we zelf met langdurig werkzoekenden. Het wordt een samenwerking onder één dak van alle betrokken partijen.

En dat zijn er nogal wat: naast SWIC vestigen zich aan de Kerk singel dependances van het arbeidsbureau en de sociale dienst met enkele medewerkers, Nieuwe Banen Rotterdam

Werkt / de Banenpool, een keuken met een restaurant waar buurtbewoners welkom zijn, het 'Aan de Slag'-project voor jongere werkzoekenden, een administratiebureau en het Bureau Ondersteuning Werkgelegenheid van de Deelraad Charlois.

Het werkcentrum zelf heeft al dertig personeelsleden, van wie er vijftien 'nieuwe banen' bezetten.

De coördinatie van het geheel berust bij SWIC, die net als bij De Slinge als projectontwikkelaar funtioneert. Het arbeidsbureau, de sociale dienst, de banenpool en 'Aan de Slag' leveren kandidaat-werkers.

Mijn Amsterdamse maatje en te vroeg overleden kanjer Jan Schaefer ('in geouwe-hoer kan je niet wonen') opende het nieuwe Werkcentrum Charlois. Een feest was dat, ook door Jans enthousiasme. Hij had van die grensverleggende, stimulerende ideeën. Dat is nou een van de mensen die ik nog steeds mis. [20]

Het Werkcentrum Charlois is het voorbeeld voor vergelijkbare centra in het hele land, uitmondend in Centra voor Werk en Inkomen (CWI), de huidige UWV-vestigingen. In één van die vestigingen werkt nu de oudste zoon van Mar. De appel valt niet ver van de boom.

'De Warme Overdracht'

Werkcentrum Charlois ontwikkelt een uniek 'matching'-systeem. Nieuwe werkgelegenheidsprojecten komen tot stand op basis van het werkmodel van De Slinge. Samen met de projectleiders maakt SWIC profilschetsen voor de nieuwe banen. De mogelijke kandidaten komen uit de kaartenbakken van de betrokken diensten of via spontane aanmeldingen van buurtbewoners. Als bij kandidaten onvoldoende basiskennis aanwezig is, krijgen ze eerst een training bij 'Aan de Slag in Charlois' of het Alberda College (ROC). Vervolgens is er een goede *intake*, met een duidelijk afspraak met de projectleiders dat als er ook maar iets mis gaat of het niet 'klikt', het Werkcentrum onmiddellijk in kennis wordt gesteld.

Wij noemden dat 'De Warme Overdracht'. Ook ging het Werkcentrum wekelijks naar de projecten en hield contact met de geplaatste workers gedurende het eerste halfjaar. Daarmee voorkwam je dat de workers, met hun grote afstand tot de arbeidsmarkt, direct al afhaakten. Soms volgde nog wat extra scholing, soms overplaatsing naar een ander project. Gevolg was dat vrijwel niemand uit de boot viel. Van groot belang was dat er steeds nieuwe projecten werden ontwikkeld. En dat gebeurde.

Het Werkcentrum plaatst in het eerste jaar naast de dertig banen bij parkeergarage De Slinge en de vijftien in het eigen centrum 65 mensen bij woningbouwcorporaties (huismeesters), scholen (conciërges), Soezha (barkeepers, chauffeurs, koks, serveersters, fietsenreparateurs) en wijkaccommodaties (beheerders).

Het eerste jaarverslag van de SWIC meldt dat de sociale vernieuwing 'vorm en inhoud' begint te krijgen in Charlois. Zelfs vicepremier Wim Kok komt het huismeesterproject bekijken. [21]



[17] Het Soezha-restaurant draait nu onder een andere naam op commerciële basis.



