

**ΘΝΙΚΑΜ  
ΥΤΙΟ**

**5th IABR  
2012**

**CATALOGUS**  
INTERNATIONALE ARCHITECTUUR  
BIENNALE ROTTERDAM

**MAKING  
CITY**

**5th IABR  
2012**

INTERNATIONALE ARCHITECTUUR BIENNALE ROTTERDAM

[WWW.IABR.NL](http://WWW.IABR.NL)

# MAKING CITY

*eindredactie*

George Brugmans, Jan Willem Petersen

*met artikelen van*

Ahmed Aboutaleb, Asu Aksoy, Elma van Boxel, George Brugmans,  
Joan Clos, Joachim Declerck, Elisabete França, Bruce Katz,  
Kristian Koreman, Regula Lüscher, Fernando de Mello Franco,  
Henk Ovink, Melanie Schultz van Haegen, Anne Skovbro, Robert  
Yaro, GRAU

een uitgave van IABR

ISBN 978-90-809572-0-6

© Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam

april 2012

# INHOUDSOPGAVE

## INLEIDING

George Brugmans – De stad is de kans **4**

Ahmed Aboutaleb – Rotterdam en de IABR **7**

## MAKING CITY CURATOR STATEMENT

No Cities, No Future **10**

## MAKING CITY HOOFDTENTOONSTELLING **18**

### MAKING CITY PROJECTEN HOOFDTENTOONSTELLING

Test Sites **38**

Atelier Making Projects **41**

CounterSites **50**

### MAKING CITY TEST SITE KRONIEKEN **76**

São Paulo **78**

Istanbul **88**

Rotterdam **98**

### MAKING CITY ESSAYS **120**

Bruce Katz – De terugkomst van de productieve stad: ‘de opmars van de makers’ **122**

Elisabete França – Wat betekent *Making City* voor het sociale huisvestingsbeleid van São Paulo? **126**

Anne Skovbro – Kopenhaagse oplossingen **130**

Regula Lüscher – De IBA Berlijn 2020 **134**

GRAU – Grijs weer, blauwe luchten **138**

Robert Yaro – Stevige plannen, goede vooruitzichten **142**

Joan Clos – Een nieuw paradigma voor de stad **148**

Melanie Schultz van Haegen – Ruimte om te bewegen en te groeien **152**

### MAKING CITY LEZINGEN, CONFERENTIES EN DEBATTEN **162**

#### MAKING CITY MEDIA

Leve de Stad **170**

#### MAKING CITY TENTOONSTELLINGEN

Smart Cities – Parallel Cases II **174**

Design as Politics **183**

Making Douala **186**

Making Almere **188**

#### MAKING CITY BIOGRAFIEËN, CREDITS EN PUBLIEKSINFORMATIE

Biografieën van de auteurs **194**

Credits **198**

Publieksinformatie **216**

Plattegronden **219**

#### COLOFON **222**

# DE STAD IS DE KANS

GEORGE BRUGMANS

We leven in interessante tijden. Natuurlijk, er is de crisis. Maar we worden tegelijkertijd geconfronteerd met een aantal dieper liggende en met elkaar samenhangende grote opgaven zoals de explosieve groei van de wereldbevolking, de toenemende schaarste van natuurlijke hulpbronnen en de massale migratiestromen.

Wat opvalt in al dat tumult en waaraan we houvast kunnen vinden, is de groeiende kracht van de stad.

Steeds meer maakt de stad de wereld. Wij zijn overwegend stadsbewoners geworden, binnen enkele decennia woont nog maar ongeveer 20 procent van de mensheid op het platteland. Onze toekomst is verklonken aan die van de stad waar verreweg het grootste deel van onze welvaart wordt geproduceerd op ongeveer 4 procent van het aardoppervlak.

De verstedelijking en de ecologische uitdagingen leggen de aandacht terug bij de fysieke leefomgeving die ingrijpend verandert. In de steden worden de opgaven manifest, maar daar liggen ook de kansen voor structurele oplossingen. De stad kan ons naar een betere toekomst brengen, maar dan moet zij beter bestuurd, beter ontworpen en beter gepland worden dan nu gebeurt.

Waarom? Als alle uitdagingen zich ruimtelijk manifesteren dan wil dat zeggen dat een betere en slimmere inrichting van de ruimte een onmisbare drager is voor toekomstige ontwikkeling, sociaal, economisch en ecologisch. Het 'maken van stad' is zo gezien dus werken aan de wereld van na de crisis, een wereld die er anders uit zal zien dan de wereld zoals we die nu kennen. Het maken van stad is keuzes maken, het is politiek bedrijven. Wij staan voor een gezamenlijke uitdaging: maken we de toekomst van de stad wel of niet tot leidend principe voor onze politieke, economische en sociale actie?

Het antwoord dat de IABR bepleit, is een ondubbelzinnig ja. Wij menen dat naar bestendige oplossingen gezocht moet worden aan de hand van een maatschappelijk gemotiveerde, breed gedragen agenda voor de stad. *De stad is de kans.*

De 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* doet daarom een oproep aan alle betrokkenen – bestuurders, beleidsmakers, politici, ondernemers, ontwerpers én burgers: als stad maken de opdracht is, dan moeten we het echt anders doen, met sterke allianties, met ontwerp en vanuit een werkelijk stedelijke agenda. De stad moet niet langer vooral een territorium ter accommodatie van de markt zijn, met de politiek op afstand en de burger als consument, maar veel meer een door alle partijen gedragen katalysator voor sociale en economische emancipatie.

—

De 5<sup>e</sup> editie van de IABR, *Making City*, sluit een trilogie van biënnales af die zich richten op de stad van morgen. In 2007 signaleerde *Power* hoe grote krachten als de bevolkingsexplosie en de globalisering in razend tempo stad veroorzaken en vroeg zich af of architecten daarbij überhaupt nog een rol kunnen spelen. In 2009-2010 ging *Open*

*City* een stap verder en stelde de vraag wat voor stad we dan willen. We spoorden architecten en stedenbouwers aan na te denken over welke bijdrage ze concreet konden leveren, liefst door middel van projecten die een voet in echte grond hadden.

*Making City* is daarop een logisch vervolg. Deze editie stelt vragen als: hoe zetten we stad maken in bij het vinden van oplossingen voor sociaal-economische kwesties, hoe bouwen we stad voor haar bewoners? Wat is stad maken in de eenentwintigste eeuw, weten we eigenlijk wel hoe dat moet? Als het anders moet, kán het dan ook anders? Kunnen we samen nadenken over nieuwe manieren om stad te maken en die ook testen? Kunnen we stad maken überhaupt testen, kunnen we daar tijd en ruimte voor maken?

De 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* is een zoektocht naar alternatieve manieren om stad te maken. Maar veel meer nog dan de vorige zoekt deze editie een rol buiten de veilige wereld van de cultuursector. De IABR wil de handen vuil maken en alternatieve manieren van stad maken ook uitproberen, dat wil zeggen daadwerkelijk stad maken.

Sinds 2009, en in nauwe samenwerking met lokale overheden en partners, coördineert de IABR daarom drie projecten op zogenaamde *Test Sites* in Rotterdam, Istanbul en São Paulo. Een vierde project, *Atelier Making Projects*, is begin 2011 opgezet in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Vervolgens verzamelde de IABR antwoorden van anderen en van elders. Zij deed in het voorjaar van 2011 een *Call for Projects*, een uitvraag naar bestaande projecten die de relatie tussen (stedelijke) politiek, planning en ontwerp op een nieuwe manier agenderen. Deze leverde 320 reacties op uit alle delen van de wereld waarvan er 24 zijn geselecteerd, de zogenaamde *CounterSites*.

Samen met de allianties die deze 33 projecten – drie *Test Site* projecten, zeven projecten in *Atelier Making Projects* en 23 *CounterSites* – dragen, is het proces van stad maken kritisch tegen het licht van de huidige praktijk gehouden. De IABR heeft alle betrokken lokale en internationale partners, overheden, stedenbouwers, onderzoekers, ontwerpers en overige stakeholders in wisselende samenstellingen bijeengebracht om kennis en expertise uit te wisselen en te reflecteren op de uitdagingen die met de projecten aan de orde komen. Dit gehele proces van uitwisseling en onderzoek, van kennisontwikkeling en testen, resulteert in de hoofdtentoonstelling 'Making City' en in de oproep tot actie die tijdens het openingsweekend geformuleerd wordt tijdens de *Urban Summit*.

Daarmee is de 5<sup>e</sup> IABR niet voorbij: de resultaten vinden na de tentoonstelling hun weg terug naar waar ze vandaan kwamen, naar de allianties en naar de steden zelf, want daar is het om te doen.

**Dat is, in het kort, het IABR Principe: toon het maken van stad zó dat het tonen bijdraagt aan het maken van stad.**

—

Deze catalogus bevat een uitgebreide beschrijving van de hoofdtentoonstelling 'Making City' en van de projecten die er deel van uitmaken. In een apart deel wordt ingegaan op ervaringen en resultaten van het werk op de drie *Test Sites* in Rotterdam, São Paulo en Istanbul.

Speciaal voor deze catalogus zijn korte essays over stad maken geschreven door Melanie Schultz van Haegen, Ahmed Aboutaleb, Bruce Katz, Elisabete França, Anne

## 7

Skovbro, Regula Lüscher, Joan Clos, Robert Yaro en GRAU, essays waarin, vaak op een persoonlijke manier, uiting wordt gegeven aan de overtuiging dat het anders moet en dat het anders kan.

Ook bevat de catalogus informatie over de andere vier tentoonstellingen die in Rotterdam worden georganiseerd: 'I We You Make Rotterdam', 'Smart Cities – Parallel Cases II', 'Design as Politics' en 'Making Douala'; over 'Making Almere', de tentoonstelling waarmee de gemeente Almere aansluit bij deze biënnale; over de later in 2012 in Istanbul en São Paulo te openen tentoonstellingen, 'Making City Istanbul' en 'Making City São Paulo'; over de tijdens de openingsweken geplande conferenties, lezingen en andere activiteiten; en over de voortzetting van onze in 2009 zo succesvolle samenwerking met de VPRO, nu onder de titel *Leve de Stad*: twee weken televisie, radio, omroepgids en internet.

—

Deze 5<sup>e</sup> editie was er niet geweest zonder de bereidheid van onze partners – het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de gemeenten Rotterdam, São Paulo, Arnautköy, Istanbul en Almere, de VPRO, de zes Nederlandse Academies van Bouwkunst, het NAI, het Sfa, de TU Delft, de ondernemers in het Rotterdam Central District en vele anderen – om daadwerkelijk en enthousiast in dit avontuur mee te gaan.

De 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* is samengesteld door een Internationaal Curator Team dat bestaat uit Henk Ovink (directeur Ruimtelijke Ontwikkeling, Ministerie van Infrastructuur en Milieu), Joachim Declerck (Architecture Workroom Brussel, België), Elma van Boxel en Kristian Koreman (ZUS, Rotterdam, Nederland), Fernando de Mello Franco, Marta Moreira en Milton Braga (MMBB, São Paulo, Brazilië), Asu Aksoy (Bilgi University, Istanbul, Turkije). Het was een eer en een groot plezier om dit inspirerend gezelschap te mogen voorzitten; zij hebben het doorlopend project dat de IABR is, weer een flink stuk verder gebracht.

En *last but not least*, deze editie is met grote inzet en daadkracht van het kleine biënnaleteam in Rotterdam en van al die andere allianties en teams van over de hele wereld tot stand gekomen. Waarvan akte.

**George Brugmans**

directeur IABR en voorzitter Curator Team 5<sup>e</sup> IABR: *Making City*

# ROTTERDAM EN DE IABR HET DNA VAN ROTTERDAM

AHMED ABOUTALEB

**Het DNA van Rotterdam is het vermogen om achterstand en ellende om te zetten in nieuwe kansen en mogelijkheden. Dat gebeurde halverwege de negentiende eeuw, toen de haven dichtslibde en Rotterdam een nieuw kanaal groef, rechtstreeks naar zee. Dat gebeurde tijdens de wederopbouw van het centrum na het verwoestende bombardement van 14 mei 1940.**

Het gebeurt hier nog steeds, ook in deze periode van teruggang en economische crisis. We weten hoe je tegenslag kunt overwinnen, namelijk door visies te formuleren, krachten te bundelen en aan de slag te gaan. Met het bedrijfsleven en maatschappelijk middenveld in de lead en een (lokale) overheid die steunt. Mijn filosofie is dat we mensen het meest steunen als we vertrouwen hebben in wat ze wel kunnen. Als we aanvullend zijn, in plaats van aanvullend. Op die manier versterken we het zelfvertrouwen van mensen. Dat is de opstap naar samenwerking. Dat is van groot belang, want vertrouwen is het cement van de samenleving. Dat geldt overigens ook voor de relatie tussen nationale en lokale overheden zoals steden en regio's. Het Rijk geeft de kaders aan en de lokale autoriteiten vullen die in, in goed overleg met betrokken bewoners, organisaties en bedrijven. Zo ontstaat een betrouwbaar openbaar bestuur, een machtig instrumentarium om de uitdagingen van deze tijd aan te gaan.

De Rotterdamse uitdaging is groot: er is sprake van een stapeling van achterstanden op het gebied van woningkwaliteit, werk en inkomen, scholing en onderwijs. Veel kinderen groeien op in een omgeving waarin het aan veel schort. In Nederland heeft 13 procent van alle kinderen op de basisschool ouders die zeer weinig opleiding hebben genoten. In Rotterdam geldt dat voor 34 procent van de kinderen en in sommige wijken loopt dat op tot 60 procent. Veel van die ouders hebben geen werk. Die kinderen groeien dus op in een klimaat waar leren en werken geen vanzelfsprekendheid zijn. Daarom is de manier waarop we onze stad bouwen en inrichten zo belangrijk. De vraag hoe ontwerpers de fysieke ruimte zo kunnen inrichten dat de stad beter functioneert voor de bewoners is geen academische kwestie in Rotterdam. Voor veel mensen in achterstandssituaties is het antwoord op die vraag letterlijk van levensbelang.

Dat geldt ook voor de vraag hoe duurzaam we onze stad maken. We bundelen daarop de krachten en zetten in op synergie. In de haven bijvoorbeeld ontwikkelen we ketens van grondstoffen, afvalstoffen en restwarmte. Een voorbeeld daarvan is CO<sub>2</sub>, een grondstof voor de kassen van het Westland. De planten groeien ervan. Wat er over is slaan we tijdelijk op in de poreuze steenlagen van de zeebodem waaruit vroeger het aardgas werd gewonnen. De restwarmte van de kolencentrales gebruiken we voor het vergassen van LNG (Liquefied Natural Gas). Dat is de manier van werken van het Rotterdam Climate Initiative. Laten zien dat synergie winst oplevert.

Een tweede voorbeeld, maar dan dicht bij huis, zien we in de aanpak van de oude woningvoorraad. In de oudste wijken van Rotterdam staan woningcomplexen van slechte kwaliteit. Opknappen en opnieuw verhuren was lange tijd de beproefde methode. Nu hebben we een nieuwe manier gevonden: we geven de woningen weg, voor niets. Wel spreken we met de nieuwe eigenaar af dat hij de woning opknaapt binnen een bepaalde periode. Naar eigen



ontwerp en met eigen middelen, in samenwerking met de andere bewoners als het om een woningcomplex gaat. Meestal zijn het jonge mensen die op deze manier hun eigen huis kunnen bouwen. Zo realiseren zij hun droomhuis en de wijk knapt op.

In de binnenstad spelen weer andere kwesties. Na de Tweede Wereldoorlog is het centrum van Rotterdam grotendeels herbouwd. Maar toenmalige stedenbouwkundige keuzes voor spreiding en scheiding van functies (wonen en werken) hebben nu geleid tot een gebrek aan buitenruimte van voldoende kwaliteit. In het kader van de 5<sup>e</sup> IABR onderzoekt de gemeente hoe we enerzijds de kwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad kunnen verbeteren en anderzijds woonruimte kunnen creëren voor 30.000 extra bewoners. Gaat dat samen, compactheid en duurzame stadsontwikkeling? De biënnale biedt de gelegenheid om die vraag aan de orde te stellen en met andere steden in binnen- en buitenland ervaringen uit te wisselen. De kwaliteit van de stad verbeteren is een complexe opgave, niet alleen voor Rotterdam. Door onze kennis, ervaring en ideeën te delen met andere steden in de wereld die voor onze toekomst belangrijk zijn, zoals Istanbul, Mumbai, São Paulo en Sjanghai, helpen we elkaar verder. Daarom zijn we graag gastheer van de IABR. Die biedt ons een ideaal platform om met andere steden ideeën uit te wisselen over onze gezamenlijke toekomst. Hoe we als grote steden de motor kunnen blijven van de wereldeconomie.

Internationaal zit de kracht bij stedelijke regio's. De dynamiek van economische en sociale ontwikkeling speelt zich vooral af op het schaalniveau van de metropool. Hoe gaat Rotterdam daarin mee? Hoe leggen we in ons beleid een goede link tussen de fysieke ontwikkeling – de gebouwde omgeving en de openbare ruimte – en een optimale sociaal-economische ontwikkeling? Ontwerpers kunnen helpen antwoord te vinden op deze vragen. Het vermogen om de opgave voor de toekomst te formuleren zie ik als een belangrijke functie voor de architectuur. Zo was er een paar jaar geleden een studie van jonge ontwerpers naar verschillende antwoorden op de stijging van de zeespiegel. Hun conclusies betekenden een doorbraak in de bewustwording van het probleem. Dit heeft geleid tot een ander waterbeheer in de stad. Met groene daken die het regenwater langer vasthouden, met waterbassins op speelplaatsen, pleinen en onder parkeergarages. De IABR en de toenmalige dS+V (dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting) van de gemeente ontwikkelden in 2005 het project *Rotterdam Waterstad – 2035*. Zo leren we opnieuw leven met water en leren dat op onze beurt weer aan andere steden. Zo levert architectuur een bijdrage aan sociale, economische en duurzaamheidsvraagstukken.

We zitten in een tijd van verandering. De burger kiest zelf, de bewoner ontwerpt en bouwt zelf en heeft ideeën over de stad waarin hij leeft. Daar hoort een andere overheid bij, zeker in Rotterdam. Een overheid die ruimte geeft, ook als het gaat om het letterlijk maken van stad. We zijn benieuwd naar de resultaten van het initiatief van ontwerp bureau ZUS [Zones Urbaines Sensibles] in het kader van de komende biënnale. Met 'I We You Make Rotterdam' daagt ZUS iedereen uit mee te bouwen aan een Luchtsingel in het Rotterdam Central District. Het plan om de bouw te financieren met *crowd-funding* onderstreept dat we in tijden van teruggang niet bij de pakken hoeven neer te zitten. Iedereen kan bij ZUS een brugdeel kopen en zo met zijn plank bijdragen aan een ingreep die vooral het oostelijk deel van het gebied veel goed zal doen. Zo helpen creatieve en vernieuwende ideeën van ontwerpers en nieuwe allianties tussen bewoners, bedrijven en (lokale) overheden ons vooruit.

Van de dam in de Rotte tot metropoolregio, Rotterdam werkt als stad met overtuiging aan haar toekomst. Ons DNA sluit heel goed aan bij het onderwerp van de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City*.

**MAKING  
CITY  
CURATOR  
STATEMENT**

# NO CITIES, NO FUTURE

GEORGE BRUGMANS, JOACHIM DECLERCK, HENK OVINK

1.

In 2009 begonnen we aan het avontuur van de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* met als uitgangspunt onze overtuiging dat in tijden waarin wereldwijd sprake is van extreme verstedelijking, 'stad maken' een opgave is die midden in het maatschappelijke en politieke debat over onze toekomst hoort te staan.

Stad maken is niet louter een zaak voor architecten, stedenbouwers of planners, een kwestie van meer of betere plannen. De stad gaat ons allen aan. De stad is wat samen leven in fysieke zin mogelijk maakt. Zij accommodeert de verschillende actoren en hun tegenstrijdige of overeenstemmende individuele aspiraties en projecten. Het aansturen en besturen van de stad is de kunst van het actief en met gevoel bespelen van deze fysieke drager, zó dat zij de katalysator voor emancipatie kan zijn voor al die verschillende, diverse en steeds veranderende sociale, culturele en economische belangen.

Maar stad maken stáát niet midden in het politieke denken en handelen. De transformatie van de stad wordt al te zelden beschouwd als een instrument om de aspiraties van haar bewoners te faciliteren en om aan maatschappelijke uitdagingen te werken. En zo blijft de praktijk van het ontwerp, van het plannen, van het inrichten van de leefomgeving ver staan van het besturen van onze hedendaagse steden.

De 5<sup>e</sup> IABR is daarom ontwikkeld vanuit het streven en zoeken naar een nieuwe verhouding tussen het besturen en het transformeren van de stad, tussen politiek en ontwerp. Hoe maken we stad?

2.

Drie, met elkaar verweven vraagstukken hebben wij om te beginnen centraal gezet: de rol van het ontwerp en het instrumentarium van de planning; de allianties van actoren die actief opereren in het proces van stad maken; en de rol van goed bestuur, van *good governance*.

Het bestaande instrumentarium dat planners ter beschikking staat is open noch adaptief. Het is gevangen in wet- en regelgeving en top-down masterplanning en het kan zich zo maar moeilijk plooiën naar specifieke omstandigheden. We vertrokken vanuit de premisse dat de generieke aanpak, die de bestaande praktijk van het stedenbouwkundig ontwerp in zijn greep heeft, niet voldoet. Het moet mogelijk zijn een instrumentarium te ontwikkelen waarmee met meer gevoel voor de eigen aard van de locatie en met betere resultaten gewerkt kan worden aan de opgaven die zich in onze steden opstapelen. En daarin kan en moet ontwerp een cruciale rol vervullen. Ontwerp moet niet worden ingezet aan het einde van het proces, om dat wat al beslist is ruimtelijk vorm te geven. Ontwerp moet worden ingezet als één van de aanjagers van het besluitvormingsproces en de alliantie die daarop volgt.

Allianties zijn nodig, maar komen niet uit de lucht vallen. Ze ontstaan door een gemeenschappelijk ervaren en gearticuleerd gevoel van urgentie. Een echte, doel-

gerichte alliantie ontstaat pas wanneer verschillende partijen hun onderlinge verschillen voor lief nemen en zich, al of niet tijdelijk, genoodzaakt voelen samen te werken omdat zij het gezamenlijk doel en het belang daarvan onderkennen. Veel vaker dan een overheid zijn het direct belanghebbenden – private of publieke partijen, burgers of bedrijven, maatschappelijke of culturele organisaties – die een direct en eigen belang hebben bij de aanpak van een stedelijke uitdaging, bij het daadwerkelijk realiseren van de transformatie.