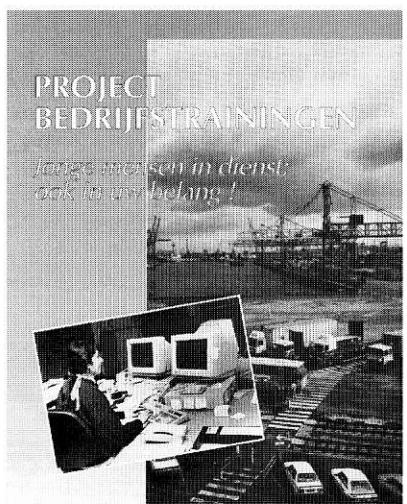
[19] Het kantoor van SWIC aan de Kerksgel in Charlois.



[18] Rolstoelfabricage bij Greenbank, Liverpool.



[20] De Amsterdamse wethouder Jan Schaefer (1940-1994) slaat de eerste paal voor het Noord Zuid Hollands koffiehuis in Amsterdam, 4 februari 1980 (Rob Bogaerts/Anefo, coll. Nat. Archief).



[21] Folder van 'Aan de slag in Charlois', het project bedrijfstrainingen van SWIC.

De Maastunnel

Een volgend groot project is de Maastunnel, waar opnieuw de methode wordt toegepast die in De Slinge zo goed werkte. De *probleemdefinitie* stelt dat de loop- en fietstunnel onder de Maas als onveilig wordt ervaren. Er wordt daarom weinig gebruik gemaakt van deze unieke oeververbinding, in de nacht al helemaal niet. Dit betekent onder meer vele kilometers omrijden voor verpleegsters van ziekenhuis Dijkzicht – want ‘De Zwaan’ (Erasmusbrug) is er nog niet. Als vlakbij de zuidelijke ingang ook nog een moord plaatsvindt staat Charlois op z’n achterste benen. [22]

Probleemanalyse: de aanvankelijk goede en zeer gewaardeerde snelle en goedkope oeververbinding is vrijwel buiten werking. Het idee van de wijk om een *Park to Park*-route te maken van de Euromast via de tunnel en het Karel de Stoute Park naar het Zuiderpark is niet uitvoerbaar.

Probleemoplossing: beveilige het loop- en fietsdeel van de Maastunnel.

In het kader van de sociale vernieuwing reserveert de deelgemeente Charlois fl. 50.000,- voor de ontwikkeling van het project.

Meteen was duidelijk dat alle partijen hier iets goeds van wilden maken. Dit was de tweede kans om te scoren voor met name de politici. Daar heeft SWIC goed gebruik van gemaakt door van het begin af aan het management van het project te claimen.

Het project ontvangt van het Europees Sociaal Fonds (ESF) een subsidie van fl. 850.000,-. Direct wordt uitgegaan van een 7 x 24 uur-bewaking. De hele week dus, dag en nacht, bij de beide ingangen en in de beide tunnels.

Daar heb je 75 mensen voor nodig! Alle kaartenbakken van de Banenpool met langdurig werkzoekenden kwamen er aan te pas. Er werden speciale trainingmodules ontwikkeld bij de ROC voor dit project.

De tunnel krijgt een opknapbeurt, de verlichting wordt verbeterd, de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers aangepakt. Er komen kunstwerken langs de (steile) roltrappen, die ook gerenoveerd worden. Er verschijnen camera’s die permanent worden ‘ingelezen’ op een centrale post aan de noordkant. Inmiddels ronden de geselecteerde kandidaten hun training af met een certificaat. Duidelijk herkenbare uniformen vormen hun nieuwe outfit.

Speciale aandacht krijgt het behulpzaam zijn bij het plaatsen van de fietsen op de steile roltrappen, dat vereist een handigheidje dat de nieuwe gebruikers moeten leren. ‘Voorwiel dwars, kont tegen het zadel’ als je de trappen afdaalt, heup tegen het zadel als je naar boven gaat. [23]

Van nul naar 50.000 passanten

Na enkele maanden proefdraaien opent burgemeester Bram Peper op 17 september 1992 het project. Al trimmend doorkruist hij vanaf de noordkant de tunnel. Halverwege pauzeert hij en heft bij wijze van officiële opening het glas. ‘Het project is van grote maatschappelijke betekenis,’ zegt hij. ‘Het draagt bij tot het herstel van de veiligheid en herbergzaamheid in de stad.’