Dergelijke allianties zijn flexibel, ze ontstaan vaak spontaan en verdwijnen soms weer net zo snel. Maar ze zijn essentieel als het er om gaat de scherpte en doelgerichtheid van het transformatieproces te borgen. Een sterke alliantie met betrokken stakeholders aan het stuur stuwt een proces vooruit, en zal de relatie tussen de aanleiding, de stedelijke urgentie, en het resultaat, de stedelijke transformatie, niet uit het oog verliezen.

Eén van de grootste barrières voor het goed functioneren van een alliantie, is de wijze waarop overheden doorgaans plannen. Het generiek regelstelsel stelt de overheid niet in staat om adequaat in te spelen op de specifieke kwaliteiten van de plek, de verschillende stedelijke condities en de altijd wisselende samenstellingen van allianties. De overheid is te zeer een generieke procesmanager geworden die eigen doelstellingen en eigen visies buitenboord houdt en die slechts reactief kan reageren op opgaven en coalities. Haar reflex is daarmee om zich vast te klampen aan wet- en regelgeving, met als gevolg een groeiende kloof tussen bureaucratie en realiteit.

Die realiteit is complex, want een steeds wisselende dynamiek van stedelijke urgenties en behoeften van actoren. Het is voor alle overheden, van lokaal tot nationaal, noodzakelijk om zich actief te engageren met stad maken. Het opnieuw nadenken over wat bestuur is in functie van die complexe stedelijke realiteit, is een cruciaal onderdeel van het *Making City*-project. Hoe kunnen we het functioneren van stedelijke en nationale overheden zo her-denken dat ontwerpend onderzoek gaat bijdragen aan een planningsproces dat tegelijk doelgericht is en maximale ruimte biedt voor reflectie en debat? Hoe kan een dergelijk planningsproces leiden tot een doeltreffend lange termijn beleid gekoppeld aan duidelijke bestuurlijke keuzes op de korte termijn?

*Good governance* betekent als overheid zorgen voor de condities waaronder flexibele allianties en specifieke, eigen-aardige praktijken kunnen opbloeien, maar het betekent ook actief partner zijn in specifieke, wisselende allianties.

3.

Met die uitgangspunten startten we het *Making City*-project. Maar we wilden dat niet op een vrijblijvende manier doen. Een biënnale over stad maken moet opvattingen en praktijken daadwerkelijk tegen het licht van specifieke plekken en concrete ambities van actoren houden. Zij moet de rollen van en de relaties tussen planning, ontwerp en politiek werkelijk testen, op zoek naar alternatieven voor de manier waarop stad gemaakt wordt. Veel vastbeslotener nog dan bij vorige edities wilden we dat de 5<sup>e</sup> IABR een rol buiten de veilige wereld van de cultuursector zou spelen, de rol van de maatschappelijk ondernemer die de handen vuil maakt en zich opstelt midden in het proces van stad maken. Zo moest deze vijfde editie van de IABR niet een biënnale worden over het 'stad maken' als thema, gemaakt op veilige afstand. De IABR moest uitdrukkelijk als culturele instelling actief partner zijn bij het stad maken. Zo zou zij tevens de rol kunnen testen die een culturele actor in dat proces kan spelen. Naast curatoren moest de 5<sup>e</sup> IABR daarom ook lokaal gewortelde curatoren, *local curators*,

hebben; naast een internationaal platform moest de IABR ook projectontwikkelaar worden. *Walk the talk* was het devies.

Vanuit die ambitie gingen we op zoek naar partners met wie wij allianties zouden kunnen vormen op basis van lokale urgente opgaven en met als doel actief en daadwerkelijk stad te maken. Wij vonden die partners in onze standplaats Rotterdam, in São Paulo en in Istanbul, en bij de Nederlandse rijksoverheid.

In Rotterdam, een oude Europese stad die uitgegroeid is en met krimp en sociale problematiek worstelt, en die net als veel van dergelijke steden voor een transformatie opgave staat in economisch moeilijke tijden, sloten wij een verbond met het ontwerp-bureau ZUS [Zones Urbaines Sensibles] van de in het publieke debat over de stad zeer actieve landschapsarchitecten Elma van Boxel en Kristian Koreman. Op de Test Site Rotterdam confronteren zij het bestaande instrumentarium van stad maken met de principes van de tijdelijkheid.

Ook São Paulo, de motor van de opkomende Braziliaanse economie met ruim 20 miljoen inwoners in één metropolitaan gebied, staat voor een transformatie-opgave. De stad is gebouwd op haar op productie gerichte infrastructuur en is nu een volgende fase begonnen: hoe een instrumentarium te ontwikkelen waarmee de stad eindelijk een stad voor haar inwoners kan worden? Wij vormden een alliantie met Elisabete França, hoofd Sociale Woningbouw, en benoemden als *local curator* Fernando de Mello Franco en zijn partners van MMBB Arquitetos, twee partijen waarmee ook in eerdere IABR-edities intensief is samengewerkt.

Istanbul is van de drie verreweg de oudste stad, maar ook de jongste. Anders dan de andere twee steden groeit zij nog als kool en haar uitdaging is het om haar extreem hoge groeitempo in goede balans te houden met haar ecologische belangen, om verstedelijking, landschap en water vóór in plaats van tegen elkaar in te laten werken. Hoe hier een instrumentarium te ontwikkelen dat de bestaande starre praktijk met extreme nadruk op massale huizenbouw kan doorbreken? In Istanbul vonden wij betrokken en professionele partners in burgemeester Ahmet Haşim Baltacı en zijn team van de gemeente Arnavutköy en werd Asu Aksoy, van de Bilgi Universiteit Istanbul, tot *local curator* benoemd.

Met het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Milieu vormden wij een vierde alliantie. Samen zetten we het *Atelier Making Projects* op, gericht op zeven grote nationale ruimtelijke projecten in Nederland: Stadscentrum Zuidas, Stad Rotterdam Zuid, Het Metropolitane Landschap, de Rijn-Maas Delta, 100.000 Banen voor Almere, Knooppunten en Maak de Olympische Stad. Onder leiding van de ateliermeesters Paul Gerretsen en Elien Wierenga kreeg ieder project een eigen 'behandeling', specifiek gericht op de herijking of versterking van de relatie tussen de inhoudelijke agenda van de rijksoverheid en de realisering van de projecten zelf, inclusief het proces en de *performance* van de (politieke) besluitvorming.

Op basis van een oproep selecteerden we vervolgens nog 23 projecten gedragen door actoren en steden waar experimenten liepen en lopen die goed stroken met het zoeken en streven van het *Making City*-project. Zo werden lopende planningstrajecten- en experimenten uit onder meer Groningen en Delhi, Bordeaux en Den Haag, Vlaanderen, de Veneto regio en de Nijldelta, Parijs en Zürich, Eindhoven en Brussel, Den Haag en New York, Guatemala Stad, Diyarbakir, Batam en Kentucky aandeel-

houder in de gezamenlijke zoektocht naar een wijze van transformatie van territorium die inspeelt op de maatschappelijke urgenties die in onze steden samenkomen. De in Rotterdam, Istanbul en São Paulo georganiseerde *Urban Meetings* brachten de vragen, de kennis en de inzichten van alle steden en actoren die deelnemen aan het *Making City*-project samen. Zo ontstond via uitwisseling en samenwerking een preciezer en gedeeld inzicht in het uitgangspunt, en een helderder overzicht van die aspecten die fundamenteel her-dacht dienden te worden. En zo tekenden zich ook een aantal gedeelde inzichten en werkmethodeken af als een reeks alternatieve, meer pertinente manieren van stad maken.

Ons oorspronkelijk uitgangspunt, namelijk dat de huidige omstandigheden, op scherp gezet door de financiële crisis, een ideale kans bieden om het proces van stad maken een nieuwe impuls te geven met een multidisciplinaire en proactieve aanpak die nieuwe planningsstrategieën koppelt aan nieuwe allianties geworteld in specifieke kennis en lokale condities, werd door de samenwerking met onze partners gesterkt, onderbouwd en geactualiseerd. De stad is te veel beschouwd als een territorium ter accommodatie van de markt, met de overheid op afstand en de bewoner als consument, en niet of nauwelijks als een katalysator voor sociale en economische emancipatie. Het is hoog tijd voor een omslag in het denken over stad maken, want er is iets buitengewoons aan de hand.

4.

In de historisch gezien onwaarschijnlijk korte periode van slechts 200 jaar groeit de wereldbevolking vanaf het begin van de negentiende eeuw tot het midden van deze eeuw van nog geen miljard naar ongeveer 9 miljard. In wat historisch gezien werkelijk een oogwenk is, een periode van nog geen 100 jaar, stijgt de bevolking van de stad van een half miljard naar ruim 7 miljard in 2050.

Deze buitengewoon heftige ontwikkelingen van elkaar versterkende groei en verdichting zijn ongekend in de menselijke geschiedenis en opmerkelijk onbegrepen door onszelf, degenen die er toch echt midden in zitten, maar dergelijke cijfers gewoonlijk ter kennisgeving aannemen.

De stad is het meest complexe artefact dat de menselijke beschaving heeft voortgebracht, mensen vestigen er zich met miljarden tegelijk, maar zij weten feitelijk onvoldoende hoe hun steden te bouwen, te plannen, te ontwerpen en te besturen.

Ook al liggen vooral de grote steden in de wereld er dan ook vaak slecht bij, toch blijven ze een sterke aantrekkingskracht uitoefenen. Jaarlijks verlaten tientallen miljoenen mensen het platteland en we moeten veronderstellen dat ze weten wat ze doen. Zelfs als de stad voor hen niet het paradijs blijkt, dan toch misschien voor hun kinderen of kleinkinderen. Het is blijkbaar beter om arm in de stad dan arm op het platteland te zijn.

De toekomst en de stad vallen samen, dat is de grote mythe van onze tijd, dat is de motor voor ingrijpende veranderingen: *de stad is de kans*.

De belangrijkste reden daarvoor ligt in wat de stad, als generator van welvaart en vernieuwing, presteert. Onderwijs, diensten, gezondheidszorg, voedsel, water, energie – alles is in de geconcentreerde stad goedkoper op *per capita* basis.

Hoe dichter meer mensen bij en op elkaar leven en werken, hoe meer creativiteit, handel en welvaart er wordt gegeneerd, hoe beter het leven wordt voor het individu. Gezinnen worden daarom kleiner. Waar het hebben van veel kinderen op het platteland een voordeel is, zijn kinderen in de stad een risico en een kostenfactor. De geboortecijfers dalen in de stad, de belangrijkste reden dat de wereldbevolking rond 2050 naar verwachting zal

stabiliseren. Dat versterkt weer de positie van de vrouw die in de stad vanzelfsprekender aan het economisch proces deelneemt.

Steden zijn efficiënt, ook in ecologische zin. Niet alleen zijn steden slimmer, adaptiever en transformatiever, verdichting is ook in het voordeel van de stadsbewoner: hij gebruikt minder land, minder energie, minder water en produceert minder vervuiling dan wie in minder dichtbevolkte gebieden leeft. De *per capita* ecologische *footprint* is in de stad kleiner dan op het platteland en hij wordt kleiner naarmate de stad dichter en groter is. Zelfs milieuactivisten sluiten de stad nu in het hart omdat zij begrijpen dat onze grootste opgave, hoe demografische explosie, ecologische balans en economische prestatie in evenwicht te brengen, dus hoe miljarden mensen op duurzame wijze voldoende welvaart kunnen blijven produceren, in en door de stad moet en kan worden opgelost.

Ook weten we dat een stad, naarmate zij groter is, in economische zin beter voor haar inwoners presteert dan wanneer zij kleiner is. Met andere woorden, de sociaal-economische *performance* van een stad groeit sneller dan een puur lineaire relatie tot het inwonertal doet veronderstellen. Waar het omslagpunt ligt (als het er is), is onduidelijk, maar het is vooralsnog zo dat in geval van de stad geldt dat '*...it pays to be bigger*'. Groter niet alleen in de zin van massiviteit, van *megacity*, maar ook in de zin van bereikbaarheid en nabijheid, van de stedelijke regio waar het netwerk van nabijheden de massa maakt. Hoe meer massa een stad binnen haar bereik heeft, hoe beter ze in sociaal-economische zin presteert voor haar inwoners.

De toekomst van de mens is dus verklonken aan die van de stad waarbij er een relatie is tussen het schaalniveau van de stad, haar ecologische *performance* en de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomstandigheden van haar bewoners.

De steden, en vooral de grote stedelijke regio's creëren welvaart en stimuleren vernieuwing en creativiteit, en doen dat op een relatief duurzame manier.

Wij staan daarmee voor een uitdaging: maken we de toekomst van de stad wel of niet tot het leidend principe voor onze politieke, economische en sociale actie?

Er is geen keus! Onze toekomst is immers afhankelijk van de manier waarop wij onze steden besturen, plannen en ontwerpen.

Dat geldt in Rotterdam, in Nederland en in Europa net zozeer als in de rest van de wereld. Maar voor Europa geldt ook dat de steden niet meer groeien en dat de verstedelijkingsbonus al grotendeels is opgesoupeerd terwijl de wereldwijde competitie steeds heftiger wordt. Het oude continent staat straks, na de crisis, voor een grote inhaalslag. Zijn toekomst ligt meer dan ooit in de steden. Hier moet Europa het verschil maken en hier manifesteren zich de grote kwesties en opgaven: globalisering, economische transformatie, migratie, demografische veranderingen, stedelijke armoede en de daarmee verbonden sociale uitdagingen; duurzaamheid en klimaatverandering; schaalvergroting, (binnenstedelijke) transformatie, verdichting, krimp en intensivering.

De toekomst van Europa is de toekomst van de stad. De Europese innovatieagenda kan alleen succesvol zijn wanneer de landen in hun samenwerking, dus als Europese Unie, die agenda laten (mee)sturen door de economische kracht en het creatief innovatiepotentieel van de steden, van de stedelijke regio's en van hun vermogen internationaal het verschil te maken. Het Europa van de burgers is het Europa van de steden.

De ruimtelijke inrichting draagt de toekomstige ontwikkeling: sociaal, economisch en ecologisch. De stad mag niet langer een territorium ter accommodatie van de markt zijn, maar hoe haar dan veel beter te positioneren als katalysator voor sociale en economische emancipatie? Daar ligt de uitdaging.

Kunnen wij die uitdaging ook aan? Zijn we er klaar voor?

5.

Alle opgaven komen samen in de stad en hebben daarom een fysieke impact, dat was ons uitgangspunt. Maar het bestaand instrumentarium, het 'fysieke' antwoord van de planners, ontwerpers en bestuurders, is niet meer opgewassen tegen de schaal, de diversiteit en de dynamiek van de stad, tegen de kracht waarmee het stedelijk systeem zich heeft ontwikkeld. Reactiviteit regeert en dit maakt een duurzaam proces van ontwikkeling bijna onmogelijk. We hebben een verstoppingsmachine gecreëerd waarmee we steeds verder van de kern van de opgave wegdrijven. We lopen met blind vertrouwen in de bestaande institutionele kaders vast in het proces, in de vastgestelde verantwoordelijkheidsverdelingen, in de onderhandelingscultuur en de compromisplanning. We liggen vast op de verkeerde koers.

We moeten daarom ruimte en tijd maken, durven geloven in tijdelijkheid, in omwegen, in proberen. We moeten letterlijk durven testen in de realiteit van de stad. Een dergelijke aanpak kan leiden tot een andere manier van werken, denken en handelen, samen met alle stakeholders. Maar die aanpak moeten we dan wel betekenis durven laten krijgen in de bestaande instituties en in de bestaande kaders van regels, overleg en investeringen. We mogen niet vergeten dat de bestaande kaders en instituties zelf moeten veranderen. Dat vraagt van alle betrokken partijen afzonderlijk een zeer bewuste afweging en een zeer grondig her-denken van de eigen verantwoordelijkheid als het gaat om de veranderopgave. Zonder een werkelijk commitment van de betrokken spelers verandert de bestaande praktijk niet en dan is het testen slechts een tijdverdrif in tijden van crisis.

Hoe halen we het maximale uit deze omwegen ter reflectie, de extra tijd en ruimte om ideeën en plannen uit te proberen? Hoe borgen we, meer specifiek, de lessen die we leren in de tijdelijke testzones die de IABR inricht en hoe implementeren we die in de praktijk? Hoe creëren we condities waaronder allianties de kans krijgen? Hoe ent onze politiek zich fundamenteel op de stad?

Het moet anders en het kan ook anders. Steeds meer partijen op steeds meer plekken nemen tijd en ruimte voor nieuwe benaderingen, en dat zijn stappen in de goede richting. Nieuwe instrumenten beginnen hun weg te vinden in investeringsstrategieën, planningsregels en ontwikkelingsplannen, er komt zicht op een duurzaam ontwikkelperspectief. Maar hoe een nieuwe open aanpak steevast en constructief in te bedden in de transformatie-strategieën die nog steeds de norm zijn in de institutionele wereld van overheden, marktpartijen, bedrijfsleven, onderwijs, onderzoekers en maatschappelijke organisaties, daarover is het laatste woord nog niet gezegd.

Het naar de instituties terughalen van adaptiviteit en flexibiliteit, en van het waarderen van de potentie en het effect van het proces van veranderen zelf, dat is de troef die deze 5<sup>e</sup> IABR op tafel legt.

Het is tijd voor de volgende stap. We moeten niet alleen expliciet willen maken wat er op het spel staat maar ook hoe we verder willen. Op 20 april, tijdens de *Urban Summit* op de dag na de opening van de 5<sup>e</sup> IABR, maken we daar samen met de allianties



17

die meegewerkt hebben aan het *Making City*-project een concreet begin mee. Er liggen kansen voor een veranderagenda voor de stad, een agenda die aanzet tot actie, tot werkelijke verandering en institutionele omkering; een *urban agenda* die gedreven wordt door de dynamiek en de potenties van de steden zelf. Die kansen moeten we grijpen. *No cities, no future.*

**George Brugmans, Joachim Declerck, Henk Ovink**

**MAKING  
CITY  
HOOFD-  
TENTOON-  
STELLING**

# MAKING CITY

**Er is een fenomeen waar geen plek ter wereld aan ontsnapt: overal op aarde trekken mensen massaal naar steden, op zoek naar geluk en een kans op een betere toekomst. We staan echter zelden stil bij de radicale gevolgen van het feit dat in 2050 80 procent van de wereldbevolking in steden zal wonen. We richten onze aandacht namelijk op drie andere, meer zichtbare maatschappelijke uitdagingen: de economische crisis, de ecologische verwaarlozing en de toenemende bevolkingsgroei en internationale migratie. Deze vraagstukken gaan over ons overleven, onze welvaart, het welzijn van onze planeet. In het licht van deze drie crisissen zien we de verstedelijking eerder als een randfenomeen.**

Maar we vergissen ons. De drie uitdagingen manifesteren zich immers op een samengebalde manier juist in onze steden: van werkloosheid tot armoede, van vervuiling tot geweld, van files tot voedsel- en watertekorten. Dit betekent echter niet dat de stad het probleem is. In steden wordt nu al meer dan 80 procent van onze welvaart gecreëerd. In de stad vinden mensen kansen op ontwikkeling. De wereldwijde bevolkingsgroei zal zich vooral in de steden manifesteren, en het is dan ook in de steden dat we de milieuproblemen op een duurzame manier kunnen aanpakken. De stad vormt het werkveld bij uitstek om de hedendaagse problemen het hoofd te bieden en onze toekomst duurzaam vorm te geven. Alleen door te bouwen op de kracht en het potentieel van mensen die samenkomen en samenwerken in steden kunnen we een antwoord formuleren op de maatschappelijke uitdagingen. *Making City*, het maken van stad, is de hefboom om de crisissen die in de stad samenkomen om te zetten in kansen.

We moeten leren om vanuit een stedelijke wereld te denken. Deze omslag kunnen we niet langer uitstellen. Om in te spelen op de economische, ecologische en demografische crisissen hebben we behoefte aan nieuwe expertise. In de hoofdtentoonstelling van de 5<sup>e</sup> Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam: *Making City*, wordt deze nieuwe kennis samengebracht om vanuit de stad te kunnen werken aan de toekomstige welvaart, aan de afstemming van onze habitat op het ecosysteem en aan het ontwikkelen van kwalitatieve leefomgevingen in tijden van ingrijpende demografische omwentelingen. De 33 voorbeeldprojecten laten zien dat er, simultaan en op verschillende plekken in de wereld, vanuit daadkracht en overtuiging wordt geëxperimenteerd met innovatieve samenwerkingsverbanden. Burgers, politici, ontwerpers, bestuurders en investeerders werken nauw samen om te reageren op de belangrijke uitdagingen waarvoor we staan. Ze doen dit door het vormgeven van de toekomst van de stad.

De 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* brengt een verscheidenheid aan ervaringen en expertises bij elkaar, die in de hoofdtentoonstelling onderverdeeld zijn in een sequens van negen kamers, elk met eigen stedelijke uitdagingen. De bundels van projecten tonen aan op

welke manier we een antwoord kunnen bieden op de ingrijpende economische, ecologische en demografische uitdagingen van vandaag.

Dwars op deze verhaallijn kunnen we echter nog een tweede laag onderscheiden: die van de diverse methoden en technieken die de verschillende actoren hebben gebruikt om verandering teweeg te brengen. Iedere deelnemende partij vervult een eigen belangrijke rol in het planvormingsproces: burgers, politici, overheden, administraties, ontwerpers en investeerders. In elk van de tentoongestelde projecten wordt duidelijk hoe één of meer actoren aan de basis staan van de stedelijke transformatie, om vervolgens de andere partijen in het beslissings- en transformatieproces te betrekken. Stad maken is niet de opdracht van ontwerpers, beleidsmakers of private partners alleen. De verschillende voorbeelden tonen aan dat precies in het samenspel tussen de verschillende actoren de sleutel ligt om de verschillende uitdagingen op een integrale en duurzame manier aan te gaan.

## ECONOMIE

### ZAKENDISTRICTEN: BRUG NAAR DE WERELDECONOMIE

Het meest typische beeld dat we van een stad hebben is dat van een skyline met wolkenkrabbers. De wolkenkrabbers zijn veelal kantoorgebouwen die de zakenwijken of *Central Business Districts* van de metropool markeren. Het beeld van de skyline met wolkenkrabbers is uitgegroeid tot het icoon van de welvarende en bloeiende wereldstad. Toch hebben deze zakendistricten vaak een geringe culturele en historische verbondenheid met de stad waarin ze gevestigd zijn. Hier draait alles om zaken doen, niet om wonen, leven, toerisme, cultuur of tijdverdrijf. Het Central Business District is als het ware een eiland in het territorium van de stad. Het heeft nauwelijks banden met het weefsel van de klassieke stad, maar vormt de belangrijkste brug naar de wereldeconomie. Het is dan ook niet vreemd dat deze zakendistricten over de hele wereld zo sterk op elkaar lijken. Ze hebben eerder een band met andere metropolen dan met de stad waar zij zelf deel van uitmaken.