Mar wacht als initiatiefnemer de genodigden op in ‘De Kaatsbaan’, gevestigd in het voormalige gemeentehuis van Charlois. Ruim vóór de feestelijkheden blijkt de beveiligde tunnel al in trek bij fietsers en wandelaars; de zwervers en junks zijn verdwenen.

Ook de opening van dit project is landelijk nieuws. SWIC wordt geprezen voor de uitvoering en de grote winst voor alle gebruikers. Met name de verpleegsters reageren enthousiast over de veilige en snelle verbinding. Niet alleen de deelgemeente Charlois en Rotterdam Zuid heeft er plezier van, maar de hele stad profiteert.

In 1993 telt men 50.000 tunnelpassanten per week. Intussen wordt het Park to Park-plan verder ontwikkeld.

De uitvoering werd moeilijk omdat de poen op was en de politici er niet zo hoog mee konden scoren. Met name de upgrading van het Karel de Stoute Park kwam niet van de grond en dat was nou juist zo’n belangrijk onderdeel van het ‘Hart van Charlois’ en de Park to Park-route. [24]

Rotterdammer van het jaar

Mede door het Maastunnelproject wordt Mar in 1993 ‘Rotterdammer van het jaar’.

De beveiliging van de autotunnel wordt een aantal jaren later in het project opgenomen. Het project draait anno 2011 nog en heeft voor de meeste kandidaten een baan opgeleverd als beveiliger in commerciële verbanden. Ook hier vindt weer de zo gewenste doorstroming plaats van een gesubsidieerde naar een ‘gewone’ baan. Het project geldt dan ook als één van de meest succesvolle bestedingen van de ESF-subsidies.

Lijn 2

Lijn 2 is de belangrijke tramlijn voor het deelraadgebied Charlois. De drie haltes Maashaven, Beijerlandselaan en Lombardijen zorgen helaas regelmatig voor overlast in de vorm van berovingen, fietsendiefstal, vandalisme, vechtpartijen en dealen.

SWIC trekt de kar in een nieuw samenwerkingsproject met vervoersbedrijf de RET, de politie en de deelraad. De drie stations worden van 07.00 tot 24.00 uur beveiligd. De profielshetsen zijn publieksvriendelijk; de toezichthouders krijgen eerder het karakter van gastvrouwen en -heren dan van toezichthouders.

Ook aan het Lijn 2-project wordt een, in dit geval acht weken durende training gekoppeld, met onderdelen als EHBO en route-informatie. Er komen ook gratis fietsparkeerplaatsen met toezicht. De werkers krijgen een goed ingerichte verblijfsruimte. Voorts komen ook hier afvalcontainers met verschillende ‘fracties’.

Ervaringen van de vorige projecten kunnen naadloos worden ingepast. Reizigers worden

geholpen met hun kinderwagens; op de iets langere termijn rijden de toezichthouders ook mee op de tram.

De werkers beschikken over portofoons die via een vaste code direct in verbinding staan met de politie. Een model dat later op het Zuidplein ook wordt ingevoerd.

De reizigers reageren enthousiast. Na korte tijd wordt door zowel de RET als de politie cijfermatig aangetoond dat er sprake is van grote verbetering in de sociale veiligheid. De burgers 'staan meer relaxt bij de halte,' meldt *de Korpskrant* van de regiopolitie Rotterdam-Rijnmond op 22 februari 1993.

Waarom is dit project dan niet voortgezet? Er past volgens Mar een bijzondere kanttekening bij.

Al eerder ben ik geconfronteerd met het grote verschil tussen de cijfers van de politie en die van het openbaar vervoer. Díe geven soms aan 'dat het wel meevalt'. Van begin af aan moest ik knokken om voor de gevoelwaarde van de wijkbewoners gelijke waardering te krijgen als voor de cijfermatige benadering. Bij de jongere lichting van de politieacademie lukte dat vrij aardig, zou later blijken. Maar bij de beleidsmakers is dat veel moeilijker. 'Zoveel inzet voor een relatief overzichtelijk probleem,' is veelal hun benadering. Zeker als de subsidies eraf gaan en er bezuinigd moet worden...