Om die internationale verbinding te maken zijn zakendistricten sterk afhankelijk van een goed infrastructuurnetwerk. Zelfs in het huidige, digitale tijdperk blijkt de mogelijkheid voor *face-to-face* contacten nog altijd van wezenlijk belang voor het vestigen van bedrijven. We zien dan ook dat zakendistricten zich vooral ontwikkelen in de buurt van grote verkeersknooppunten zoals vliegvelden, treinstations en snelwegafslagen. Zo werd het zakendistrict de **Zuidas**, rond 1980 opgetrokken op een stuk niemandsland ten zuiden van Amsterdam, met de buitenwereld verbonden door een nieuwe treinverbinding en een zuidelijke ringweg tot aan de luchthaven van Schiphol. Dankzij de goede bereikbaarheid zijn de grondprijzen in zulke zakenwijken zeer hoog. Er ontstaat een nichemarkt voor grote bedrijven die een goed bereikbare locatie met allure



Stadscentrum Zuidas  
> pagina 43

zoeken. Ontwikkelaars springen graag in op deze markt, want met de bouw van kantoorpanden valt immers goed te verdienen. Om efficiënt gebruik te maken van elke vierkante meter grond zien we dat ontwikkelaars genoodzaakt worden om in de hoogte te bouwen. Zo is de opbrengst – maar ook de zichtbaarheid en het prestige – het grootst. Die wisselwerking tussen attractiviteit en bereikbaarheid van een plek enerzijds en de economische logica van de vastgoedsector anderzijds staat aan de oorsprong van de iconische skyline zoals we die nu kennen.

Maar hoe mooi het beeld van deze skyline van buitenaf ook moge zijn, de ruimtelijke kwaliteit van een Central Business District laat door gebrek aan diversiteit nog al eens te wensen over. Zo biedt een zakendistrict als economisch hart van de stad bijzonder weinig ruimte voor wonen of voor het 'normale' stedelijke leven. In de **Zuidas** in Amsterdam wordt slechts 4 procent van de totale vloeroppervlakte gebruikt om te wonen. Veruit de meeste gebouwen worden gebruikt als kantoren, waardoor het er vooral tijdens de werkuren een komen en gaan is van mensen. 's Avonds en in het weekeinde zijn de straten echter zo goed als leeg. Een masterplan uit de jaren 1990 had nochtans de ambitie om tegen 2035 van de **Zuidas** een levendige stadswijk te maken. Zo zou volgens het plan bijna de helft van het aantal vierkante meters in 2035 gebruikt moeten worden voor woningen en zouden de ringweg en de spoorlijn die de zakenwijk nu doorsnijden ondergronds worden aangelegd. De economische crisis strooide echter roet in het eten. De ontwikkeling vertraagde, waardoor we nog ver van het toekomstbeeld voor 2035 verwijderd blijven. Vandaag werkt de nationale overheid in samenwerking met drie internationale topopleidingen (de Architectural Association London, de Yale School of Architecture en de Technische Universiteit Delft) aan strategieën om **Stadscentrum Zuidas** nu al tot een levendiger wijk te maken, en niet te wachten tot 2035 of later. Op een realistische en pragmatische manier spelen de voorstellen in op de huidige situatie en kwaliteiten van de **Zuidas**, zonder zich blind te staren op de vooralsnog onbereikbare doelstellingen van een toekomstig ideaalbeeld.

Hoewel een zakendistrict voor zijn internationale bereikbaarheid aangewezen is op zware verkeersinfrastructuur zoals autosnelwegen en spoorlijnen, brengen die verkeersaders heel wat problemen met zich mee. Infrastructuur vormt vaak een onoverbrugbare breuk in de stad. Het verzoenen van de groeiende nood aan doeltreffende verkeersinfrastructuur met een kwalitatief stedelijk leven kondigt zich wereldwijd aan als een van de belangrijkste uitdagingen voor de stad. In het gebied rond het zakendistrict van **La Défense** in Parijs staat het overbruggen van verkeersaders vandaag als een van de grote uitdagingen op de agenda. **La Défense** werd vanaf 1958 ontwikkeld als een satellietstad, maar is inmiddels volledig opgeslokt door de sterk uitdijende stad. Ondanks de bloei van het zakendistrict zijn de wijken rond **La Défense** gefragmenteerd door de infrastructuur en blijven ze onderontwikkeld achter. In het kader van Grand-Paris, een ambitieus project van president Sarkozy voor de gehele Parijse metropool, wordt **La Défense** een belangrijk knoop-



La Défense Seine Arche 'Le Faisceau'  
> pagina 51

punt in een nieuw, grootstedelijk metrosysteem. Deze mogelijkheid en ontwikkelingskansen maken het noodzakelijk om de versnippering van de omliggende gebieden aan te pakken. De publieke organisatie EPADESA, die destijds is opgericht om de ontwikkeling van het gebied te coördineren, startte daarom in 2008 een breed overleg om de belangen en wensen van de zakenwijk en de omliggende wijken op elkaar af te stemmen. De EPADESA tracht op die manier de economie van het gehele gebied een stimulans te geven. Zoals de hele stad wel vaart bij een succesvol zakendistrict, zo ook profiteert **La Défense** van de levendigheid van de stad waarin ze ingebed ligt. Zo ontstaat een wederzijdse afhankelijkheid tussen het zakendistrict en de omliggende wijken.

## TRANSFORMATIE VAN DE BESTAANDE STAD

Steden zijn bijzondere dynamische gebieden. Hun ontwikkeling loopt parallel met de economische veranderingen in de maatschappij. In de stad ontstaan nieuwe economieën, en nieuwe economische activiteiten transformeren de stad. Als gevolg van deze constante wisselwerking zullen we ook in de toekomst de stedelijke ruimte moeten aanpassen aan de nieuwe uitdagingen van de maatschappij. Om de stad te transformeren zijn we vaak geneigd om eerst gebouwen te slopen en het vrijgemaakte land vervolgens opnieuw te ontwikkelen. De leegte die na de sloop ontstaat, zorgt voor een grote mate van flexibiliteit voor het ontwerp en de invulling ervan. Het is de droom van elke architect en elke ontwikkelaar. Bovendien is deze tabula rasa ook erg verleidelijk voor politici en bestuurders, aangezien het de mogelijkheid biedt om met een eigen en vernieuwend stadsproject naar buiten te treden.

Met de bouw van kantoorpanden bleek in het verleden veel geld te verdienen. Zolang de vraag naar nieuwe kantoren steeg, investeerden ontwikkelaars in het bouwen van nieuwe panden. Soms liep het aanbod voor op de daadwerkelijke vraag. Zo ontstond een speculatieve marktwerking met een stevige concurrentie tussen verschillende locaties en soorten werkruimten. In tijden van economische groei zorgde dit ervoor dat we zelfs bouwden wanneer er eigenlijk nog geen vraag naar was. Dat kon leiden tot een klein (en gezond) overschot aan gebouwen, maar ook soms tot ongezonde speculatie en leegstand. Toen de economische crisis eenmaal toesloeg zakte vanuit bedrijven en overheden de vraag naar nieuwe kantoren in. Vandaag staat er bijvoorbeeld in Nederland al 6 miljoen m<sup>2</sup> kantoorruimte leeg.

Het besef dringt nu door dat het bouwen van al deze lege dozen op zich niet bijdraagt aan een kwalitatieve stedelijke leefomgeving. Want het zijn niet de fysieke gebouwen zelf, maar de bewoners en gebruikers ervan die voor levendigheid in de stad zorgen. Bovendien is in de huidige economische situatie de ontwikkelingsmethode met afbraak en totale nieuwbouw niet alleen onwenselijk, maar simpelweg ook onbetaalbaar geworden. We moeten dus op zoek naar een nieuwe en betaalbare manier van planning. In plaats van gebouwen telkens opnieuw te bouwen kunnen we de bestaande stad ook langzaam transformeren. Om hiervoor in tijden van financiële malaise nog draagkracht te vinden zullen we met alle betrokken partijen rond

de tafel moeten zitten. Enkel op die manier kunnen we de realistische vraag naar gebouwde ruimte beter afstemmen op de bestaande stad en de gewenste stedelijke kwaliteit. Een aantal ontwikkelingen wereldwijd demonstreren deze nieuwe praktijk.

Zo startten Elma van Boxel en Kristian Koreman van het ontwerp bureau ZUS [Zones Urbaines Sensibles] in het **Rotterdam Central District** een lokaal initiatief om met kleine ingrepen meer levendigheid te brengen in het gebied waar sinds lang kantoor-gebouwen leeg staan. Voor het gebied bestaat een ambitieus plan, maar dit wordt omwille van de economische crisis niet morgen gerealiseerd. De twee architecten, bovendien bewoners van het gebied, ijverden er samen met de IABR en andere kleine stakeholders bij de projectontwikkelaar voor om het Schieblock, een leegstaand pand, van de sloop te redden. Het blok is inmiddels opgeknapt en biedt tijdelijk werkruimte aan creatieve bedrijven, waaronder de IABR. Dit principe, waarbij eerst van onderuit een nieuwe dynamiek wordt ontwikkeld, om vervolgens de bestaande stad te transformeren, wordt nu ook op het hele **Rotterdam Central Central District** getest. Samen met de IABR is hier begin 2010 een langdurig project gestart, de Test Site Rotterdam, om deze ideeën over het maken van stad te testen in de praktijk. Daarvoor werden de vele bestaande regelgevingen en plannen voor het Rotterdam Central District bestudeerd. Vervolgens werden strategieën ontwikkeld die de ambities van de overheid koppelen aan de investeringscapaciteit van bestaande en toekomstige gebruikers van de Test Site. Dankzij deze aanpak worden verschillende voorstellen nu ook vanuit de gemeente Rotterdam ondersteund. Een transformatie die in gang is gezet door de inzet van twee inwoners van het **Rotterdam Central Central District** heeft een dynamiek tot stand gebracht die het gebied vandaag al een totaal andere aanblik verleent.

Een gelijkaardig lokaal initiatief zien we ook bij de ontwikkeling van het New Yorkse **High Line**. De High Line is een oude, verhoogde, industriële spoorweg die een aantal wijken in Manhattan doorkruist. In 1980 reed er voor het laatst een trein over. In de jaren daarna zagen de eigenaars van het land onder de spoorweg de constructie graag verdwijnen, omdat zij ook hier gebouwen, met de toegestane vijf verdiepingen, wilden laten verrijzen. In 1999 richtten twee inwoners van de wijk echter de stichting 'Friends of the High Line' op, met als doel de spoorwegconstructie te behouden en er een nieuwe functie voor te bedenken. Vijf jaar later omarmde het New York City Planning Department het plan om er een verhoogd park van te maken, en zette er als steun 150 miljoen dollar voor opzij. Dit geld gaf ontwikkelaars de zekerheid om mee te investeren in de ontwikkeling van de wijk. Bovendien was er een oplossing gevonden voor de eigenaars van de grond onder de High Line. Zij konden hun ontwikkelrechten verkopen aan nabijgelegen 'donorgebieden', zodat daar een aantal markante, hoge gebouwen gerealiseerd konden worden. Het NYC Planning Department bracht eigenaars, investeerders en burgers rond de



**Test Site Rotterdam**  
> pagina 38



**High Line**  
> pagina 52

tekentafel. Het samenspel tussen de verschillende partijen leidde tot een transformatie van de wijken direct rond het **High Line**. De ontwikkeling van de oude en ongebruikte industriële spoorlijn functioneerde als katalysator voor de herontwikkeling van grote delen van New York zelf.

Ook voor de **Haagse Havens** tracht men met behulp van 'katalysators' een gebied geleidelijk te transformeren. De dienst Stedenbouw van de gemeente Den Haag werkt hiervoor samen met het kunst- en architectuurcentrum Stroom Den Haag en de Technische Universiteit (TU) Delft. Er zijn drie proefprojecten opgestart om een antwoord te bieden op de onmogelijkheid om de voorgaande masterplannen te realiseren. De bestaande plannen waren immers door een gebrek aan geld en een overambitieuze aanpak op niets uitgelopen. Voor de gemeente Den Haag zijn de **Haagse Havens** daarom de proeftuin voor de ontwikkeling van een vorm van stadsplanning en stadsontwikkeling die is aangepast aan het huidige economische en maatschappelijke klimaat. De drie proefprojecten zoeken op een interdisciplinaire manier naar alternatieve ontwikkelmodellen, breken de regelgeving open en testen de capaciteit van bestaande activiteiten, grondeigenaren en de burger om samen een beslissende dynamiek tot stand te brengen.



**Haagse Havens**  
> pagina 53

## NIEUWE ECONOMIEËN ALS ALTERNATIEF VOOR DE TERTIAIRE SECTOR

De stad is de plek waar verschillende economieën samenkomen. Terwijl vandaag de hoge wolkenkrabbers van de zakendistricten werk bieden in de tertiaire sector, verwerkten vroeger grote fabriekshallen grondstoffen tot een rijk arsenaal aan producten. En voordat de industriële revolutie tot bloei was gekomen waren marktplaatsen in de stad de plek waar boeren uit het omringende platteland hun voedsel konden verkopen. In de moderne postindustriële stad kunnen we nog steeds de fysieke restanten vinden van de vorige economieën. Vooral de negentiende-eeuwse industrialisering heeft een enorme impact gehad op de stad, aangezien ze de start betekende voor de nog altijd aanhoudende verstedelijking. Mensen trokken naar de stad omwille van de werkgelegenheid in de havens en fabrieken. Industrieën vonden in de stad tevens een afzetmarkt voor hun gestandaardiseerde producten. Inwoners van de stad vonden dus niet alleen werk, maar ook een aanbod aan goederen en producten die mensen de kans gaven om hun levensstandaard te verhogen.

Westerse landen hebben in de tweede helft van de vorige eeuw echter een transitie ondergaan naar een economie die meer en meer gedomineerd wordt door de dienstensector. Prognoses stellen dat 80 procent van de Nederlandse bevolking in 2040 zal werken in de dienstverlening. Steeds meer fabrieken verhuizen van westerse landen naar lagelonenlanden. De zogenaamde economisch ontwikkelde landen leunen vandaag dan ook steeds zwaarder op enkel kennis en innovatie. Nu steeds meer landen een gelijkaardige



economische transitie ondergaan, moeten we ons echter afvragen of deze exclusieve afhankelijkheid van diensten wel wenselijk is. Zo worden bijvoorbeeld steeds meer patenten aangevraagd buiten de westerse wereld en wordt het Westen ook op het gebied van kennis en innovatie in sommige sectoren reeds ingehaald.

We zullen de kwaliteiten van steden beter moeten benutten door – paradoxaal genoeg – zowel een meer divers werkaanbod te stimuleren als door de economie verder te specialiseren op basis van reeds aanwezige kennis en expertise. Dit kunnen we zeker niet voor elkaar krijgen door lege, monofunctionele kantoorgebouwen bij te bouwen. Aan het einde van de vorige eeuw werden veel haven- en industriegebieden gesloopt en volgebouwd met kantoren. Zo gunden we onze industriële geschiedenis langzaam maar zeker weg uit de stad. Bovendien maakt deze vorm van stad maken geen gebruik van de unieke kennis en vaardigheden die de industrieën hebben achtergelaten. Naast het herbestemmen van oude fabrieken, zien we dan ook hoe verschillende projecten proberen voort te bouwen op de reeds aanwezige economische dynamiek en kennis.

Sinds het geleidelijke vertrek van de bedrijvigheid van Philips uit Eindhoven worstelt de stad met precies deze opgave. In 1891 vestigde het bedrijf zich in een leegstaande fabriek in Eindhoven en sindsdien had het een grote invloed op de ontwikkeling van de stad. Philips zorgde niet alleen voor veel werkgelegenheid, maar ook voor voorzieningen als scholen om de leefomstandigheden van de arbeiders te vergroten. De fabrieken zijn inmiddels verlaten, maar veel van de werknemers wonen nog altijd in de stad.

**Brainport Eindhoven** probeert op dit potentiële werkaanbod en de reeds beschikbare kennis in te spelen door zich te profileren als een creatieve en innovatieve stad. Om dit te bereiken is een driehoek gevormd tussen overheid, bedrijven en onderwijs. Samen werken ze actief aan een strategie waarbij doelgericht gebruikgemaakt wordt van de beschikbare mensen en kennis, maar ook van de reeds aanwezige gebouwen en voorzieningen. Zo speelt **Brainport Eindhoven** in op de aanwezigheid van jonge ontwerpers in de stad en probeert men het industrieel cultureel erfgoed niet enkel te beschermen, maar voor deze creatieve groep verder te ontwikkelen.

Een soortgelijke neergang van een industriële sector die de welvaart van een gebied lange tijd bepaalde, zien we ook in het gebied van de **Kentucky River Cities** in de Verenigde Staten. Jarenlang zorgde de steenkoolindustrie er voor werkgelegenheid. Maar nu vele kleine energiecentrales hun deuren hebben gesloten, is de werkloosheid drastisch gestegen. Vandaag gaat men er op zoek naar een alternatieve economie die de beschikbare faciliteiten en kennis binnen de energiesector als uitgangspunt neemt. In plaats van zich te richten op steenkool- en kernenergie wordt een strategie voor duurzame energieopwekking ontwikkeld. Een dergelijke aanpak benut volop de bestaande kansen



**Brainport Eindhoven**  
> pagina 54



**Kentucky River Cities**  
> pagina 55

en het huidige potentieel van een regio. De College of Design van de Universiteit van Kentucky initieerde het onderzoek naar deze ontwikkeling en zet ontwerp in als middel om samenwerking met lokale partijen mogelijk te maken. Dit heeft geleid tot een aantal toekomstvisies, die de regio een economische heropleving moeten bezorgen.

Dezelfde methode wordt gehanteerd voor de transformatie van het leeggelopen **DRU industriepark** bij Ulft in het oosten van Nederland. De oude DRU staalfabrieken hebben het gebied verlaten, waardoor de regio te maken kreeg met een leegloop van inwoners. De gemeente Ulft is, net zoals de dorpen langs de Kentucky River, simpelweg te klein om voor het gebied een volledig nieuwbouwproject te financieren. De bestaande gebouwen dienen daarom als uitgangspunt om een diverse economie te stimuleren die voortborduurt op de oude metaalverwerkende ambachten waar het gebied zo bekend om is geworden.



**Gebiedsvisie DRU industriepark**  
> pagina 56

## DE STAD ALS SOCIALE LADDER

Over de gehele wereld trekt de stad mensen aan vanuit het platteland. Voor het eerst in de geschiedenis leven meer mensen in de stad dan op het platteland. De wereldwijde verstedelijking zal zich de komende eeuw blijven doorzetten. Al deze stedelijke gebieden samen zullen in 2050 nog geen 5 procent van de totale landoppervlakte van de aarde vormen. Steden worden door deze migratie naar de stad dan ook steeds meer divers, en dus complexer. Mensen die in sloppenwijken wonen en moeite hebben om rond te komen kunnen de burens zijn van de meest welvarende mensen op aarde. Juist in de stad komen zulke scherpe sociale tegenstellingen duidelijk aan het licht.

Omdat we over de hele wereld zo veel armoede in de stad tegenkomen zijn we geneigd te denken dat de stad hiervoor verantwoordelijk is. Maar niets blijkt minder waar. De reden dat grote stromen mensen naar de stad trekken is de grote mate van welvaart die in het stedelijk gebied wordt gegenereerd. Op dit moment wordt al meer dan 80 procent van het bruto nationaal product in de wereld gegenereerd in steden. Mensen trekken naar de stad omdat zij daar geld kunnen verdienen en kunnen dromen van een betere toekomst. We zien daarnaast dat de kracht van deze stedelijke economische motor toeneemt naarmate steden groter worden. Bij een verdubbeling van het aantal inwoners van een stad neemt het gemiddelde inkomen per persoon met 15 procent toe. Londen alleen genereert al 2 procent van de globale welvaart, New York 2,5 procent en Tokyo zelfs 3,5 procent. Een wereldstad biedt mensen de kans of het vooruitzicht om hoger op de sociale ladder te klimmen.

Maar dat gaat niet vanzelf. Steden zullen moeten werken aan de sociale problemen die het gevolg zijn van deze overweldigende migratie en armoede. Vooral in de districten waar migranten zich voor het eerst vestigen doen zich problemen voor. We denken dan al snel aan de sloppenwijken van grote steden als São Paulo, maar zulke probleemwijken zien we wel degelijk ook in Europese steden.

Zo kreeg **Rotterdam-Zuid** onlangs nog steun van het Rijk om te werken aan het opknappen van voormalige buitenwijken, die zo hard gegroeid zijn dat ze samen net zo veel inwoners tellen als de stad Eindhoven. Mensen hebben er een lage opleiding, de huizen zijn vaak klein en in slechte staat, en er zijn weinig banen want de meeste werkgelegenheid vindt men ten noorden van de Maas. Kortom, stedelijke overheden zien dat er wat moet worden gedaan, maar weten vaak niet goed hoe ze op deze uitdaging kunnen inzetten. Het opknappen van de goedkope huizen zou het probleem eerder doen verschuiven dan oplossen, aangezien de lage huur de mensen juist in eerste instantie heeft aangetrokken. In **Stad Rotterdam Zuid** wordt als alternatief voorgesteld om sterk te investeren in een betere bereikbaarheid van de economische activiteiten in de haven en niet enkel te focussen op de verbinding met het centrum van de stad aan de andere kant van de rivier. Door een reeks ruimtelijke ingrepen en een fijnmaziger openbaar vervoer netwerk wordt de toegang tot werk en onderwijs verbeterd. Zo wordt de kwaliteit van de woonomgeving op een meer indirecte manier verbeterd om de ontwikkelingskansen van de bewoners op langere termijn te doen toenemen.

In het kader van de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* worden ervaringen en inzichten uitgewisseld tussen instellingen in **Rotterdam-Zuid** en **São Paulo**, waar men voor een vergelijkbare uitdaging staat, zij het op een veel grotere schaal. Nu er een einde is gekomen aan de explosieve bevolkingsgroei van São Paulo wordt gekeken hoe de door de infrastructuur gefragmenteerde, maar levendige wijken vol informele woningen geïntegreerd kunnen worden in de bestaande stad. Men gaat de uitdaging aan om op lokaal niveau de fragiele, informele economieën te stimuleren en deel te laten uitmaken van de metropolitane economie. Het Atelier **São Paulo**, opgezet als een samenwerking tussen de dienst Woningbouw van de stad (SEHAB) en de IABR, heeft daarom een strategisch ontwikkelingskader opgemaakt voor de stapsgewijze transformatie van Cabuçu de Cima, een gebied in het noordoosten van de stad. Het nieuwe stedelijk plan en de bouw van woningen worden hier ingezet als een krachtig instrument om sociale en economische programma's voor de bewoners te ondersteunen.

Hoewel **Brussel** de op drie na welvarendste regio van Europa is, zien we de werkloosheidscijfers in de Europese hoofdstad oplopen tot ongeveer 20 procent. De sociale verschillen zijn er groot, en elk jaar komen er weer zo'n 25.000 nieuwe mensen bij. Veel van deze migranten en mensen met een laag inkomen hebben zich gevestigd in de oude, industriële kanaalzone. Ook vandaag vinden we daar nog havenactiviteit en een concentratie aan bedrijvigheid. Toch is niet de industriële economie, maar wel de dienstensector vandaag de motor van de Brusselse



**Stad Rotterdam Zuid**  
> pagina 44



**Test Site São Paulo**  
> pagina 39



**Brussel Kanaalzone**  
> pagina 57

welvaart. Terwijl de bewoners van de **Brussel Kanaalzone** vaak moeilijk toegang hebben tot de jobs in de dienstensector, neemt de druk van de vastgoedmarkt op het gebied toe. In nauwe samenwerking met verschillende publieke en maatschappelijke actoren heeft de Brusselse overheid daarom een proces gelanceerd om de sociaal-economische en stedelijke uitdagingen in dit gebied aan te pakken om op een pragmatische manier, stap voor stap, de sociale cohesie in de hoofdstad van Europa te versterken. Probleemgebieden als de **Brussel Kanaalzone** of Rotterdam-Zuid kunnen niet geïsoleerd aangepakt worden, maar moeten juist in een ruimer kader geplaatst worden. Ze maken deel uit van een regionale of metropolitane samenleving en economie.

Ook het project in **Diyarbakir** in Turkije tracht een verandering teweeg te brengen in de stedenbouwkundige aanpak van de stad. Door middel van pilot projects wordt in nauwe samenwerking met zowel de lokale als de centrale overheid gewerkt aan de problemen als gevolg van de werkloosheid en de grote migratiestromen naar de stad. Terwijl het voorheen een welvarende regio was heeft de economische voorspoed zich door de politieke onrust in het oosten van Turkije niet weten door te zetten. Niet alleen trekt een groot aantal mensen naar de stad, velen gebruiken Diyarbakir als opstap voor de uiteindelijke migratie naar de grotere steden Istanbul en Ankara.

De werkloosheidsgraad van meer dan 40 procent duidt erop dat vele inwoners in de informele economie actief zijn. Net als in São Paulo wordt in **Diyarbakir** geprobeerd, door middel van strategische stedelijke transformaties, deze informele en fragiele economische activiteiten een plek te geven, en ze op die manier te stimuleren en levensvatbaar te maken.



**Diyarbakir**  
> pagina 58

## ECOLOGIE INTEGRALE AANPAK VAN KUSTGEBIEDEN

Opmerkelijk is dat steden vaak in de buurt van de zee liggen. De helft van de totale wereldbevolking woont binnen 200 km van een kustlijn. Een derde woont er minder dan 100 km vandaan. Niet alleen wonen er veel mensen, de groei van de bevolking langs de kustlijn is ook nog eens groter dan landinwaarts. Zeven van de tien megasteden van de wereld bevinden zich dan ook in kustgebieden. Denk bijvoorbeeld aan metropolen als Tokyo, New York en Londen. Het zijn de drie steden die de meeste welvaart van de wereld genereren, en alle bevinden zich bij riviermondingen aan zee. Steden bruisen in de nabijheid van water. Dit heeft te maken met de aanwezige drinkwatervoorziening en de mogelijkheid om land te irrigeren. Bovendien zorgen de aangrenzende zeeën en rivieren al eeuwenlang voor een strategische handelspositie met de rest van de wereld, een positie die ze bijna dwingt om creativiteit en innovatie te omarmen en die het mogelijk maakt om op een goedkope en duurzame manier grote hoeveelheden goederen te transporteren.

Hoezeer we ook afhankelijk zijn van water, we mogen niet vergeten dat het ook een groot gevaar kan vormen voor de stedelijke

kust- en deltagebieden. De komende decennia krijgen we namelijk te maken met een stijgende zeespiegel en met een toenemende intensiteit van regenval en rivierstromen. Zo hebben we moeten meemaken wat voor een dramatische impact vloedgolven kunnen hebben op kustgebieden. Ondanks voorzorgsmaatregelen zoals het bouwen van dijken en waterkeringen blijven metropolen en stedelijke regio's aan het water kwetsbaar. Als het noodlot toeslaat kan dit dusdanig ontregelend zijn voor de economie van een grote stad dat dit mondiale gevolgen heeft.

We zullen dus op zoek moeten gaan naar een andere manier om met water om te gaan. Het project van de **Rijn-Maas Delta** in Nederland is hiervan een goed voorbeeld. Nederland heeft een diepgewortelde cultuur wat betreft de bescherming tegen overstromingen en het regelen van de waterhuishouding. Voor dit project wordt het hele deltagebied in beschouwing genomen, van Lobith, waar de Rijn Nederland binnenkomt, tot aan zee. Vroeger was de bescherming tegen water een zuiver technische taak, weggelegd voor waterbouwkundig ingenieurs. Het project van de **Rijn-Maas Delta** onderzoekt echter de mogelijkheden van het integreren van de veiligheidstaak met een ruimtelijke visie op de hele omgeving. Er zijn immers ook andere manieren om wateroverlast tegen te gaan. Door land tijdens hoogwater tijdelijk onder te laten lopen kunnen we bijvoorbeeld de druk op de dijken doen verminderen.

Het project in de **Veneto regio** gaat nog een stap verder. Ook hier speelt water een zeer belangrijke rol, onder meer voor de landbouw. In de **Veneto regio** wordt niet alleen getracht om door middel van technische oplossingen de veiligheid van de inwoners van de hele regio te garanderen; daarvoor is de regio immers veel te groot. Als alternatief probeert men nu aan de hand van antropologisch onderzoek uit te zoeken hoe mensen bewuster kunnen leven met de dreiging van het water. Leven met water dus, in plaats van leven naast water.

Water biedt ook stedelijke kwaliteit aan een stad. In **New York** zien we bijvoorbeeld hoe het **Waterfront** na een eeuw van industriële bedrijvigheid en daarop volgende verwaarlozing langzaam maar zeker weer wordt omgevormd tot een aangename verblijfsplek. De kilometerslange kade aan de Hudson biedt een fantastische kans om de bewoners en de bezoekers opnieuw in contact te brengen met het water. Maar **New York** is ook op zoek naar nieuwe manieren om de veiligheid van de stad te vergroten. Zo zijn er plannen om een natuurlijke buffer rond het eiland Manhattan te creëren die het kan beschermen tegen stormvloed. De stad kiest ervoor om het ontwikkelingspotentieel van de voormalige havenindustrie op de oevers in te zetten om het ecologische probleem aan te pakken.



**Rijn-Maas Delta**  
> pagina 45



**Leven met water in de Veneto**  
> pagina 59



**New York City Waterfront**  
> pagina 60

Heel anders is de waterproblematiek in **Cantinho do Céu** in São Paulo. In deze Braziliaanse *favela* draait alles om het behoud van waterkwaliteit. De voorbije decennia groeiden tal van informele woonwijken rond de grote drinkwaterreservoirs ten zuiden van de stad. Men bouwde de huizen met de rug naar het water omdat de vervuilde meren niet uitnodigden tot verblijven aan het water. De vervuiling van het water vormde bovendien een gevaar voor de drinkwatervoorziening van de gehele stad. Kleine ruimtelijke ingrepen zorgen er nu voor dat de relatie tussen de bewoners en het water zich kan herstellen. Door de sloppenwijk niet in haar geheel af te breken, maar een gevefront en een openbare ruimte aan het water te ontwikkelen, krijgt **Cantinho do Céu** een bijzondere kwaliteit. Tegelijkertijd verwerft de stedelijke overheid controle over de afvoer van vervuild rioolwater en is ze in staat het drinkwaterbassin te beschermen. Zo kan een zeer lokaal project een positieve uitwerking hebben voor een metropolitaan gebied van maar liefst 20 miljoen inwoners.

## PRODUCTIEF LANDSCHAP: MEER DOEN MET MINDER LAND

Niet alleen heeft de stad een sterke relatie met water, ze heeft ook een belangrijke band met het agrarische achterland. Vaak halen steden daar hun drinkwater, voedsel en andere grondstoffen vandaan. Zonder deze basisvoorzieningen uit het platteland zouden we onze levensstandaard in de stad niet kunnen behouden. Zo heeft een gemiddelde Noord-Amerikaan 9 ha land nodig om zijn levensstijl te onderhouden. En dat terwijl er op aarde slechts minder dan 2 ha per persoon aanwezig is. Bovendien zien we dat de wereldbevolking nog steeds sterk groeit. Dit betekent dat we in totaal meer zullen moeten produceren, terwijl we minder land per persoon tot onze beschikking hebben. We zullen kortom meer moeten doen met minder land.

Dat is een zware opgave. We zijn vaak geneigd te denken dat we het natuurlandschap krachtig moeten beschermen tegen het proces van verstedelijking. Zo schuiven we het probleem echter alleen maar voor ons uit, want vaak is de bescherming van het landschap niet bestand tegen de aanstormende verstedelijking. Veel belangrijker is de vraag hoe we het volle potentieel van het landschap kunnen inzetten als productief land binnen een stedelijk systeem. Met deze productiviteit bedoelen we niet alleen maar landbouw. Ook voorzieningen als natuur en recreatie hebben een belangrijke functie voor de omliggende steden. Door het potentieel van het open landschap ten volle te benutten, kunnen we ervoor zorgen dat hier niet gebouwd zal worden. We zullen stad en land als één integraal systeem moeten beschouwen en de verstedelijking sturen rond die plekken, waar het landschap dit toelaat.

In sommige gebieden in de wereld is de schaarste van land en water zo groot dat een goede afstemming tussen verstedelijking en platteland van levensbelang wordt. In het project langs de **Nijlvallei** zien we bijvoorbeeld een sterke toename van de bevolking langs de enige bron van water: de Nijl. Door de bevolkingsgroei ontstaat de noodzaak om meer land te verbouwen, waarvoor steeds meer water nodig is. Het resultaat is dat er vanuit de Nijl bijna geen water meer de



**Cantinho do Céu**  
> pagina 61

Middellandse Zee in stroomt. Alles wordt gebruikt voor de productie. Het project **Nile City** analyseert hoe de toekomstige demografische en stedelijke groei van de regio op een duurzame manier kan plaatsvinden. Door een intensivering van landbouwgronden en daaromheen zeer compacte verstedelijking ontstaat een totaal nieuwe woonkwaliteit en een heel directe relatie tussen landbouw en stad.

Een vergelijkbare visie wordt ook ontwikkeld in **Istanbul**, een metropool met een spectaculaire economische en demografische expansie. Net als in São Paulo richtte de IABR hier een Atelier op samen met de gemeente Arnavutköy, een deelgemeente van Istanbul, gelegen in het noorden van het Europese schiereiland. Het grondgebied van de gemeente bestaat vooral uit bossen, landbouwgronden en drinkwaterbassins. De voorbije 15 jaar kende Arnavutköy een bevolkingsgroei van 400 procent. De explosieve groei van Istanbul vormt een acuut gevaar voor de watervoorziening van de hele metropool en zet het resterende agrarische landschap onder druk. Bovendien voorziet de Turkse overheid verschillende economische en infrastructuurprojecten in het noordelijke gebied om Istanbul verder te ontwikkelen als de economische draaischijf tussen Europa en Azië. Het IABR Atelier **Istanbul** presenteert een alternatief dat de tegenstelling tussen stedelijke groei en bescherming van natuurlijke aanvoerstromen overstijgt. Verstedelijking, economische ontwikkeling, infrastructuur, landbouw en waterbeheer vertegenwoordigen in dit ontwerp niet langer tegenstrijdige belangen, maar vormen één integraal systeem.

Ook Nederland gaat op zoek naar een manier om het landschap productief te maken. Jarenlang heeft Nederland geprobeerd om het Groene Hart, een relatief open gebied te midden van de Randstad, te beschermen tegen de oprukkende verstedelijking. In het project de **Het Metropolitane Landschap** krijgt de relatie tussen de agrarische en recreatieve functie van het Groene Hart en de omliggende steden een nieuwe definitie. Door het gebied toegankelijker te maken voor de mensen uit de omringende steden kan de waarde van de open ruimte worden gebruikt om de verstedelijking tegen te gaan.

Heel anders is de aanpak voor het gebied **Paris-Saclay**. Hier bereidt men de ontwikkeling van een 10 km lange stedelijke campus voor, als een strategisch onderdeel van de ontwikkeling van de Parijse metropool langs een nieuwe metrolijn. Het gebied moet een internationaal kenniscentrum worden voor technologie en wetenschap. Vandaag is het een plateau met vooral landbouwgronden. De ontwikkelingsvisie die in overleg met nationale, metropolitane en lokale overheden en stakeholders is ontwikkeld



**900 km Nile City**  
> pagina 62



**Test Site Istanbul**  
> pagina 40



**Het Metropolitane Landschap**  
> pagina 46



**Cluster Paris-Saclay**  
> pagina 63

streeft ernaar om de natuur en landbouw van het landschap actief te integreren in het plan. De landbouwgrond en de landbouwactiviteiten zijn bepalend voor de inplanting van de campus, maar ook voor zijn bijzondere publieke ruimten.

In Den Haag zoekt het project **Working City** naar een nieuwe manier om een wijk met 750 woningen te realiseren. Het moet 'de duurzaamste wijk ter wereld' worden, die meer energie oplevert dan ze verbruikt. In plaats van de wijk eerst als blauwdruk te ontwerpen en vervolgens te bouwen is er gekozen voor een langzamere manier van stad maken. Nog voor er sprake was van enige bouwactiviteit werden de toekomstige bewoners bij elkaar gebracht en richtten ze een nutsvereniging op. In samenwerking met het kunst- en architectuurcentrum Stroom Den Haag gingen de bewoners na op welke manier de voedselketen (productie, distributie, bereiding, consumptie, afvalverwerking) in de toekomstplannen voor het Erasmusveld kan worden geïntegreerd om de duurzaamheidsdoelen te realiseren.

## DEMOGRAFIE OVERSCHRIJDEN VAN DE ADMINISTRATIEVE GRENZEN

Door steeds verder uit te breiden zijn steden langzaam maar zeker uit hun administratieve keurslijf gegroeid. Overheden hebben het steeds moeilijker om de grenzen aan te duiden van de complexe stad of van de stedelijke regio's van vandaag. Ooit vormden stadsmuren een formele scheiding tussen stad en platteland. Langzaam maar zeker is die schijnbare helderheid verloren gegaan. Door de ontwikkeling van snelwegen en openbaar vervoer reikt de invloed van de stad vandaag veel verder dan voorheen. Zo reizen forenzen dagelijks vele kilometers op en neer naar de stad om er te werken, terwijl ze in rustiger gelegen dorpen rond de stad wonen. Deze forenzen voelen zich echter wel sterk verbonden met de stad waar ze werken. Daar zijn immers ook de meeste voorzieningen te vinden. De stad en de omliggende dorpen vormen langzaam maar zeker één stedelijk systeem. Terwijl de economische en sociale dynamiek in de stedelijke regio's of metropolen geen rekening houdt met administratieve grenzen, is het stedelijke bestuur vaak nog niet goed op deze agglomeratie afgestemd. Daardoor is het vaak erg moeilijk om een coherente strategie te formuleren voor het gehele gebied.

Deze evolutie vraagt om een nieuwe aanpak voor het maken van stad. Samenwerking tussen verschillende gemeenten en steden wordt noodzakelijk om een beleid te kunnen voeren op de schaal van de agglomeraties. Voor vele agglomeraties kan deze zogenaamde 'publiek-publieke' samenwerking verder bouwen op een gemeenschappelijke identiteit. Maar die is niet altijd aanwezig. Soms groeien verschillende steden, elk met hun eigen identiteit, fysiek samen tot één groot stedelijk gebied. Ze worden tot elkaar aangetrokken, soms zelfs over bestaande landsgrenzen heen, omdat ze wederzijds gebruikmaken van elkaars unieke kwaliteiten. Het ontwikkelen van een strategie voor een dergelijke 'conurbatie' vraagt om een heel andere



**Foodprint Erasmusveld**  
> pagina 64



aanpak. Er moet dan niet gezocht worden naar een gemeenschappelijke noemer, maar eerder naar de wederzijdse voordelen die bij een samenwerking te behalen vallen. Terwijl gemeenten van een agglomeratie nog kunnen fuseren, zien we bij conurbaties veeleer dat nieuwe platforms worden opgericht om een samenwerking tussen verschillende overheden mogelijk te maken.

Het openstellen van grenzen heeft een grote invloed gehad op de Indonesische stad **Batam**. Batam ligt op een eiland op slechts 20 km afstand van de wereldstad Singapore. In een samenwerkingsakkoord tussen deze twee totaal verschillende steden is een 'Free Trade Zone' opgericht, waardoor arbeiders van de stad Batam in het veel rijkere Singapore kunnen gaan werken. Dit heeft een enorme impact op de stedelijke ontwikkeling van Batam, waar vandaag veel Indonesiërs heen trekken op zoek naar werk in Singapore.

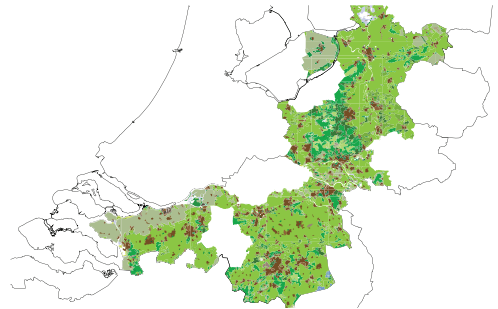
Ook in Nederland ontstaan nieuwe samenwerkingsverbanden tussen steden. Zo kan de Randstad beschouwd worden als één grote conurbatie van steden. Maar door het zware overgewicht van dit stedelijk gebied zijn de steden buiten de Randstad genoodzaakt zich te herpositioneren. Het project **Mid-Size Utopia** analyseerde de dynamiek van de stedelijke regio's rond Arnhem en Nijmegen en rond Eindhoven. Door zich als poort van de Randstad te positioneren kunnen deze stedelijke regio's een specifieke ontwikkelingsdynamiek kennen. Om die kans te grijpen moeten zij, net als de Randstad maar dan op een kleiner schaalniveau, een samenwerking op stadsregionale schaal opzetten tussen de stedelijke kernen en de omliggende dorpen.

Op een veel grotere schaal presenteert het project **Maak de Olympische Stad** een aantal strategieën om de synergie tussen verschillende Nederlandse steden te optimaliseren. Een vergelijking met de kandidaturen (*bids*) van andere wereldsteden voor de organisatie van de Olympische Spelen maakt duidelijk hoe de Spelen in Nederland gekoppeld kunnen worden aan de specifieke kwaliteiten en het bestaande netwerk van steden in de Randstad.

Hoewel Batam in eerste instantie weinig op **Almere** lijkt, zijn er toch interessante overeenkomsten aan te wijzen. Zoals Batam een symbiose is aangegaan met Singapore, zo geldt dat ook voor Almere en Amsterdam. De inwoners van Almere pendelen elke dag naar de hoofdstad om er te werken. Vandaag wil de overheid Almere als een volwaardige stad ontwikkelen. De aanpak verschilt drastisch van de planningstechnieken die gebruikt zijn om Almere in de vorige eeuw uit het niets op te bouwen. Bij de



**Open City Batam**  
> pagina 65



**Mid-Size Utopia**  
> pagina 66



**Maak de Olympische stad**  
> pagina 47



**100.000 banen voor Almere**  
> pagina 48

overstap van Almere 1.0 naar **Almere 2.0** staat deregulering centraal en mag de vrije markt meer zijn gang gaan. Zo richt een van de projecten zich op het opzetten van een 'Speciale Economische Zone', zoals die ook bestaat in Batam. Op die manier probeert men de arbeidsmarkt een impuls te geven en 100.000 nieuwe banen te scheppen.

## WOONOMGEVINGEN VAN DE TOEKOMST

Van al die mensen die naar de stad migreren, zal iedereen op zoek gaan naar een baan en een plek om te wonen. En dat zijn er nogal wat. Het gemiddelde van de verschillende prognoses suggereert dat we ons wereldwijd moeten voorbereiden op ruim 3 miljard nieuwe stadsbewoners. Daarnaast zien we in de steden in economisch ontwikkelde landen wereldwijd de hoeveelheid personen per huishouden krimpen. Kortom, er zullen niet alleen meer woningen bijgebouwd moeten worden, ook een meer gediversifieerd woningaanbod wordt noodzakelijk om de verschillende huishoudenssamenstellingen te huisvesten. Zeker gezien de huidige financiële crisis zijn nationale en stedelijke overheden niet meer bij machte om de bouw van nieuwe woonwijken in een dergelijk volume te financieren. Wanneer de overheid de ontwikkeling van deze nieuwe woonwijken niet kan sturen, maar overlaat aan de markt of aan het vrije initiatief van de nieuwe inwoners, bestaat echter het gevaar dat de stad een weinig duurzame en onsaamhangende plek wordt zonder de noodzakelijke openbare verblijfsruimten, een stad gebouwd voor de *urban haves* waar de *urban have nots* zelf stad moeten maken.

Stedelijke overheden moeten dus op zoek naar strategieën om de accumulatie van woningen te sturen in de richting van kwalitatieve woonomgevingen voor iedereen. Om levendigheid in een stad te brengen is er namelijk meer nodig dan de basisinfrastructuur. Ook de openbare ruimte, openbaar vervoer, het geheel aan voorzieningen (onder andere commercieel, cultureel, zorg), de nabijheid van het landschap, enzovoort, bepalen de aantrekkelijkheid van die leefomgeving en haar stedelijke kwaliteit. Een aantal projecten van over de hele wereld presenteren ons een aantal methoden om de aanstormende bevolkingstoename op een kwalitatieve manier te huisvesten en in te zetten om de stedelijke of metropolitane kwaliteit te verhogen.

In **Vlaanderen** is de relatie tussen woningbouw en infrastructuur bijzonder zichtbaar. Jarenlang kende Vlaanderen een wildgroei van laagbouw langs de wegen. Vandaag dreigt het hele territorium volgebouwd te worden met woekerende lintsteden. Het gevolg is dat Belgen sterk afhankelijk zijn van de auto om de afstanden naar het werk te overbruggen. Er is berekend dat er de komende 30 jaar 330.000 nieuwe woningen in het Vlaams gewest bijgebouwd zullen moeten worden. Om een duurzamer alternatief te vinden wordt er via onderzoek en pilot projects gekeken naar de mogelijkheden om nieuwe woonomgevingen te ontwikkelen. Met de geleerde lessen



Atelier Vlaanderen 2030  
> pagina 67

hoopt het gewest nieuwe regelgeving op te stellen, zodat de groei van woningen in de toekomst op een meer wenselijke manier kan verlopen.