'Lijn 2' gaat als het ware ten onder aan het eigen succes. Na een aantal succesvolle jaren wordt het project opgeheven. De problemen zouden 'over' zijn, de kosten te hoog, veel werkers zitten – dankzij de doorstroming! – toch al in de beveiliging. En doorstroming was toch het hoofddoel?

Als het dan toch weer misgaat wast men de handen in onschuld. De laatste jaren zijn de problemen er weer in alle hevigheid. Op de trams zelf moeten er bodyguards mee die soms zeer hardhandig moeten ingrijpen. Hallo, gastvrouwen en heren!

De OV-kaart heeft volgens Mar overigens een gunstig effect: er wordt minder zwart gereden. Wel blijft de overlast.

Er wordt te weinig gekeken naar de effecten als er wordt bezuinigd op veiligheid. Leren wij het dan nooit? Moet het wiel steeds weer opnieuw worden uitgevonden? Onze nationale kwaal is gebrek aan historisch besef.

Aalders is nog altijd kwaad over het stopzetten van het project. Het Werkcentrum is niet betrokken bij enige evaluatie; men keek niet naar kwaliteits-, maar louter naar financiële argumenten.

Met wijkbewoners kon ik veel beter het sociocratisch besluitvormingsmodel toepassen dan met de beleidsmakers. Zo'n grote openbaar-vervoermaatschappij als de RET is een staat in de staat.

Project no. 1

'Project no. 1', de opvang van Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs, is een volgend opmerkelijk initiatief. In de Waalhaven, aan de Beatrix de Rijkstraat, worden in 1992 op een groot parkeerterrein twee verplaatsbare wooncontainers neergezet, bestemd voor de opvang van chauffeurs uit Roemenië, Polen, Hongarije, Rusland, Oekraïne, Bulgarije, Tsjechië, Slowakije en de Baltische staten. Deze mensen veroorzaken al jaren veel overlast in Charlois. Ze komen met goederen (vaak onderdelen voor de auto-industrie) naar de Waalhaven en omgeving, en moeten vaak weken op retourvracht wachten, zonder geld of wijkplaats. 'Ze zwierven door de straten, stookten vuurtjes op pleinen en parkeerplaatsen om warm te blijven, gooiden overal hun rotzooi neer en gebruikten portieken als toilet,' aldus het *Rotterdams Dagblad*.

Eten uit de kist onder de laadbak. Zwaar bruin brood met soep. Soms snoekbaars uit de Waalhaven, vol kwik. De overlast was deels te verklaren, maar voor de wijk onverteerbaar. De tolerantiegrens was bereikt. Het was onbeheersbaar geworden.

SWIC trekt opnieuw de kar van een projectgroep met het Havenbedrijf, het bedrijfsleven uit de transportwereld, de deelraad en de politie. Het Europees Sociaal Fonds verstrekkt een startsubsidie van fl. 650.000,-. Als het een succes wordt komt er jaarlijks fl.150.000,- uit het Havenbedrijf beschikbaar, zo wordt toegezegd. Hiermee is de continuïteit gewaarborgd. [25]

Zestien langdurig werkzoekenden, onder wie drie voormalige vrachtwagenchauffeurs, krijgen een acht weken durende training met speciaal ontwikkelde modules. Een leraar Servo-Kroatisch wordt toegevoegd aan het docententeam. Een van de vrijwilligers uit de wijk wordt projectleider.

De twee wooncontainers hebben 'alle' voorzieningen: toiletten, douches, wasmachines, een keukenunit, TV en slaapaccommodaties. Zeer belangrijk is de internationale telefoon met fax. Er worden folders in vijf talen gedrukt voor de chauffeurs/gebruikers.

Op 19 november 1992 geeft staatssecretaris Ter Veld het startsein.