Veel ingrijpender nog is de bevolkingstoename in Delhi in India. De komende decennia krijgt de stad er miljoenen nieuwe inwoners bij. De huidige plannen kunnen die *shockwave* niet bijbenen. Om de explosieve groei toch in goede banen te leiden zet het project **Delhi 2050** sterk in op het ontwikkelen van een ruimtelijke strategie voor de infrastructuur van de stad. In nauwe samenwerking tussen universiteiten, overheden en ontwerp bureaus uit Nederland en India is een multidisciplinair en internationaal atelier opgezet dat bouwt aan een duurzame ontwikkeling van de stad. Ook in **Guatemala-Stad** is een Atelier opgezet om de enorme bevolkingsgroei van de afgelopen jaren op te vangen. Sinds het einde van de burgeroorlog in 1996 is de bevolking daar verdrievoudigd. Dit 'Posconflicto Laboratory' zoekt naar een antwoord op de grote vraag naar woningen, maar gaat tegelijk verder dan het beantwoorden van de pure kwantitatieve vraag. De woningen bieden ook ruimte voor de toekomstige ontwikkeling op economisch en commercieel vlak bovenop de pure woonfunctie. Via de architectuur van de woningen wordt zo gepoogd om de kansen van de meest kwetsbaren in de stedelijke samenleving te vergroten.

In Nederland is een dergelijke explosieve groei afwezig. Nu de bevolkingsgroei de komende decennia zal stabiliseren, rijst eerder de vraag hoe we het huidige netwerk van infrastructuur en publieke ruimten beter kunnen benutten. Het project **Knooppunten** onderzoekt de kwaliteiten en het potentieel van verschillende typen knooppunten binnen dit netwerk, duidt ontwikkelingskansen aan en geeft aan waar stedelijke ontwikkeling wenselijk is.

**Bordeaux** koos voor een vergelijkbare aanpak. De stad vatte het plan op om 50.000 nieuwe woningen te bouwen. In Bordeaux bestaat de sterke politieke wil om de stad, waar nu 800.000 mensen wonen, te laten groeien tot een metropool met 1 miljoen inwoners. De regionale overheid schreef een prijsvraag uit voor ontwerpers om te onderzoeken hoe dit ideaal bereikt kan worden. Via intense samenwerkingen met lokale besturen van de agglomeratie en publieke en private investeerders bieden vijf ontwerpteams de regionale overheid een palet aan instrumenten en visies aan om de 50.000 woningen te realiseren. Ook hier wordt gezocht naar typen woningen en openbare ruimten die in het bestaande stedelijke systeem van de stad verweven kunnen worden rond knooppunten van openbaar vervoer.



**Delhi 2050**  
> pagina 68



**Posconflicto Laboratory**  
> pagina 69



**Knooppunten**  
> pagina 49



**Bordeaux Métropole**  
> pagina 70

## COMPACTE BINNENSTEDEN ALS DUURZAAM ANTWOORD

Het proces van chronische verstedelijking dat door de industriële revolutie is ingezet heeft ervoor gezorgd dat sinds 2008 meer mensen in de stad wonen dan op het platteland. In veel landen houdt deze evolutie aan en zullen steden nieuwe gebouwen en woningen moeten optrekken. Vaak beslissen steden om het territorium uit te breiden door ontwikkelingen te starten op nog onbebouwd land of door de dun bebouwde stedelijke rand te verdichten. In sommige landen, onder meer in Nederland, stagneren de bevolkingsgroei en de verstedelijking en ontstaat er steeds meer behoefte om het bestaande stedelijke gebied te herwaarderen. Er wordt dan gezocht naar het versterken van de kwaliteiten van de stad als woonomgeving. Zo kan een meer divers aanbod aan woningen ervoor zorgen dat mensen hun heel verschillende woonvragen kunnen terugvinden in de binnenstad. Het wonen in de dichtbevolkte binnenstad is immers niet altijd even populair. De voorsteden met laagbouw bieden meer ruimte, terwijl de binnenstad dankzij goede infrastructuurvoorzieningen goed bereikbaar blijft. Door het intensieve grondgebruik en de sterke afhankelijkheid van de auto om de grotere afstanden naar werk en school te overbruggen blijkt echter dat de uitgespreide buitenwijken niet altijd even duurzaam zijn. Binnensteden vormen een veel duurzamere woonomgeving. Hier kan immers efficiënt gebruik gemaakt worden van de aanwezige voorzieningen. Het openbaar vervoer in binnensteden zorgt er tevens voor dat de auto een minder belangrijke rol speelt. Mensen beginnen deze voordelen steeds vaker in te zien. Veel binnensteden nemen deze uitgangspunten dan ook over, om hun positie binnen de grotere stedelijke agglomeratie te verstevigen. Ze zoeken naar nieuwe manieren om de binnenstad te verdichten en tegelijk de kwaliteit van de leefomgeving substantieel te vergroten.

Hoewel **Rotterdam** na Amsterdam de grootste stad van Nederland is, kent de binnenstad nog steeds een relatief lage dichtheid. De stad tracht dit te verhelpen, maar dit blijkt bijzonder moeilijk, mede door een gebrek aan financiële middelen. Rotterdam ziet zich daarom genoodzaakt om haar principes van stadsontwikkeling te vernieuwen en bedacht alternatieve manieren om het aanbod van diverse woningen in de binnenstad te vergroten en meer groene ruimten in de stad te ontwikkelen. Daarnaast wordt in overleg met potentiële inwoners gekeken welke kwaliteiten momenteel ontbreken in de stad en stimuleert de stad lokale initiatieven om woningen te bouwen of te verbouwen. Zo hoopt de stad langzaam maar zeker haar centrum te transformeren tot een compacte, maar hoogwaardige en duurzame leefomgeving, die mensen van buiten weer naar de **Rotterdamse binnenstad** kan trekken.

Terwijl het project in Rotterdam vooral luistert naar de lokale bewoners, voert **Zürich** een onderzoek naar de verschillende internationale woningty-



**Making Inner City Rotterdam**  
> pagina 71



**Remaking Zürich**  
> pagina 72

pen om de binnenstad te verdichten. Het onderzoek richt zich op 140 verschillende typologieën in steden als Hong Kong, New York, Buenos Aires en Rome. In Zwitserland bepaalt de droom van een eigen huis nog steeds de ontwikkelingen in de stedelijke gebieden. Hierdoor zijn steden vooral horizontaal gegroeid en heerst er terughoudendheid om te streven naar een compacte stad. Samen met de dienst Ruimtelijke Ordening van Zürich heeft de ETH Zürich mogelijke verdichtingsscenario's voor de stad ontwikkeld, om ze vervolgens te testen op de markt. Verschillende typologieën uit de hele wereld worden geprojecteerd op de binnenstad van **Zürich** om te tonen dat ook verdichting een Zwitserse levenskwaliteit kan bieden.

Ook de stad **Groningen** probeert door het onderzoeken van verschillende typologieën te werken aan de verdichting van de stad en het diversifiëren van het woningaanbod. Aan de hand van drie publieke manifestaties, telkens geleid door een gerenommeerde architect, zijn een aantal voorstellen ontwikkeld, waarvan sommige al zijn gerealiseerd. Een van de manifestaties, Bouwjong!, onderzocht de mogelijke ontwikkelingen voor studentenhuisvesting. Bouwjong! trachtte lege, onderontwikkelde gaten in de stad in te vullen, om niet alleen een hogere dichtheid maar ook een sterkere coherentie in de binnenstad te verkrijgen.



**Intense Stad, Intense Laagbouw, Bouwjong!**  
> pagina 73

# MAKING CITY

PROJECTEN  
HOOFD-  
TENTOON-  
STELLING



39

## TEST SITE ROTTERDAM PERMANENTE TIJDELIJKHEID

In de afgelopen decennia heeft opportunistische en ondoordachte vastgoedspeculatie een groot aantal vierkante meters geproduceerd. Daarom staan onze steden nu vol lege gebouwen. In Nederland alleen al staat 7.000.000 m<sup>2</sup> kantoor- en bedrijfsruimte leeg. Het ontwerp bureau ZUS staat op het standpunt dat deze gebouwen weliswaar meestal in een stad zijn gebouwd, maar nooit een relatie met de stad zijn aangegaan, dat ze door infrastructuurknooppunten werden bediend én geïsoleerd, er 's nachts verlaten bij lagen, en iedere vorm van functievermenging en daarmee verlevendiging van de stad blokkeerden. ZUS wilde de achterliggende economische structuren en typologische vooroordelen van dit model van stad maken doordenken en bestrijden, met name in het Rotterdam Central District, en startte daarom het proefproject het Schieblock, een voormalig kantoorgebouw dat gered werd van de sloop en langzaam veranderde in een tijdelijk epicentrum van culturele en architectonische discussie.

Dit was voor ZUS en IABR het startsein voor de Test Site Rotterdam die wordt ingezet om in het gehele Rotterdam Central District nieuwe plannings-, ontwerp- en financiële instrumenten te testen, die nodig zijn om verder verval te lijf

te gaan. Om de leefbaarheid in het district terug te brengen worden daarom concrete, maar tijdelijke ruimtelijke en economische projecten geïnitieerd. De campagne 'I Make Rotterdam' is gestart om maatschappelijke betrokkenheid te optimaliseren: een via *crowd-funding* gefinancierde brug zal letterlijk de ruimtelijke en economische barrières doorbreken.

### Initiatiefnemers

ZUS [Zones Urbaines Sensibles], IABR



## TEST SITE SÃO PAULO

### HET KOPPELEN VAN SOCIALE NETWERKEN AAN LOKALE, DUURZAME VORMEN VAN PRODUCTIE ALS EEN MANIER OM STAD TE MAKEN

40

Na tientallen jaren van gestaag toenemende inwonersaantallen is São Paulo, de grootste en economisch belangrijkste stad van Zuid-Amerika, uitgegroeid. De sterke economische groei heeft geresulteerd in een infrastructureel netwerk dat de stadsontwikkeling is voorbijgestreefd en haar zelfs overheerst. Nieuwe investeringen werden gebruikt om het infrastructurele netwerk uit te breiden; de verstedelijking volgde daarna. Meestal vond die plaats door middel van particuliere, spontane en vaak informele initiatieven. Dit heeft geleid tot een gefragmenteerd en ongelijkmatig stedelijk weefsel.

De investeringscyclus die op dit moment plaatsvindt, vormt het startsein voor een nieuwe periode van metropolitane verstedelijking. Er is eindelijk gedurige economische groei in Brazilië en de steeds grotere middenklasse wil op een andere manier wonen, werken en consumeren. São Paulo moet zichzelf opnieuw uitvinden: ze is niet langer een industriestad, maar is op weg een eenentwintigste-eeuwse stad te worden. Planningsstrategieën moeten gericht zijn op het veranderen en verbeteren van de huidige precare situatie. Het paradigma van de

infrastructuur is aan herziening toe, bestaande elementen moeten een nieuwe plaats in het stedelijk weefsel gaan innemen, de ongelijkheid moet onder ogen worden gezien en er moet worden geïnvesteerd in de ontwikkeling van de bevolking, zodat het stedelijk weefsel en de sociale netwerken worden verstevigd en de vele verschillende delen en lagen van de stad opnieuw op elkaar worden aangesloten.

Daarom richtten de dienst Sociale Woningbouw van de stad, SEHAB, en de IABR samen het Atelier Sao Paulo op, met het lid van het Curator Team van de 5<sup>e</sup> IABR, Fernando de Mello Franco (MMBB Arquitectos) als Ateliermeester. Het Atelier richtte zich op het gebied Cabuçu de Cima, in het noordoosten van de stad, met het doel om parallel en in synergie met het door SEHAB ontwikkelde stedelijk plan voor het gebied kansen en mogelijkheden te identificeren om de bestaande sociale netwerken te koppelen aan lokale, nieuwe en duurzame vormen van productie.

#### Initiatiefnemers

Secretaria da Habitação Social (SEHAB), São Paulo, IABR





41

## TEST SITE ISTANBUL

### HET VERBOND DER SFEREN: STAD – WATER – LANDBOUW STRATEGISCH PLAN VOOR DE DUURZAME ONTWIKKELING VAN DE GEMEENTE ARNAVUTKÖY IN ISTANBUL

Terwijl de stad Istanbul al maar doorgroeit en de politiek zich onledig houdt met zogenaamde *çilgin proje* of 'gekke projecten', strekt het grootstedelijk weefsel zich steeds verder uit: naar het oosten, het westen en nu ook in noordelijke richting, naar de kust van de Zwarte Zee. In gemeenten die vroeger aan de rand van de stad lagen, zoals Arnavutköy, is de bevolking in minder dan 20 jaar explosief gegroeid, met meer dan 400 procent. Tel daarbij projecten op als een derde brug over (de noordelijke monding van) de Bosphorus en de recente economische ontwikkelingen, en het is duidelijk dat Istanbul opnieuw grote veranderingen te wachten staat – qua omvang, vorm en stedelijk weefsel. Maar terwijl de stad oprukt, begint zij het productieve landschap op te eten dat haar als voeding heeft gediend. Drinkwaterreservoirs, landbouwgronden, bossen en ecologisch kwetsbare gebieden dreigen ten prooi te vallen aan de uitdijende stad. Groei en duurzaamheid lijken af te stevenen op een stevig conflict, rijk aan schijnbaar onoverbrugbare verschillen.

Arnavutköy ligt centraal in het probleemgebied. In en om de gemeente liggen verschil-

lende meren en reservoirs die onontbeerlijk zijn voor de drinkwatervoorziening van de stad. De IABR en de gemeente Arnavutköy initieerden daarom het Atelier Istanbul om een antwoord te vinden op deze uitdagingen. Zij vroegen het Belgische 51N4E en het Nederlandse H+N+S Landschapsarchitecten samen met de lokale overheid en overige stakeholders een strategisch plan voor dit gebied te ontwikkelen, met twee leden van het 5<sup>e</sup> IABR Curator Team, Joachim Declerck (Architecture Workroom Brussels) en Asu Aksoy (Bilgi Universiteit Istanbul) als Ateliermeesters. Daarbij moest rekening worden gehouden met de vele verschillende ontwikkelingen die op dit gebied inspelen, waaronder de complexe en gelaagde overheidsstructuur.

Het doel was tot een logica van de stad te komen waarin voortdurende stadsontwikkeling en productieve landschappen elkaar kunnen versterken om een duurzame en goed functionerende stad te realiseren.

#### Initiatiefnemers

Gemeente Arnavutköy, Istanbul, IABR

# ATELIER MAKING PROJECTS

42

**In Atelier Making Projects komen zeven Nederlandse, nationale ruimtelijke projecten tijdelijk onder het dak van de Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam. De zeven projecten zijn zeer complex, omvangrijk en langlopend, vaak tientallen jaren: Stadscentrum Zuidas, 100.000 Banen voor Almere, Stad Rotterdam-Zuid, Rijn-Maas Delta, Het Metropolitane Landschap, Knooppunten en Maak de Olympische Stad. Stuk voor stuk projecten waarin een groot ruimtelijk vraagstuk besloten ligt en waar- bij, behalve het Rijk, talloze andere partijen als stakeholder betrokken zijn. Meestal zijn dit lagere overheden, maar vaak zijn het juist de allianties met markt en maatschappij die het project mogelijk (moeten) maken.**

De projecten verschillen sterk wat betreft de schaal en de fase waarin ze verkeren. Waar Stadscentrum Zuidas gaat over het nieuwe zakencentrum van Amsterdam, beslaat het project Rijn-Maas Delta het hele stroomgebied van de rivieren Rijn en Maas en de uitmonding daarvan in de zuidwestelijke delta van Nederland. En terwijl Maak de Olympische Stad mogelijk tot na 2028 door loopt, staat Het Metropolitane Landschap juist in het teken van de overdracht van verantwoordelijkheden aan andere partijen dan het Rijk. Bij alle projecten betekent de bijdrage van Atelier Making Projects een kortstondig moment in een veel langer proces.

Kortstondig, maar wel intensief en als het goed is betekenisvol. Binnen het atelier hebben 15 ontwerpbureaus en drie ontwerpopleidingen voor ieder project ontwerpend onderzoek verricht. Voorop stond dat het ontwerpend onderzoek een concrete bijdrage moest leveren aan het lopende project. Daarnaast moest de studie ook resulteren in een tentoonstelling voor een breed publiek. Het is precies deze dubbele agenda die als een rode draad door Atelier Making Projects loopt.

Die dubbele agenda maakt het mogelijk dat binnen een project met grote belangen, vele betrokkenen en vaak een sterk politieke en

soms ook beladen context, toch nieuwe denkruimte worden gecreëerd. Door aan te haken bij het internationale onderzoeksprogramma van de IABR ontstaat ruimte voor kennisuitwisseling, experiment, debat en reflectie op de opgave, waar die ruimte binnen de eigen dynamiek van een project vaak ontbreekt. Vergelijkingen met projecten in het buitenland bieden een verbreding en verdieping van de inhoudelijke context. Tegelijk vraagt de tentoonstelling om een innovatieve, wellicht provocatieve presentatie van het onderzoek, het ontwerp en van de projecten zelf in de breedte en complexiteit van inhoud en alliantie. Ook deze eis draagt bij aan het oprekken van de denkruimte. Het is juist die denkvrijheid die van cruciaal belang is bij het werken aan deze grote projecten. Zonder vanzelfsprekend de politieke verantwoordelijkheid uit het oog te verliezen. Integendeel, juist in het hart van de politiek wordt het ontwerp ingezet voor verdieping, verscherping en reflectie.

De tweeledige doelstelling van project en biënnale leidde tevens tot meervoudig opdrachtgeverschap voor de ontwerpstudies. Namens de ruimtelijke projecten zijn dit de projectleiders en hun organisatie: altijd een ministerie, soms bestond hier al gedeeld opdrachtgeverschap met bijvoorbeeld een gemeente. Maar ook de curatoren van de biënnale zijn natuurlijk, via de supervisors van het atelier, opdrachtgever. De projecten dienen bij te dragen aan de 5<sup>e</sup> IABR als onderzoekstraject: wat kunnen we leren van *Making City* in de Nederlandse praktijk? Op welke manier kunnen we dat op een overtuigende manier communiceren? Een resultaat dat aan een breder publiek niet is uit te leggen, levert ten slotte niets op voor een tentoonstelling. En dan is één van de curatoren ook nog eens plaatsvervangend directeur-generaal Ruimte bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (en vanuit die positie uiteraard initiatiefnemer van Atelier Making Projects). Niet alleen dubbel opdrachtgeverschap dus, maar ook bewust dubbele petten. Welkom in de wereld van *Making Projects*, want dat zal steeds vaker de manier zijn waarop het zal gaan. Projecten zullen steeds minder vaak bestaan omdat ze nu eenmaal zijn gestart; dat kunnen we ons niet meer veroorloven. Wisselende coalities, het verbinden van belangen en bundeling van krachten maken allemaal deel uit van het maken van een project.

Een derde consequentie van die dubbele agenda is de gerichtheid op zowel het nu als het straks. De ontwerpstudies binnen het Atelier dragen primair bij aan een doel in de soms verre toekomst. De projecten op dit schaalniveau gaan immers niet over het 'morgen realiseren', maar eerder 'over tien of twintig jaar mogelijk maken'. 'Project' is vaak ook 'programma' en vaak direct verbonden met (ruimtelijk) beleid dat van nature gericht is op langetermijneffect. Maar tegelijkertijd lag er voor de bureaus wel de opgave om voor de tentoonstelling direct resultaat te produceren. Resultaat dat dus niet alleen van waarde is in een proces van jaren, maar dat ook nu informeert, presenteert, confronteert en prikkelt tot publiek debat. Ook hierin is Atelier Making Projects een oefening geweest. Een oefening om in korte tijd, met een concreet en op dit moment voor een breed publiek toegankelijk product, ook een bijdrage te leveren aan het project in de verdere toekomst.

Ten slotte, maar feitelijk het primaire doel van Atelier Making Projects, verkennen en testen deze projecten de rol van ontwerp in het planningsproces. Daarmee is het niet alleen een experiment in 'project maken', maar ook in 'proces maken'. Processen waarin het ontwerp lang niet altijd een vanzelfsprekende of leidende rol heeft. Waarin vaak een veelheid aan maatschappelijke krachten, variërend in tijd, de richting en uitkomst bepalen. Ontwerp kan hierin wel een sleutelrol vervullen en dat kan op veel verschillende manieren, zo blijkt. Hetzij door mogelijke toekomst in kaart te brengen, door kennis te ontwikkelen en deelbaar te maken, door problemen te demystificeren of te agenderen, door messcherp te analyseren dóór de belangen en opgaven heen, door met nieuwe interpretaties de blik op de werkelijkheid te verbreden, of door een nieuw verhaal te vertellen waarmee andere partijen aan het project kunnen worden gebonden en nieuwe allianties gesloten.

#### **Initiatiefnemers**

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties



## STADSCENTRUM ZUIDAS

De Zuidas had ooit het internationale financiële centrum van Nederland moeten worden. Al jaren is Zuidas dan ook niet alleen een van de grootste projecten voor de gemeente Amsterdam, maar ook een project van nationaal belang. Hoewel de financiële crisis een eind maakte aan zijn status als toekomstig *financial district*, veranderde de crisis niets aan de Zuidas als internationaal zakencentrum, op 6 minuten afstand van luchthaven Schiphol, met HSL-verbindingen, een universiteit om de hoek en dicht bij het centrum van Amsterdam. Maar toch, nu veel ontwikkelingen zijn vertraagd, liggen onzekerheden meer dan ooit in het hart van het planningsproces. Dit tekent de noodzaak, maar ook de mogelijkheid, om opnieuw na te denken, te analyseren en te interpreteren waar nu eigenlijk aan gewerkt wordt. Want de Zuidas is ook een levend deel van de stad, ook al is het jong en zoekend in zijn ontwikkeling. En dit is bijna tegengesteld aan de wijze waarop de Zuidas zo vaak wordt beschreven en verbeeld: als een project in uitvoering, gericht op een visie die tot 2040 reikt. Deze eenzijdige blik op een plek – slechts onderweg, om nog te worden voltooid – negeert de ervaring van hen die

leven, werken en spelen op de Zuidas. Want zij ervaren de plek zoals deze nu is, niet zoals die ooit zou kunnen worden.

In het project *Stadscentrum Zuidas* zijn studenten van drie architectuurscholen gevraagd om de huidige realiteit en mogelijkheden op de grond te verzoenen met de ambities in de langetermijnplannen. Wat betekent die positie van internationaal centrum voor de leefbaarheid van het gebied, voor de verbinding met andere delen van de stad, de regio en verder? Hoe kan de Zuidas worden ontwikkeld tot een echt stuk stad, en daarbij zowel wonen, werken als recreëren mogelijk maken, aangesloten op de omgeving? De resultaten van de *Zuidas Winterschool* zijn onderworpen aan *reality checks*, om de mogelijkheden en de sturingsinstrumenten voor feitelijke ontwikkeling ervan te testen.

### Initiatiefnemers

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, gemeente Amsterdam



45

## STAD ROTTERDAM ZUID

Met een bevolking van 200.000 inwoners is Rotterdam-Zuid op zichzelf een van de grotere steden van Nederland, maar het gaat er niet zo goed. Werkgelegenheid, de woningvoorraad, bereikbaarheid, de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving, allemaal zijn ze onder de maat. Vanuit vele richtingen worden de verschillende problemen al enkele jaren herkend en aangepakt. Recent heeft ook de rijksoverheid de omvang van de uitdagingen en de noodzaak tot een gecoördineerde aanpak bevestigd. Want hoe groot de aandacht voor de verschillende problemen ook is, wanneer niet wordt erkend dat ze onderling samenhangen, zal het probleem niet worden opgelost.

In het Nationaal Programma Kwaliteitssprong Zuid zullen de komende jaren alle betrokken partijen samenwerken om Rotterdam-Zuid op een hoger niveau te tillen. Wat echter nog onderbelicht blijft in deze analyse is de noodzaak tot een perceptieverandering. Van een focus op Zuid als het problematische deel van Rotterdam naar een bewustzijn van de eigen kracht van het gebied, met zijn eigen relaties op een grotere, regionale schaal. Want Rotterdam-Zuid is een grote stad met een jonge bevolking in

een vergrijzend land. Een betere bereikbaarheid van werk en opleidingen op lokale én regionale schaal kan de motor zijn voor de ontwikkeling van *Stad Rotterdam Zuid*. Een benadering die is gebaseerd op een betere bereikbaarheid in de breedste zin van het woord draagt ook de mogelijkheid in zich om vele agenda's en ambities (zoals economie, opleidingen, woningvoorraad) op een positieve manier te combineren. Bovendien is deze benadering geënt op het potentieel van de stad als sociale ladder. In Stad Rotterdam Zuid wordt deze hypothese op verschillende schalen getoetst aan de hand van nu al aanwezig stedelijk programma met grote potentie voor de toekomst, zoals *mid-tech*, zorg en onderwijs.

### Initiatiefnemers

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, gemeente Rotterdam



## RIJN-MAAS DELTA

Het gebied van de Rijn-Maas Delta strekt zich uit tussen Duitsland, België en Rotterdam, tot aan de Noordzee. Na de watersnoodramp in 1953 werd het Deltaplan opgesteld waarin een nieuw stelsel van dijken het land in de toekomst tegen overstromingen zou moeten beschermen. Decennia lang is aan dit stelsel gebouwd, met de Deltawerken als icoon van het project. Maar het werk is nooit af. De stijgende zeespiegel, een dalende bodem en extremer weer met nattere perioden stellen ons voor nieuwe uitdagingen. Het Deltaprogramma, de opvolger van het Deltaplan uit de jaren 1950, stelt twee doelen centraal: naast de bescherming tegen overstromingen ook de veiligheid van de zoetwatervoorziening voor landbouw, natuur en industrie. Maar deze doelen kunnen nog wel op verschillende manieren worden bereikt. Over enkele jaren zal de politiek een besluit nemen over de te volgen strategie voor de komende decennia.

Eén van de mogelijkheden is 'doorgaan op de huidige weg'. Die strategie houdt in ieder geval in dat de huidige principes van bescherming aan de zeezijde, een focus op veiligheid (boven bijvoorbeeld ecologie), en preventie als primair middel om de veiligheidsnorm te halen voor de komende

decennia overeind blijven. Echter, deze principes laten nog vele verschillende oplossingen toe en bieden vele verschillende kansen. Die oplossingen en kansen worden vooral zichtbaar wanneer wordt ontworpen op de kleine schaal, op de randen tussen land en water. En de 'huidige strategie' betekent natuurlijk ook niet dat er niets verandert. Want de genoemde zeespiegelstijging en het extremere weer, met meer regenwater dat door de rivieren moet worden afgevoerd, vergen in sommige gevallen rigoureuze maatregelen.

Het project *Rijn-Maas Delta* onderzoekt de ruimtelijke mogelijkheden, beperkingen en kansen van de 'huidige strategie' voor vijf verschillende gebieden in de delta. Het verkent de synergie tussen de uitdagingen aan de waterkant en de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Gericht op locatiespecifiek ontwerp en de relatie tussen water en ruimtelijke ontwikkeling, worden de resultaten terugvertaald naar een strategie op de schaal van de hele delta.

**Initiatiefnemer**  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu



47

## HET METROPOLITANE LANDSCHAP

In de afgelopen 60 jaar heeft het Nederlandse landschap dramatische veranderingen ondergaan. Van verschillende steden in een ring rond een open landschap heeft de zogenaamde Randstad zich ontwikkeld tot een sterk, veelal aaneengesloten verstedelijkt gebied. Het voormalige Groene Hart is hiermee onderdeel geworden van een stedelijk territorium. Met als resultaat een metropool van 8 miljoen inwoners met de kwaliteit van een huis met een tuin: het landschap als gebruiksartikel op armrengte afstand. Door die verstedelijkte conditie breidt ook het territorium zich uit, reden waarom het concept van het Groene Hart onlangs is vervangen door dat van *Het Metropolitane Landschap*, nu inclusief de rivieren en het IJsselmeer: voor- én achtertuin van het verstedelijkte deel van Nederland. Naast zogenaamde mainports zijn het deze groene longen die van Nederland een internationaal concurrerende regio maken. De voordelen en mogelijkheden voor voedselproductie, recreatie, energie, zoetwater en een sterke culturele identiteit kunnen nauwelijks worden onderschat.

Het wonderlijke is echter wel dat het vooral de overheid is die voor dit landschap zorgt, het

ontwikkelt, beschermt en betaalt, of het nu lokale, provinciale, rijks- of Europese overheid is. Maar dit is binnenkort voorbij. De overheid kan en zal niet meer de enige zijn die het landschap financiert. Tegelijkertijd heeft de dramatische verandering van dit landschap, het feit dat het onderdeel is geworden van een groter stedelijk systeem, enorme consequenties voor de wijze waarop we het gebruiken. Het Metropolitane Landschap zoekt naar nieuwe manieren om dit landschap te beschrijven en te waarderen. Nieuwe actoren en nieuwe allianties worden gezocht en uitgedaagd om zich het metropolitane landschap toe te eigenen.

### Initiatiefnemer

Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie



## MAAK DE OLYMPISCHE STAD

Precies 100 jaar na 1928 heeft Nederland opnieuw de ambitie om de Olympische Spelen te organiseren. Haalbaarheidsstudies worden gemaakt, alle aspecten die de organisatie van zo'n uniek evenement vereisen worden onderzocht; talloze nieuwe faciliteiten, accommodaties en infrastructuur zullen door de jaren heen moeten worden gebouwd om Nederland op dat Olympische niveau te brengen. Een ander aspect van een mogelijk *bid* voor de Spelen, los van de technische vereisten, is echter het imago van de *hosting city* in de wereld. Waarom zouden de Spelen aan Nederland moeten worden toegewezen? Wat zou 'onze boodschap' zijn aan de wereld in 2028? Want natuurlijk is Nederland niet het enige land dat werkt aan een mogelijk *bid*; verschillende andere landen doen dat ook. Al die *bids* hebben de neiging om bestaande eigenschappen en tradities van een land, regio of stad aan het licht te brengen en te versterken en deze vervolgens te vertalen naar mogelijkheden voor ontwikkeling en innovatie.

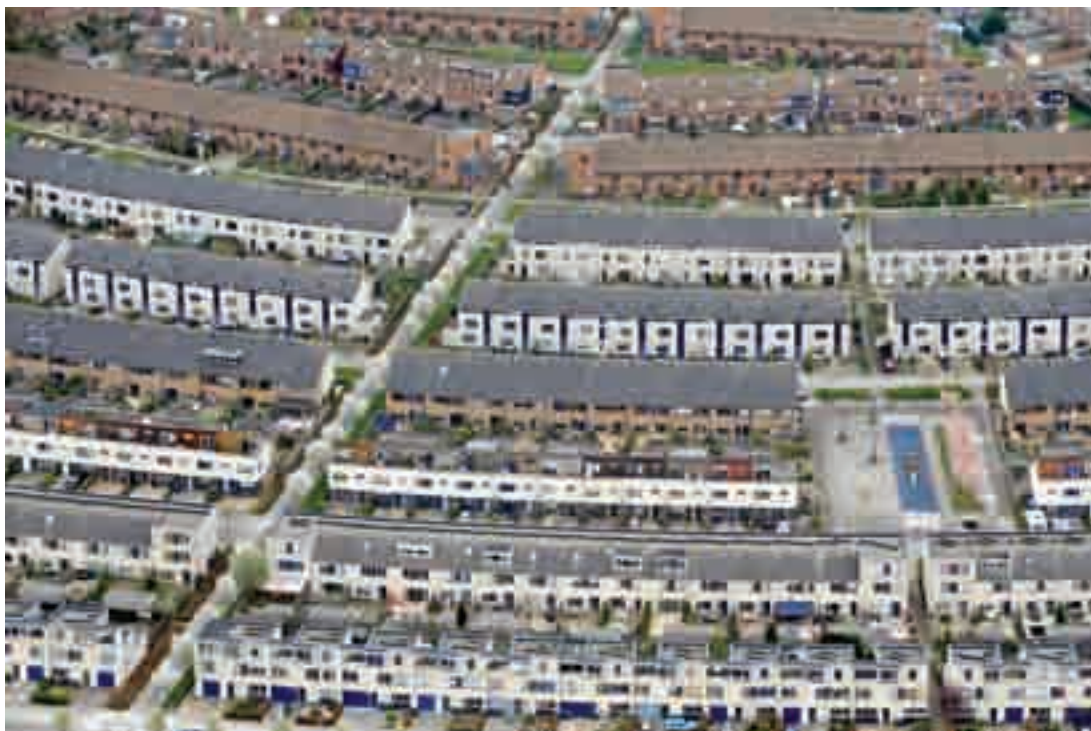
*Maak de Olympische Stad* richt zich op de manier waarop het internationale imago, het narratief van de *hosting city*, kan worden verbonden met het feitelijke stad maken. Op welke

manier gaat dat in andere steden? Hoe komen de gigantische investeringen in infrastructuur en accommodaties samen in *city making*? En wat betekent dat voor nieuwe kansen in Nederland?

### Initiatiefnemers

Ministerie van Infrastructuur en Milieu; Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Alliantie Olympisch Vuur, provincie Noord-Holland, provincie Zuid-Holland, gemeente Amsterdam, gemeente Rotterdam





49

## 100.000 BANEN VOOR ALMERE

In slechts enkele decennia groeide Almere vanuit het niets tot een stad met 190.000 inwoners. In de ambitie van Almere wordt dit aantal nog eens verdubbeld met de bouw van 60.000 nieuwe woningen in de periode tot 2030. Binnen dit perspectief wordt de dubbele positie van Almere in de verstedelijkte regio steeds pregnanter. Aan de ene kant is Almere nog steeds de satellietstad van Amsterdam, de historische hoofdstad van Nederland. Forensenstromen en (beperkte) lokale voorzieningen laten dit duidelijk zien. De perceptie van Almere als ‘oplossing’ om de groei in de metropoolregio Amsterdam op te vangen, bevestigt die positie. Aan de andere kant wordt Almere, met het nieuwe centrum en de toekomstige groei, ook steeds meer een stad op zichzelf.

Om Almere te ontwikkelen tot die ‘volwaardige stad’ heeft het meer nodig dan alleen inwoners; het heeft dan ook behoefte aan een sterke economie en een eigen arbeidsmarkt. Om dat te bereiken hebben de provincie Flevoland, de gemeente Almere en de rijksoverheid de handen ineengeslagen en het scheppen van 100.000 banen onderdeel gemaakt van de groeistrategie van Almere. In *100.000 Banen*

voor *Almere* worden verschillende mogelijke strategieën verkend. Wat zijn de veelbelovende sectoren, wie zijn hier de betrokken actoren en wat is hun mogelijke rol? Maar ook: wat zijn de ruimtelijke consequenties van de verschillende strategieën en welke kansen komen naar voren als gevolg van de ruimtelijke condities van Almere, binnen de maagdelijke polder van Flevoland?

### Initiatiefnemers

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincie Flevoland, gemeente Almere



## KNOOPPUNTEN

Nederland is een van de meest verstedelijkte landen ter wereld, en toch ontbreken echt grote steden hier volledig. Vanuit een geschiedenis van vrije steden langs de rivier en later de naoorlogse planning is een patroon gegroeid van veel, relatief kleine, meer of minder van elkaar gescheiden steden, met elkaar verbonden door een netwerk van wegen en spoorwegen. Dit heeft geleid tot een heel efficiënt gebruik van het land, maar ook tot een enorme mobiliteit, vooral met de auto. En de reislust van de Nederlander blijft groeien, met als gevolg dat het systeem kraakt in zijn voegen. In de meeste stedelijke regio's wordt, met overvolle wegen en treinen die een metrofrequentie benaderen, het omslagpunt bereikt.

Er doet zich een nieuw stedelijk patroon voor waarin railverbindingen de dragende structuur vormen voor een netwerkstad die langzaam maar zeker het gefragmenteerde model van losse steden verdringt. Wanneer deze nieuwe structuur door een systeem van knooppunten wordt verbonden met het wegennetwerk ontstaat een 'beste van twee werelden'. De ontwikkeling van deze knooppunten vereist echter wel een bepaalde benadering, gericht op hun specifieke positie in het netwerk. Sinds de jaren

1990 is veel geïnvesteerd en zijn vele nieuwe strategieën ontwikkeld. En met de voltooiing van de nieuwe grote stations krijgt de soms verborgen transformatie ook een gezicht naar buiten. Maar toch ontbreekt nog een integrale strategie.

Het project *Knooppunten* onderzoekt de ontwikkeling van het netwerk in relatie tot de stedelijke ontwikkeling hieromheen: welke rol spelen de verschillende soorten knooppunten in een beter gebruik van het netwerk, maar ook van de stad? Het project onderzoekt de schaal waarop strategieën moeten worden geformuleerd om nieuwe kansen ook echt te kunnen pakken: nationaal, regionaal of lokaal. En wat zijn die kansen die voortkomen uit de ontwikkeling van dat netwerk: wat voor plekken in de stad worden mogelijk door nieuwe plekken binnen het netwerk? En tot slot, of het nu gaat om nieuwe wijzen van financieren, regelgeving of actoren en allianties: wat is er voor nodig om dit mogelijk te maken?

**Initiatiefnemer**

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# COUNTERSITES



## LA DÉFENSE SEINE ARCHE 'LE FAISCEAU' STEDELIJKE VERNIEUWING VAN EEN DUBBELE VERVOERSINFRASTRUCTUUR

52

*La Défense Seine Arche* is een 560 ha groot stedelijk vernieuwingsproject van nationaal belang ten westen van Parijs. L'Établissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche (EPADESA) heeft van de nationale en lokale overheden opdracht gekregen plannen voor stedelijke ontwikkeling op te stellen en te begeleiden. *Le Faisceau*, een circa 100 ha groot gebied in de stad Nanterre, ligt aan de rand van het centrale zakendistrict van La Défense en maakt tegelijkertijd deel uit van de stedelijke ontwikkelingsgebieden ten westen van Parijs.

Vanwege de centrale ligging wordt *Le Faisceau* gebruikt om de grotere projecten binnen *La Défense Seine Arche* met elkaar te verbinden. Maar de verschillende infrastructuurele obstakels, zoals snelwegen en spoorlijnen, hebben dit gebied veranderd in lappendeken van geïsoleerde stukken land. Tegelijkertijd is door die infrastructuur een unieke topografie van landschappen ontstaan. De aanleg van een nieuw vervoersknooppunt en projecten als de

openbaar-vervoerssystemen voor de agglomeratie Parijs hebben een discussie op gang gebracht die de kans bood om de zichtbare infrastructuur lokaal te herstructureren, maar tegelijk ook om haar strategisch grootstedelijke positie binnen de agglomeratie Parijs in beschouwing te nemen.

### Initiatiefnemer

L'Établissement Public d'Aménagement de La Défense Seine Arche (EPADESA)



53

## HIGH LINE

Op 23 juni 2005 ging het stadsbestuur van New York akkoord met een wijzigingsvoorstel van de afdeling stadsplanning voor het zoneringsplan met bijbehorend kaartmateriaal van de wijk West-Chelsea in Manhattan's vierde district. In dit gebied bevindt zich de High Line, een tussen 1929 en 1934 aangelegde, verhoogde spoorlijn voor de in westelijk Manhattan gevestigde producerende en verwerkende industrie. De High Line, die bijna 3 ha in het hart van de wijk beslaat, is sinds 1980 niet meer in gebruik.

Het voorstel was een nieuwe wijk te vormen, het Special West Chelsea District, en zo kansen voor nieuwe bewoners en bedrijven te creëren, het gebruik van de verhoogde *High Line* als een unieke, lineaire open ruimte te faciliteren en de bloeiende concentratie lokale kunstgaleries in de wijk te ondersteunen. Om het behoud van de High Line, en de lucht en ruimte eromheen te stimuleren, voorzag het voorstel in de overdracht van de ontwikkelingsrechten van percelen in eigendom van de High Line naar geselecteerde locaties in het Special West Chelsea District.

Het gewijzigde zoneringsplan voor het Special District heeft succes gehad. Tot op heden hebben meer dan 7 miljoen mensen van over de hele wereld een bezoek gebracht aan de nieuwe High Line. De herbestemming heeft geresulteerd in meer dan 30 nieuwbouwprojecten in West-Chelsea, met een totale waarde van 2 miljard dollar aan particuliere investeringen. Bij de bouw was een aantal van de meest vooraanstaande architecten van de wereld betrokken; de wijk is nu een van de levendigste van New York.

### Initiatiefnemers

Friends of the High Line, New York City Department of City Planning, New York City Economic Development Corporation, New York City Department of Parks and Recreation



## HAAGSE HAVENS DE VERDIENCAPACITEIT VAN DE STAD

54

Na de overvloedige jaren 1960 is Den Haag grote hoeveelheden zorg, aandacht en geld gaan steken in de binnenstad. Na en dankzij 40 jaar planning en ontwikkeling is Den Haag een dynamische en gevarieerde stad. Het stedenbouwkundige beleid heeft nieuwe prioriteiten: nu bepaalde wijken zijn afgebouwd, richt de stad zich op de herwaardering van de bestaande stad, als uitgangspunt voor ontwikkeling. Dit brengt een nieuwe manier van kijken, denken, werken, waarderen, plannen en ontwerpen met zich mee, die zal worden toegepast in de Haagse havens (de industriegebieden Binckhorst en Laakhaven). De dienst Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Den Haag en kunst- en architectuurcentrum Stroom Den Haag hebben daartoe het programma *Haagse Havens* opgezet.

In dit programma worden nieuwe manieren van stad maken onderzocht en wordt de stedenbouw afgezet tegen de praktijken van architecten, kunstenaars, bewoners, ondernemers en verschillende onderzoekers. Er wordt

gezocht naar investeerders (met geld, tijd, energie, liefde en zorg) die nodig zijn om dit gebied te ontwikkelen. Er worden drie casestudies uitgevoerd – over bestaande cultuur, het publieke domein als katalysator en avontuurlijk wonen – waarbinnen een combinatie van onderzoek, experiment en reflectie plaatsvindt. De uitkomsten zullen gebruikt worden om nieuwe antwoorden te verwerven op de vraag hoe een stad kan worden gemaakt.

### Initiatiefnemers

Dienst Stedenbouw Den Haag, Kunst- en architectuurcentrum Stroom Den Haag



## BRAINPORT EINDHOVEN WERELDKLASSE MAKEN

Nadat Amsterdam en Rotterdam zich eerder tot de twee *mainports* van Nederland verklaarden, roept Eindhoven zichzelf nu uit tot *brainport*. Eindhoven kan bogen op een groeiende concentratie van top technologie en kennisindustrie. De concentraties van hoogtechnologische bedrijven en onderzoekscentra bevinden zich meestal vlak buiten de stad. Het brainport-concept, dat zich nauwelijks geografisch laat afbakenen, behelst de notie van een netwerkeconomie en regionale en nationale grenzen overstijgende samenwerkingsverbanden. Door dit voornamelijk virtuele krachtenveld te beklemtonen en te versterken, probeert Eindhoven zich te profileren als de slimste regio ter wereld. De stadsontwikkeling in en rondom Eindhoven zal door dit platform en deze ambitie worden gestuurd. Maar hoe?

De stad Eindhoven streeft ernaar dit netwerk te erkennen, te definiëren en te onderzoeken, en gebruikt het om stad te maken. Een opwindende onderneming, die een onbegrensde wisselwerking tussen universiteiten, industrieën

en bewoners met zich meebrengt, en waarvan de uitkomst niet valt te voorspellen. De Eindhovense aanpak gaat voorbij aan de traditionele stedenbouw: niet langer staat het beeld centraal dat we van de gebouwde toekomst hebben, maar de krachten die de bebouwde omgeving van de toekomst zullen realiseren.

### Initiatiefnemers

Gemeente Eindhoven, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)



## KENTUCKY RIVER CITIES LOUISVILLE, PADUCAH, HENDERSON

56

*Kentucky River Cities* draait om de rol die ontwerp kan en moet spelen bij de renovatie van tien steden in Kentucky, gelegen aan de rivier Ohio. Dankzij scheepvaart, industrie en goedkope energie waren deze steden en de verbindende Ohio tussen het eind van de achttiende en het midden van de twintigste eeuw de belangrijkste motoren van de nationale economie van de Verenigde Staten. Deze Kentucky River Cities bevinden zich sinds de mondiale economische herstructurering van de late jaren 1970 in een neerwaartse spiraal, die door de economische crisis van 2008 alleen maar is versterkt. Dit heeft geleid tot een ongekend hoge werkloosheid, het snoeien in provinciale en stedelijke budgetten en een toename van het aantal jongeren dat naar grotere steden wegtrekt.

Om deze problemen het hoofd te bieden, is de University of Kentucky College of Design samenwerkingsverbanden aangegaan met lokale gemeenten, de industrie, kleine bedrijven en non-profit organisaties. Samen met

deze partijen heeft het College of Design voor Henderson, Paducah en Louisville strategische studies uitgevoerd, scenario's opgesteld en architectonische zowel als infrastructurele voorstellen voor economische herontwikkeling geformuleerd. Mede dankzij deze voorstellen wordt nu aandacht besteed aan de problemen waarmee deze steden en de regio te maken hebben. Inmiddels zijn in Henderson en Paducah nieuwbouwprojecten van start gegaan, die in deze tentoonstelling centraal staan.