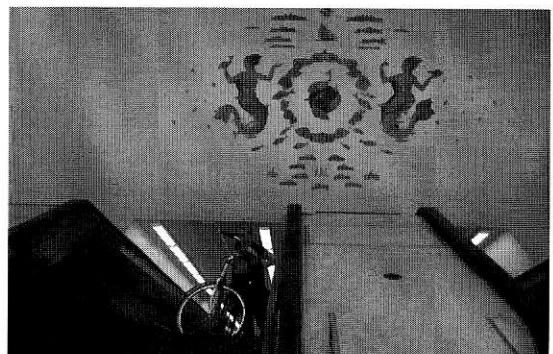
Binnen de kortste keren was dit het best draaiende informele bevrachtingskantoor van het gebied. De telefoon werd het meest gebruikte onderdeel. En de overlast in de wijk was verdwenen. [26]

Na acht maanden wordt de tienduizendste chauffeur en bezoeker van het opvangcentrum in het zonnetje gezet: de Roemeen Bijam Nistor. Het project is snel populair geworden in de thuislanden.

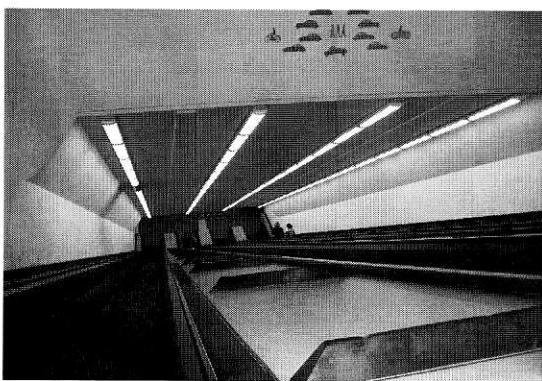
De chauffeurs vertellen elkaar enthousiaste verhalen. This is the place to go! Ook hun wachttijden lopen drastisch terug, want het wordt in het havengebied al gauw bekend: hier zitten de jongens die graag vol terug rijden, tegen zeer aantrekkelijke tarieven. Er kwamen ook speciale verkeersborden voor de chauffeurs, om het terrein aan de Beatrix de Rijkstraat te kunnen vinden, Tom Tom was er nog niet.



[22] Ingang van de loop- en fietstunnel onder de Maas; op de achtergrond de befaamde *ocean liner* (later hotelschip) 'Rotterdam'.



[23] Met de fiets op de steile roltrap: 'voorwiel dwars, heup tegen het zadel'.



[24] Een blik in het 'diepe' van de loop- en fietstunnel.



[25] Het parkeerterrein bij de Waalhaven.



[26] Folder van 'Project no. 1' in het Oekraïens.



[27] De derde unit van 'Project no. 1'.

Het succes is zodanig dat er al gauw een unit bij komt. Het wordt ‘gewoon’ dat het project tweeduizend gebruikers per maand heeft. Tijdens een van de vele bezoeken vanuit de landelijke politiek verklaart Felix Rottenberg (PvdA) dat dit ‘een van de beste projecten is die hij ooit heeft gezien’. Nadien hebben Felix Rottenberg en Mar nog vaak contact over de opzet van soortgelijke projecten elders in Nederland. [27]

In 1993 wordt ‘Project no. 1’ uitgeroepen tot – eveneens – no. 1 van alle ESF-projecten.

Wat zijn wij allemaal trots op dit project. Bovenal: het bestaat nog, en hoe. Het huidige aantal gebruikers is duizend per week!

De Rode Loper op het Zuidplein

Het Zuidplein is een ‘mega’ overdekt winkelcentrum, een knooppunt van het openbaar vervoer met buren als Ahoy, Theater Zuidplein, het zwembad Zuid en filialen van alle grote banken. Maar tegelijkertijd is datzelfde Zuidplein een bron van ergernis voor heel Zuid.