**Initiatiefnemer**  
University of Kentucky College of Design





57

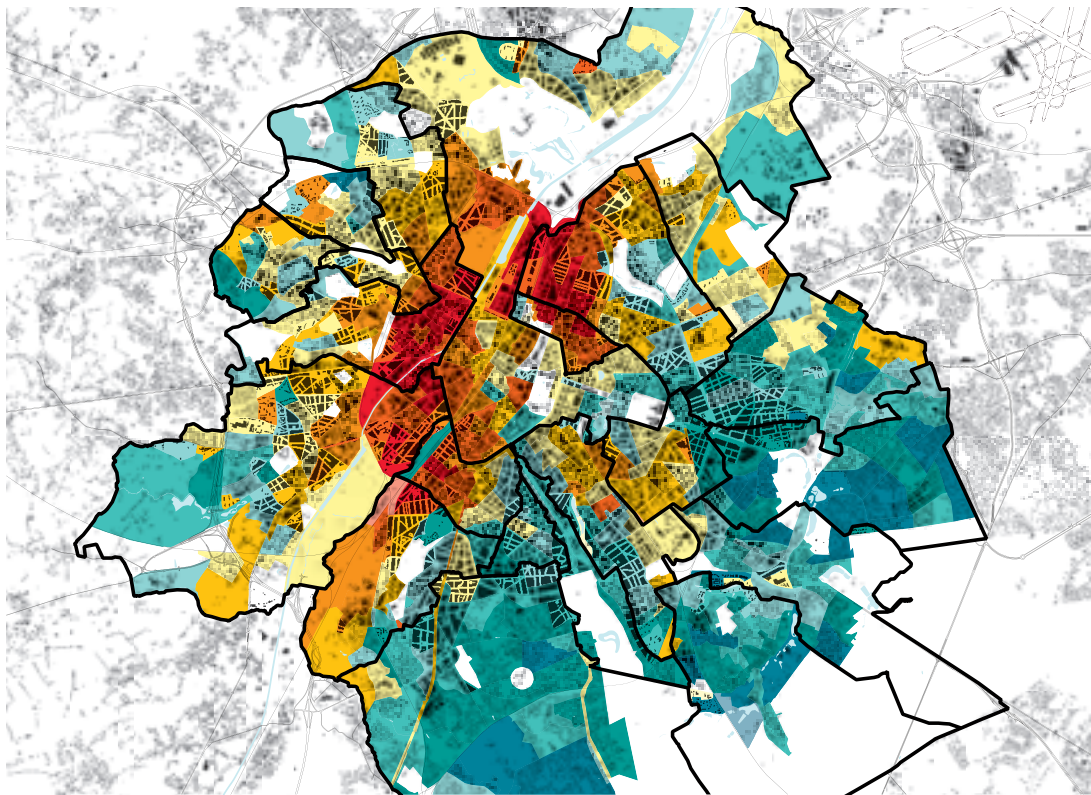
## GEBIEDSVISIE DRU INDUSTRIEPARK

De wortels van de Nederlandse ijzerindustrie liggen in Uft (gemeente Oude IJsselstreek). Het voormalige industrieterrein van DRU en ETNA behoorde tot de grootste van Nederland. Innovatie heeft hier altijd een grote rol gespeeld en ook de huidige transformatie van het industriële erfgoed en de monumenten is bedoeld om een nieuwe economische context te accommoderen. Omdat dit ambitieuze project te groot is voor de gemeente Oude IJsselstreek, zijn er op verschillende niveaus – gemeentelijk, regionaal en nationaal – allianties aangegaan met allerlei deelnemers, zoals politici en projectontwikkelaars. Om het gebied op zinnige wijze te kunnen ontwikkelen, moest er een hecht overlegorgaan worden opgericht.

Met het oog op recente maatschappelijke veranderingen waren de samenwerkende partijen van mening dat de uit 2000 stammende visie moest worden herzien: een dynamische en meer gelaagde manier van plannen moet de snelle veranderingen in de huidige maatschappij proactief het hoofd bieden. Dit heeft geleid tot een nieuwe, duurzame visie die tegelijk

sterk teruggrijpt op het verleden en het industriële karakter van de locatie: het bestaande industriële erfgoed zal door middel van hergebruik en restauratie nieuw leven worden ingeblazen.

**Initiatiefnemer**  
Gemeente Oude IJsselstreek



## BRUSSEL KANAALZONE PLAN VOOR DE ONTWIKKELING VAN DE KANAALZONE VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

58

Zoals zoveel steden staat Brussel voor grote uitdagingen. Op het gebied van migratie (volgens voorspellingen komen er de komende decennia jaarlijks 60.000 tot 82.000 nieuwe inwoners bij), maar ook op sociaal-economisch gebied en wat het milieu betreft. Deze uitdagingen stellen het gewest in de gelegenheid, na te denken over het grondgebied in zijn geheel, en om een ambitieuze en coherente planningsstrategie te initiëren.

In de cultureel diverse *Kanaalzone* die de regio van noord naar zuid doorsnijdt, is meer dan elders een concentratie aan problemen ontstaan. Tevens staat dit voormalige industriegebied volop in de belangstelling, omdat er voorbereidingen worden getroffen voor een groot aantal overheids- en publieke projecten en ook vanuit de particuliere sector. Het moment is dus daar om het volledige potentieel van de regio aan te spreken en een visie op het territorium, een vernieuwende aanpak en een flexibele methodologie voor het gewest te ontwikkelen.

Ontwerp speelt hierbij een essentiële rol om de vele problemen waar het gebied mee kampt op te lossen. Het is de bedoeling dat het *Brussel Kanaalzone* plan – met behulp van een prijsvraag voor multidisciplinaire teams – een richtinggevend document oplevert voor een transformatie, waarbij niet alleen lege stukken land, maar ook de kwaliteiten en kansen voor transformatie van het bestaande stedelijk weefsel zijn betrokken. De overheid heeft niet de bedoeling een extra instrument toe te voegen aan de reeks in de regio gangbare planningsinstrumenten, maar zoekt een manier om dit grote gebied samenhangender te ontwikkelen.

### Initiatiefnemers

Brussels Hoofdstedelijk Gewest: Kabinet van de Minister-president, Architecture Workroom Brussels



59

## DIYARBAKIR HET OVERBRUGGEN VAN TEGENSTELLINGEN

De stad Diyarbakir in het oosten van Turkije is lang de rijkste en machtigste stad van die streek geweest. De regio – waar voornamelijk Koerden wonen – is de afgelopen decennia echter geteisterd door politieke en sociale conflicten, en de stad is verworpen tot een grote, arm-lastige metropool met minimale voorzieningen. De instroom van plattelandsbewoners, die zich vooral vestigden in illegale nederzettingen of in de historische wijken Surici en Baglar, heeft bijgedragen aan het beeld van een verdeelde stad.

*Diyarbakir* is opgedeeld tussen arm en rijk en het contrast tussen de complexiteit van de oudere woonwijken en het moderne beeld van de nieuwe is groot, evenals het contrast tussen strikte controle en illegaliteit, tussen eigentijdsheid en traditie. De stad groeit onrustbarend en strekt zich steeds verder uit, wat enerzijds is te merken aan de extreem stedelijke dichtheid van de oude wijken en anderzijds wordt uitgedrukt door de onstuitbare opmars van speculatieve appartementenblokken in noordwestelijke richting. Met het huidige masterplan kunnen

de onevenwichtigheid en asymmetrie van deze stedelijke situatie niet worden doorbroken.

Dit project wordt bekostigd door het Matra-programma van het Nederlandse Ministerie van Buitenlandse Zaken en beoogt de samenwerking van diverse partijen om bestaande plannen en trajecten architectonisch en stedenbouwkundig af te ronden. Het gaat daarbij om zowel grootschalig beleid, opdat nieuwe bouwprojecten logisch aansluiten op een nieuw stelsel van openbaar vervoer, als om de uitwerking van architectonische en stedenbouwkundige ingrepen op drie locaties. Er worden hier werkplaatsen, woningen en voorzieningen gebouwd, die een positieve bijdrage kunnen leveren aan het samenleven en samenwerken van verschillende bevolkingsgroepen.

### Initiatiefnemers

Berlage Instituut Rotterdam, Institute for Housing and Urban Development Studies (IHS), Erasmus Universiteit Rotterdam, gemeente Diyarbakir, Development Centre Association Diyarbakir, Kamer van architecten, ingenieurs en stedenbouwkundigen Diyarbakir



## LEVEN MET WATER IN DE VENETO

Terwijl het mondiale verstedelijkingsproces voortschrijdt, leiden wereldwijde klimaatveranderingen steeds vaker tot heftige gevallen van overstroming en droogte. Dit gaat problemen opleveren, want verstedelijking vindt vooral plaats in voormalige uiterwaarden, langs rivieren en kusten, en het watergebruik neemt steeds meer toe. Ook voor de Italiaanse regio *Veneto*, waar de bevolkingsdichtheid hoog is en het watergevoelige land intensief wordt gebruikt. Vanwege het disperse karakter doen zich in dit grondgebied verschillende programma's en soorten waterbeheer voor, wat leidt tot overstromingen, droogte en vervuiling. Kwesaties als deze worden steeds dringender en de huidige planningsstrategie lijkt niet in staat om de zwakke punten het hoofd te bieden.

Latitude is een samenwerkingsverband dat op basis van enkele praktijkvoorbeelden in de regio Veneto een onderzoek coördineert naar de mogelijkheid, nieuwe planningsinstrumenten te realiseren. Met deze aanpak wordt het belang van lokale betrokken partijen onderstreept en wordt duidelijk in welke mate sociale aspec-

ten hun invloed in deze kwetsbare regio doen gelden. Het verkennende ontwerponderzoek is experimenteel van aard en richt zich op drie casussen. Deze worden door stedenbouwkundigen, antropologen en ontwerpers onderzocht op alternatieve scenario's om stad te maken. De drie onderzoeken worden aangedreven door ruimtelijke en etnografische rapporten, waarbij ook universiteiten, deskundigen uit verschillende disciplines en lokale partijen worden uitgenodigd, om op een constructieve manier hun standpunten te delen. Platform Latitude wil de kennis die tijdens dit project wordt vergaard, gebruiken om een debat aan te zwengelen over de rol die de praktijk van stadsplanning speelt bij het waterbeheer.

**Initiatiefnemer**  
Platform Latitude



## NEW YORK CENTRAL WATERFRONT NAAR EEN SAMENHANGENDE AANPAK VOOR DE WATERKANTEN

New York is beroemd om zijn oogverblindende skyline, iconische bruggen, schitterende parken en indrukwekkende avenues. Maar op het gebied van landschappelijk schoon heeft de metropool nog meer te bieden: waterkanten en waterwegen. Van de vijf New Yorkse wijken liggen er vier op een eiland, het vijfde op een schiereiland. Dat betekent dat de stad beschikt over een kustlijn van 800 km, langs de oceaan en langs rivieren, inhammen en baaien. Dit uitgebreide en gevarieerde stedelijk netwerk van waterlichamen is een groot goed en vormt in zekere zin een zesde wijk. Gedurende de afgelopen decennia is de stad erin geslaagd de waterkant onder de aandacht van haar inwoners te brengen. Tijdens het bewind van burgemeester Bloomberg heeft New York meer dan 140 ha aan parken aan het water aangelegd en meer dan 280 ha aan onderbenut oeverland getransformeerd tot dynamische, levendige en economisch productieve locaties.

*Vision 2020: The New York City Comprehensive Waterfront Plan*, gepresenteerd in maart

2011, bouwt voort op deze successen en scheidt een nieuw duurzaam kader voor de komende tien jaar en daarna. Het plan bestaat uit locatiespecifieke aanbevelingen voor elk stukje oever in alle vijf de wijken, evenals strategieën en initiatieven voor de stad als geheel. Gezamenlijk vormen deze aanbevelingen een kader voor de versterking van het imago van New York als een havenstad van wereldklasse en voor de integratie van het water in het leven van de New Yorkers. De stad zet zich volledig in om de focus te verschuiven van stad naar water: integratie van de stad met de waterwegen, bevordering van de ecologische vitaliteit van de oevers en streven naar een klimaatbestendiger stad.

### Initiatiefnemers

Department of City Planning, Economic Development Corporation, Department of Parks and Recreation, Department of Environmental Protection, Department of Housing Preservation and Development, Office of Emergency Management, New York State Department of Environmental Preservation



## CANTINHO DO CÉU TUSSEN HUIS EN WATER

Binnen de gemeentegrenzen van São Paulo wonen 11 miljoen mensen, onder wie 3 miljoen in moeizame omstandigheden. Een nieuw plan van aanpak wil meer doen dan het formaliseren van de *favela*'s of illegale bebouwing, en wil de stadsvernieuwing koppelen aan geografische en milieutechnische verbeteringen. Het gemeentelijk woningbeleid dicteert algemene criteria met betrekking tot de prioriteit en inzet van investeringen en ingrepen in de gehele stad; de feitelijke projecten in de regio's houden zich bezig met specifieke contexten en kenmerken.

Het project in *Cantinho do Céu* is een voorbeeld van deze aanpak. Het stadsdeel raakte in een isolement vanwege de sloppenwijken en werd gemarginaliseerd vanwege een gebrek aan infrastructuur en de aanwezigheid van een hoogspanningsnet. De slechte staat van Cantinho do Céu, gelegen aan het voor de stad zeer waardevolle Billingsreservoir, vormde een bedreiging voor de gehele agglomeratie São Paulo. Er zijn samenwerkingsverbanden geïnitieerd en er is opdracht gegeven voor de

schoonmaak van de oevers van dit reservoir, zodat de waterkwaliteit voor de hele stad wordt gegarandeerd. Tegelijkertijd wordt de vervallen wijk hersteld en verbeterd, en wordt weer aansluiting gezocht bij de rest van de stad.

### Initiatiefnemer

Secretaria Municipal de Habitação (SEHAB), São Paulo



63

## 900 KM NILE CITY

De 900 km lange Nijlvallei strekt zich uit van Aswan tot Cairo. De vallei is gemiddeld 10 tot 15 km breed en wordt aan weerszijden begrensd door kenmerkende kalksteen rotsen. In het gebied wonen ongeveer 26 miljoen mensen; de bevolkingsdichtheid bedraagt gemiddeld 2.100 inwoners/km<sup>2</sup>. Juist vanwege deze dichtheid kan dit, voor het overige landelijke gebied, een stad worden genoemd. *Nile City* bestaat uit een reeks nederzettingen in de Nijlvallei; het woord stad wordt gebruikt bij gebrek aan beter.

Anders dan bij verstedelijking op basis van industriële groei is Nile City niet ontstaan na een immigratiegolf. Groei vindt plaats in de zin van herhaling, niet van verandering. Nile City groeit net als eencellige organismen via ongeslachtelijke voortplanting. De onderliggende logica is: meer van *hetzelfde*, meer van *hetzelfde*, meer van *hetzelfde*, enzovoort.

Nile City groeit, maar bereikt geen hoger organisatieniveau; groeit, maar schept geen nieuwe hiërarchie. De boer verandert in een metropolitaanse bewoner van een stad die bestaat uit een eindeloze repetitie van een en hetzelfde

dorp. Het is een 900 km lange accumulatie van woningen en velden, zonder één enkele bioscoop. Het is niet langer het platteland, maar tegelijkertijd nog wel landelijk. Nile City wil het productieve landschap en de verstedelijking tot een voor de eigen bewoners herkenbaar geheel maken, tot een weloverwogen vorm die door hen kan worden benoemd, herkend en ontworpen.

### Initiatiefnemers

Baukuh, AtelierKempThill, Assiut University



## CLUSTER PARIJS-SACLAY 2010-2016 ‘VERSTERKTE GEOGRAFIE’: BOUWEN VANUIT HET HERKENBAAR KADER VAN HET TERRITORIUM

64

Ongeveer 10 procent van het Franse overheids- en commerciële R&D vindt plaats in *Parijs-Saclay*, op het laatste grote landbouwplateau van de regio, dat op 30 minuten reizen van het centrum van Parijs ligt. Parijs-Saclay maakt deel uit van de agglomeratie Parijs en wordt nog net niet tot de veelbelovendste SciTech-clusters van Europa gerekend. Het is niet de bedoeling dat het plateau verstedelijkt, maar er moet wel een passende reactie op een unieke situatie worden bedacht.

In dit project worden de bestaande, geïsoleerde gebouwen getransformeerd tot compacte stedelijke vormen die een voedingsbodempotentialiteit voor interactie zijn. Op dit moment staat de eenheid van het gebied onder druk. Alleen de geografische ligging is zonneklaar: heuvels worden afgewisseld met beboste valleien en open plateaus. Het voorstel is een ‘versterkte geografie’ te ontwikkelen, die parken, openbare ruimten en infrastructuur toevoegt aan de sterke punten die het gebied al bezit. Aan dit

landschappelijke kader worden zogenaamde ‘parkcampussen’ toegevoegd: begrensde, multifunctionele woonwijken.

Parijs-Saclay wordt geen gewone stad, maar een hiërarchische archipel van parkcampussen die onderling zijn verbonden door een keten van openbare ruimten en parken. De factor tijd speelt een belangrijke rol bij het transformatieproces. Om te voorkomen dat het werk hier alsmaar in uitvoering blijft, maakt het project gebruik van een kunstmatig landschap dat zich geleidelijk ontwikkelt, via een ecologische techniek die vooruitloopt op de verschillende toekomstige grenzen en openbare ruimten.

### Initiatiefnemers

Frans Ministerie voor Stedenbeleid verantwoordelijk voor Grand Paris, Frans Ministerie van Hoger Onderwijs en Onderzoek





## FOODPRINT ERASMUSVELD 'WORKING CITY: DE BETROKKEN SAMENLEVING'

De stad Den Haag heeft het plan opgevat om van de nieuw te bouwen woonwijk Erasmusveld 'de duurzaamste wijk ter wereld' te maken. Deze uit 750 woningen bestaande woonwijk gaat 'meer geven dan ontvangen'. Stroom Den Haag bood de gemeenteraad in het kader van het programma *Foodprint* aan, na te gaan op welke manier de voedselketen (productie, distributie, bereiding, consumptie, afvalverwerking) in de toekomstplannen voor het Erasmusveld kan worden geïntegreerd om zodoende de duurzaamheidsdoelen te realiseren.

Onder de titel *City Bonds Erasmusveld* ontwierp Studio Makkink & Bey een aantal duurzame openbare voorzieningen die bedoeld zijn om nauwkeurig te onderzoeken en aan de praktijk te toetsen hoe een duurzame woonwijk als Erasmusveld in een periode van economische neergang bottom-up ontwikkeld kan worden. De toekomstige bewoners van Erasmusveld en hun burens hebben zich al georganiseerd vóór er sprake is van enige bouwactiviteit. Zij vormen particuliere initiatieven en realiseren

tijdelijke, duurzame openbare voorzieningen in het plangebied. Tot dusver zijn er drie van zulke openbare voorzieningen geïnitieerd: energie, composteren en waterzuivering. De grondeigenaren in het plangebied wordt gevraagd voor een bepaalde periode (drie tot vijf jaar) stukken grond ter beschikking van de particuliere initiatieven te stellen.

De onderliggende vraag in het architectonisch onderzoek van Makkink & Bey en Stroom Den Haag is of een bottom-up strategie als City Bonds Erasmusveld in staat is de stagnatie in de stadsontwikkeling ten gevolge van de economische crisis te doorbreken.

**Initiatiefnemer**  
Stroom Den Haag



## OPEN CITY BATAM PLANNING VAN EEN GRENSOVERSCHRIJDENDE STEDELIJKE REGIO

66

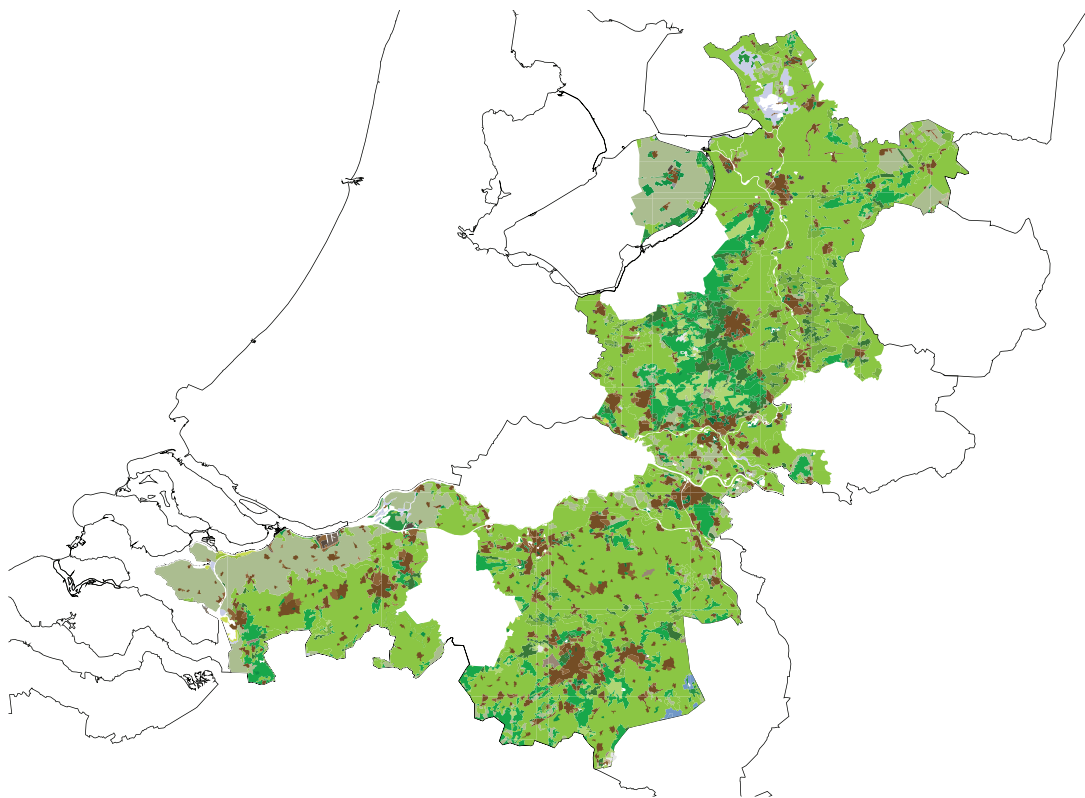
In 1989 vormden Singapore, Johor en Riau een grensoverschrijdende 'groeidriehoek' die profijtelijk was voor alle partijen. Op 40 minuten per veerboot vindt Singapore wat er in de metropool ontbreekt: toegang tot een goedkope arbeidsmarkt en grond voor industrie en landbouw. Anderzijds heeft het Indonesische vrijhandelsgebied *Batam* baat gehad bij de economische investeringen, het kennismanagement en de technische expertise van Singapore. Hoeveel de beide partijen ook gemeen hebben als het om economisch profijt gaat, in stedelijk opzicht verschillen ze als dag en nacht. Onder invloed van het lucratieve vrijhandelsgebied groeit de reputatie van Singapore als een van de geraffineerdste en best geplande steden ter wereld nog steeds, terwijl Batam afglijdt naar een bestaan als chaotische grensplaats, waar bestaande kaders er nauwelijks in slagen de ongebreidelde grondspeculatie binnen de perken te houden.