Altijd was er gedonderjaag beneden, bij de vele busstations. Het cafetaria beneden was een berucht dealercentrum, met regelmatig vechtpartijen tussen rivaliserende bendes. In het winkelcentrum zelf werd op grote schaal gestolen, vaak in groepsverband. De politiepost Zuid lag ernaast en werd moedeloos van al die steeds terugkerende problemen. Het was een kat-en-muisspel tussen de politie en de groepen jongeren. De politie kwam altijd net even te laat en aangezien de jongeren de plattegrond van het enorme complex op hun duimpje kenden waren ze altijd allang weg voordat de politie er was. Permanent politietoezicht werkte ook niet, nog los van de enorme kosten van de personele inzet.

Winkeliers klagen steen en been. Het winkelend publiek blijft weg, omzetten lopen sterk terug.

De deelgemeente wil graag spoedig een einde maken aan de wantoestanden. SWIC krijgt opdracht ook hier een project te ontwikkelen. Het ontwikkelmoment daarvan valt samen met de plannen voor een grote verbouwing en modernisering van het winkelcentrum. Men beseft terdege dat alleen een opknapbeurt onvoldoende is.

Dus naast de politie ook het management van het centrum en de winkeliersvereniging om de tafel. SWIC heeft toen een totaal andere weg uitgestippeld. Geen politie meer in het centrum, maar gastvrouwen en gastheren. De modern opgeleide officieren van de politieacademie gingen hierin volledig mee! Dit waren wat ik noem moderne koddebeiers, die er niet vanuit gingen dat veiligheidstaken in openbare ruimten uitsluitend door de politie moeten worden uitgevoerd. We hebben zeer goed met hen samengewerkt.

Er komen gastvrouwen en gastheren in een groen jasje, die klantvriendelijk en servicege richt zijn. Ook helpen ze met het transport van kinderwagens op de roltrappen en staan mensen bij die moeilijk ter been zijn. Een informatiebalie middenin het centrum wordt

gcreëerd, en alle gastheren en –vrouwen krijgen een portofoon met een directe (code) verbinding met de naastgelegen politiepost. Bij ieder ‘verdacht’ moment is er contact met de politie mogelijk.

Veertien jonge langdurig werkzoekenden worden zeer goed getraind, met ook hier weer speciaal ontwikkelde modules. Na twaalf weken opleiding ontvangen ze een certificaat. De naam van het project verwijst naar de eersteklas gastvrijheid die de verloedering zal vervangen: ‘De Rode Loper’. [28]

Minder en meer

Als na een jaar blijkt dat het project een succes is, zo belooft de winkeliersvereniging, zal zij de kosten voor haar rekening nemen en de jonge mensen die in het project werken in dienst nemen. Maar dat succes moet meetbaar zijn: minder diefstallen, minder vandalisme, meer winkelend publiek.

En succes komt er.

De diefstallen verminderden met de helft, het aantal meldingen bij de politie ook. Het winkelend publiek kwam terug, omzetten stegen weer. Na een tweede jaar met nog een aantal verbeteringen in het takenpakket en de contacten met de politie nam de winkeliersvereniging de jonge mensen in dienst. Van groot belang was ook dat er een andere opzet en eigenaar van het cafetaria beneden kwam. Ook dat heeft meegewerkt aan de verbeterde situatie bij het busstation. Op het Zuidplein lopen nu ‘profs’ met een V-embleem en ‘mobiles’, maar het principe is gelijk gebleven. Geen politie, wel rechtstreekse verbindingen.

Het succes van project ‘De Rode Loper’ is volgens Mar een goed voorbeeld van publieke, politieke en zakelijke samenwerking. Voorwaarden hierbij zijn de wil bij iedereen om er iets goeds van te maken en de aanwezigheid van voldoende financiële middelen.

Door de grote mate van publiciteit rondom de vijf grote projecten ontstaat er ook elders beleidsmatige belangstelling voor de aanpak en werkwijze van SWIC. Organisaties als het Nederlands Instituut voor Zorg en Welzijn in Utrecht en het Landelijk Samenwerkingsverband Achterstandgebieden beginnen aan Mar te trekken, ze willen dat hij dezelfde aanpak landelijk gaat opzetten.