Mede naar aanleiding van de 4<sup>e</sup> IABR: *Open City*, gaf de stad opdracht een visie te ontwikkelen voor een grenzen (en verwachtingen)

overschrijdend stedelijk systeem. *Dapur12* op het eiland Batam is een proefproject, waarbij een geleidelijk groeiende, maar ten dele door de overheid aangestuurde arbeiderswoonwijk wordt gebouwd, als alternatief voor de bestaande wanordelijke nederzettingen, gesubsidieerde flats en eengezinswoningen. Er wordt een wijk gerealiseerd die niet af is maar waar mindervermogene bewoners zelf aan de slag kunnen door stukken toe te voegen aan hun huis, hun binnenplaats, de openbare ruimte of de gemeenschappelijke voorzieningen. Het project heeft een veranderlijk karakter en kan, telkens als de makers van de stad (overheid, industrie-arbeiders, NGO, lokale bevolking, immigranten en projectontwikkelaars) dat nodig achten, worden aangepast aan nieuwe omstandigheden.

### Initiatiefnemer

Knowledge for Rural and Urban Projects Under Construction (KRUPUC)



67

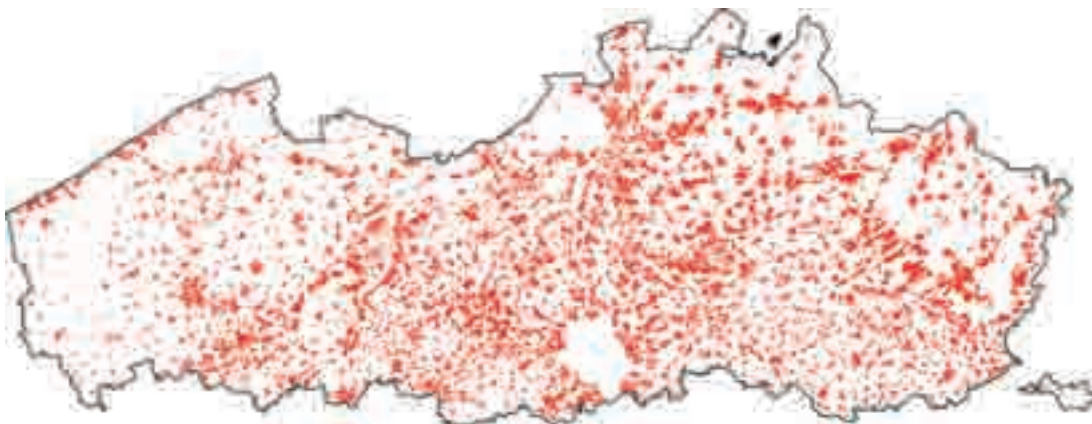
## MID-SIZE UTOPIA HET BESTE VAN TWEE WERELDEN

Zandbelt&vandenBerg nam het initiatief voor een ontwerpend onderzoek naar opkomende dynamische regio's aan de rand van de Randstad. In *Mid-Size Utopia* wordt de relatie tussen mobiliteit en regionale ontwikkeling onderzocht. Mid-Size Utopias zijn de steden en dorpen die in een ring rond de Randstad liggen. Eens waren dit ideale Nederlandse steden van zo'n 100.000 inwoners, die alles boden wat je nodig had voor een prettige, vreedzame en veilige omgeving. Een centrale stad in een open landschap. Maar nu niet meer. Tegenwoordig zijn deze steden onderdeel van een grotere stedelijke regio, waarvan ze niet langer de spil vormen. De kernkwaliteiten van dergelijke regio's worden bedreigd door fragmentatie en onsamenvangende ontwikkeling.

Dergelijke opkomende dynamische regio's zouden hun groei kunnen gebruiken om hun kwaliteitsniveau te reorganiseren en te verbeteren. Ze zouden dan samenhangender en overzichtelijker worden, en tegelijk aantrekkelijk blijven. Om de regionale en ruimtelijke samenhang

te vergroten, moeten drie regionale netwerken worden gerealiseerd: wegen, openbaar vervoer en langzaam verkeer. Tien kenmerkende projecten stellen verbeteringen van bestaande structuren voor, op basis van prototypische ontwerpen voor alle Mid-Size Utopia regio's, waarin mobiliteit en regionale ontwikkeling worden geïntegreerd. Deze ontwerpen maken ook de verschillende verhoudingen tussen infrastructuur, stedelijke programma's en het beeld van de stad aanschouwelijk. Zo blijven de Mid-Size Utopias compact, terwijl ze hun bestaande kwaliteiten versterken. Voor elke regio zijn twee gebiedsvisies ontwikkeld die de basis vormen voor bestuurlijke beslissingen rond stedelijke ontwikkeling. De strategische positie die de Mid-Size Utopias innemen in de zogenaamde ABC-delta (Amsterdam-Brussel-Keulen) is verwoord in twee visies op nationaal niveau.

**Initiatiefnemer**  
Zandbelt&vandenBerg



## ATELIER VLAANDEREN 2030 KANSEN EN KADERS VOOR DE VLAAMSE WONINGBOUWPRODUCTIE

68

In 2030 moet Vlaanderen 330.000 extra huishoudens van onderdak hebben voorzien. Gegeven het traditionele Vlaamse planningsmodel worden dat waarschijnlijk vrijstaande eengezinshuizen. Deze typologie kost teveel ruimte en energie en is verantwoordelijk voor de geleidelijke verstedelijking van heel Vlaanderen en daarmee de verspilling van schaarse kwaliteiten en middelen.

In dit onderzoek op initiatief van de Vlaams Bouwmeester worden vraagtekens geplaatst bij traditionele planningsmethoden en wordt geprobeerd een nieuw groeimodel voor *Vlaanderen* te ontwikkelen. De bedoeling van dit traject is om bestaande planningsinstrumenten en -processen geleidelijk aan te toetsen, aan te passen en te verbeteren doorheen de verschillende niveaus van ontwerp en politiek, op zowel lokaal als regionaal niveau. Uiteindelijk levert het onderzoek een reeks aangepaste contexten en typologieën op, die de basis zullen

vormen voor een aantal toonaangevende, innovatieve proefprojecten in de sociale woningbouw.

### **Initiatiefnemer**

Team Vlaams Bouwmeester, Vlaamse Gemeenschap



## DELHI 2050 OP ZOEK NAAR EEN ALTERNATIEVE STEDELIJKE TOEKOMST

*Delhi 2050* is een samenwerkingsverband van Indiase en Nederlandse deskundigen die een langetermijnvisie voor de stad en de regio Delhi opstellen. De Indiase hoofdstad Delhi telt op dit moment bijna 19 miljoen inwoners, de agglomeratie Delhi telt circa 46 miljoen. De snelle groei van de economie en de bevolking – die de komende decennia nog kan verdubbelen – confronteert de stad en de regio met enorme uitdagingen. Door nu al keuzes te maken ten behoeve van de toekomstige ruimtelijke ordening, kunnen problemen op het gebied van verkeer, vervoer, welzijn en (drink)watervoorziening worden ondervangen, kostbare groenvoorzieningen gespaard blijven en waar mogelijk nieuwbouw en verstedelijking worden gerealiseerd.

**Initiatiefnemer**  
Stuurgroep Delhi 2050



## POSCONFLICTO LABORATORY STAD MAKEN + PRODUCTIEF WONINGBOUWPROGRAMMA IN GUATEMALA EN CENTRAAL-AMERIKA

70

Nadat de regering van Guatemala en de revolutionairen van de URNG in 1996 een vredesakkoord ondertekenden, is in Centraal-Amerika nog geen eenduidig huisvestingsbeleid van de grond gekomen. Ondanks de nog onrustige politieke situatie realiseert het *Productief Woningbouwprogramma* een combinatie van woon- en werkruimten ten behoeve van de opkomende stedelijke en agrarische economie met als doel tot een Guatemalteeks en Centraal-Amerikaans huisvestingsbeleid te komen. In het programma wordt betoogd dat de architectuur, de stad, het land en de politiek dringend opnieuw moeten worden doordacht. Iedereen moet toegang hebben tot goede huisvesting, vooral de meest achtergestelde en kwetsbare groepen.

De architectuur wordt als uitgangspunt genomen voor de formulering van een archetypisch systeem dat kan worden aangepast aan verschillende territoriale schalen en dat het idee van stedelijk en landelijk wonen opnieuw definieert. Er hoort een strategisch stedelijk project bij, dat als sociale ontwikkeling exemplarisch is voor de

versterking van gemeenschappelijke stedelijke en coöperatieve landbouwproductie.

In feite herintroduceert het Productief Woningbouwprogramma het subsidiariteitsbeginsel, maar nu in een vernieuwd, na(burger)oorlogs politiek pact gevat. Het programma is gebaseerd op het principe van *cross subsidy*, zelfvoorziening in termen van het genereren van welvaart en sociale rechtvaardigheid. Als zodanig wordt het programma ondersteund door een juridische en financiële agenda om het lokale huisvestingsbeleid naar de nationale en regionale niveaus te tillen. De architectuur verschaft door middel van een proactief, realtime laboratoriumproject met een pilot in Guatemala-Stad de structuur, die nodig is om te kunnen voorzien in de dringende behoefte aan huisvesting. Hiermee wordt het mogelijk stad te maken in Centraal-Amerika.

### Initiatiefnemer

URBANÍSTICA – Taller del Espacio Público of the Municipality of Guatemala Asociación Centroamericana Taller de Arquitectura (a-c-t-a)



71

## BORDEAUX MÉTROPOLE

### 50.000 WOONEENHEDEN LANGS OPENBAAR-VERVOERROUTES

De recente nieuwbouw op de kades van de Garonne en het nieuw aangelegde tramnet daar vormen een afspiegeling van de ononderbroken groei van de agglomeratie Bordeaux, waar nu bijna 1 miljoen mensen wonen. In 2010 schreef de Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) met het oog op deze groei een wedstrijd uit onder de titel *50.000 logements autour des axes de transports collectifs*. Het in de titel genoemde aantal duidt op een behoefte aan duidelijke, breed opgezette oplossingen op grootstedelijke schaal, gericht op huisvesting en gedragen door een openbaar-vervoersinfrastructuur.

*Bordeaux Métropole* wil graag met tijdige oplossingen voor dringende sociale en milieuproblemen komen. De stad wil vertrouwde modellen en maatstaven voor de ontwikkeling van de stedelijke ruimte bevragen en de rol die particuliere en publieke investeerders spelen opnieuw overdenken. Particuliere investeerders de vrije hand laten omwille van de rentabiliteit ziet de stad echter niet als oplossing. Binnen dit project wordt een vruchtbare dialoog tot

stand gebracht om te komen tot een nieuw model dat politiek robuuste projecten paart aan een snelle uitvoering en waarbij constructieve allianties worden aangegaan met de particuliere sector – dit alles in een tijd van dalende overheidsuitgaven.

#### Initiatiefnemer

Communauté Urbaine de Bordeaux



## MAKING INNER CITY ROTTERDAM

Na de Tweede Wereldoorlog is Rotterdam grotendeels herbouwd. Maar stedenbouwkundige keuzes voor spreiding en scheiding van functies hebben ervoor gezorgd dat het de stad nog steeds ontbreekt aan openbare ruimten met kwaliteit. Onder het motto ‘van blauwdruk naar groendruk’ onderzoekt de gemeente Rotterdam de mogelijkheid, de kwaliteit van de binnenstad te verbeteren en daarnaast woonruimte te verschaffen aan 30.000 nieuwe Rotterdammers. Daarnaast onderzoekt de stad aan de hand van dit aantal van 30.000 of het mogelijk is meerdere wensen in een klap te vervullen: kan de kwaliteit van leven in de stad worden verbeterd als daarbij vooral wordt gestreefd naar een groenere, dat wil zeggen een duurzamere stad? Deze vraag houdt verband met een overtuiging die ook achter *Making Inner City* zit, namelijk dat een compacte stad een duurzamere stad is.

Het onderzoek richt zich op bestaande planningsmethoden (blauwdruk) om tot nieuwe structuren en allianties te komen (groendruk) en deze efficiënter te laten functioneren. De biën-

nale biedt op lokaal en internationaal niveau volop gelegenheid voor kruisbestuiving tussen toenemende compactheid en duurzame stadsontwikkeling.

**Initiatiefnemer**  
Gemeente Rotterdam





73

## REMAKING ZÜRICH STADSVERNIEUWING VIA GEÏMPORTEERDE TYPOLOGIEËN: HET ZÜRICH – LETZI LABORATORIUM

Christ & Gantenbein Architects, de leerstoel Architectuur aan de ETH Zürich en het Amt für Städtebau Zürich hebben in vier met succes verdichte steden (Hong Kong, Rome, New York en Buenos Aires) de erfenis aan bestaande architectuur bestudeerd, de belangrijkste en interessantste compacte typologieën geselecteerd en vervolgens een onderzoekstraject uitgezet dat het uitgangspunt vormt voor een conceptuele verdichting van Zürich. De compacte stad geldt als model voor duurzaamheid en de belangrijkste bouwstenen van de stad (de typologieën) zijn van wezenlijk belang voor de stedenbouw. De haalbaarheid van een meer compact en verstedelijkt Zürich wordt in het lopende project vanuit dit gezichtspunt onderzocht en overdacht.

De gebruikte methodologie is gebaseerd op een combinatie van een visionair-architectonische benadering en ambtelijk-stedenbouwkundig beleid, en toetst de mogelijkheid om bestaande typologieën in te passen in de con-

text en het klimaat van het ‘niet-grootstedse’ Zürich. Momenteel worden gebieden geanalyseerd en onderzocht, die voor verdichting in aanmerking komen. Deze leveren mogelijk extra vierkante meters op, zodat de stad geen nieuwe bouwgrond hoeft aan te kopen.

Het project is gericht op nauwkeurig omschreven stadsvernieuwing op heel kleine zowel als grote schaal en plaatst met behulp van het architectuurontwerp vraagttekens bij de bestaande gebouwen, infrastructuur en bouw-wetgeving.

### Initiatiefnemers

ETH Zürich, Christ & Gantenbein Architects, Amt für Städtebau Zürich



## INTENSE STAD, INTENSE LAAGBOUW, BOUWJONG! MANIFESTATIES ALS INSTRUMENT VOOR STADSONTWIKKELING IN GRONINGEN

74

*Bouwjong!* is de derde huisvestingscampagne die in de afgelopen zeven jaar is opgezet ter promotie van het bouwen en wonen in de stad Groningen. Twee eerdere projecten (De Intense Stad en Intense Laagbouw) waren gericht op de transformatie en versterking van de bestaande stad. De projecten weerspiegelen de ambitie van Groningen om stedelijke ruimten en functies hecht en compact te houden. Het streven een 'intense' stad te scheppen en in stand te houden is ook een gevolg van nieuwe eisen en een nieuw gebruik van ruimte, en daardoor de noodzaak onophoudelijk nieuwe vormen van stedelijk wonen en bouwen evenals nieuwe soorten openbare ruimten te ontwikkelen.

Bouwjong! is bedoeld voor de groeiende populatie jongeren en studenten in Groningen. Uit de voorgaande projecten is gebleken dat de kracht en traditie van dergelijke manifestaties vooral ligt in de solide samenwerkingsverbanden en de grote hoeveelheid geïnvesteerde tijd. De projecten zijn vooral gericht op de realisering

van een compacte stad die zich op heldere wijze verhoudt tot het omringende landschap. Juist daarom gaat de aandacht vooral uit naar de zogenaamde grensgebieden: het is de bedoeling dit 'niemandsland' op te nemen in het stedelijk weefsel.

De keuze voor onderzoek, zowel als de betrokkenheid van verschillende partijen, zorgen voor een stevig platform van particuliere kennis en ervaring, maar wat nog belangrijker is, van nieuwe samenwerkingsverbanden tussen alle deelnemers. Dit gebeurt aan de hand van langlopende trajecten die een wisselwerking veroorzaken tussen verschillende disciplines en betrokken partijen in binnen- en buitenland.

### Initiatiefnemers

Dienst Ruimtelijke Ordening Groningen, Economische Zaken Groningen



# MAKING CITY

TEST SITE

KRONIEKEN

# DE IABR TEST SITES: ROTTERDAM, ISTANBUL EN SÃO PAULO

**De IABR heeft de afgelopen jaren een bestendige werkmethode ontwikkeld: iedere editie zoekt naar een nieuw standpunt en een nieuw perspectief, maar borduurt inhoudelijk tevens voort op de voorgaande editie(s). Er wordt niets onnodig weggegooid, kennis en resultaten tellen op. De IABR werkt continu aan het scherpstellen en het presenteren van de opgaven van morgen, en koppelt daarbij denken aan doen, onderzoek aan concrete opgaven en bestaande projecten.**

De IABR is daarmee meer dan een serie incidentele manifestaties. Zijn werkmodel verbindt de manifestatie met langlopend onderzoek en meerjarige samenwerkingsprojecten, die waar mogelijk gekoppeld zijn aan daadwerkelijke implementatietrajecten. Daarbij kan de een niet zonder de ander, zij versterken elkaar. Manifestatie en R&D zijn als een Siamese tweeling: kennis moet zich uiten, er is geen uiting zonder kennis; het werken aan de stad wordt tentoongesteld, de tentoonstelling draagt bij aan het werken aan de stad.

Gaandeweg de 4<sup>e</sup> IABR: *Open City*, heeft de IABR dit werkmodel voor het eerst echt concreet gestalte gegeven in nauwe samenwerking met SEHAB, de dienst Stedenbouw van São Paulo en zijn bevoegde directeur, Elisabete França. In deze samenwerking is het werkmodel van de *sabbatical detour* ontwikkeld, een methodologie die locatie, onderzoek, uitwisseling, presentatie en implementatie aan elkaar koppelt en met een stedenbouwkundig project, letterlijk, een omweg maakt langs een internationale tentoonstelling.

De locatie was Paraisópolis, met haar ruim 70.000 bewoners een van de grootste *favela*'s in São Paulo. Het onderzoeksteam, begeleid vanuit Nederland en Brazilië, sprak met de bewoners, deed ontwerpend onderzoek en ontwikkelde plannen in workshops in Rotterdam, São Paulo en aan de ETH in Zürich; plannen die publiekelijk werden bediscussieerd, die op de Rotterdamse biënnale werden getoond, die in april en mei 2010 in São Paulo werden tentoongesteld en daarna in Rio de Janeiro, Recife, Londen, Milaan en Berlijn, en die vervolgens ook gerealiseerd worden.

De leefomgeving van ruim 70.000 mensen wordt daadwerkelijk verbeterd en hun toegangsmogelijkheden tot de formele economie zijn daarmee vergroot. Maria Teresa Diniz, projectleider Paraisópolis van SEHAB verwoordde het zo:

*De samenwerking met de IABR bleek veel intensiever en productiever dan alleen het uitwisselen van ideeën. We bespraken de rol van architecten en stedenbouwkundigen, hoe hun werk zou kunnen bijdragen aan een beter leven in de stad, aan een Open City, een veel breder perspectief dus. In het begin kenden we het werkmodel van de IABR helemaal niet: een test site waar het werk al in uitvoering is? Hoe kun je nu een ontwerp bespreken dat zich in zo'n vergevorderd stadium bevindt? Maar toen Paraisópolis in een laboratorium voor de Open City veranderde, bleek het uiterst vruchtbaar onze werkwijze te bespreken met deskundigen uit andere delen van de wereld. Onze methoden werden bevestigd en daardoor moesten we ze opnieuw overdenken en aanpassen.*

Wat de IABR een stad met deze werkmethode te bieden heeft, is heel letterlijk tijd en ruimte: een *sabbatical detour*, een kwalitatieve omweg tijdens welke alliantievorming, onderzoek, kennisuitwisseling, reflectie, publiek debat en tentoonstelling – en dat alles in een internationale setting – meerwaarde toevoegen aan de gangbare manier om een stedenbouwkundige opgave op te pakken. Samenwerking met de IABR leidt tot meer kwaliteit omdat de sabbatical detour condities biedt die bredere reflectie mogelijk maken, het samen met een internationaal netwerk van experts zoeken naar alternatieven, naar nieuwe allianties, nieuwe perspectieven en onverwachte oplossingen.

Deze werkwijze wordt in het kader van de 5<sup>e</sup> IABR in de praktijk getest op drie zogenaamde Test Sites, in (opnieuw) São Paulo, in Rotterdam en in Istanbul. De in 2009 vanuit de concrete opgave op deze drie plekken opgezette allianties van gemeente(n), lokale stakeholders en de IABR kennen in dit model een commitment dat voorbijgaat aan IABR: *Making City* als manifestatie in 2012. Het doel is om via het traject van onderzoek en ontwikkeling tot (een vorm van) implementatie te komen in de daarop volgende jaren.

Voor de gemeente Arnavutköy in Istanbul ontwikkelde het IABR Atelier Istanbul een Strategisch Visie en Actieplan dat inmiddels is geaccepteerd en op 8 december 2011 is gepresenteerd aan de burgemeester van Istanbul. De volgende fase is het op basis van dit plan ontwikkelen van ontwerpvoorstellen voor de in 2014 te realiseren pilot projects.

Test Site Rotterdam, een project dat zich concentreert op het Rotterdam Central District, zal doorlopen tot in ieder geval 2014 en zal één van de aanjagers zijn van de verdere ontwikkeling van het gebied, én van de inhoud en de performance van de 6<sup>e</sup> IABR in 2014.

Het IABR-SEHAB Atelier São Paulo levert concreet input voor het Stedelijk Plan voor het stadsdeel Cabuçu de Cima en de daar te ontwikkelen woningbouwprojecten.

Het voordeel van de samenwerking tussen een stad en een culturele organisatie als de IABR is dus de relatief vrije ruimte die wordt gecreëerd met het doel om anders en beter stad te maken. Manifestatie, kennisontwikkeling en kennisuitwisseling, advisering en implementatie zijn in dit model aan elkaar geklonken. Dat is wat de IABR als biënnale op de Test Sites test: hoe het werken aan de stad zó ten toon te stellen, dat het ten toon stellen bijdraagt aan het werken aan de stad.

# TEST SITE SÃO PAULO

Terwijl de projecten die de IABR en het Secretariá Municipal de Habitação van São Paulo (SEHAB) in het kader van de 4<sup>e</sup> IABR: *Open City* ontwikkelden voor de *favela* Paraisópolis van tekenaf naar tentoonstelling gingen – op hun *sabbatical detour* naar implementatie – besloten de twee partijen al de samenwerking voort te zetten. Het belangrijkste doel daarbij was, in de woorden van Elisabete França, de directeur van SEHAB ‘... om vooral de nadruk te leggen op het belang van verstedelijkingsprojecten voor de zogenaamde “informele stad”, waarbij die niet als uitzondering gezien moet worden, maar als een gebied dat moet worden geïntegreerd in het totale stedelijke weefsel. Architecten en planners worden uitgedaagd een nieuwe relatie aan te gaan met de bevolking van deze minder bevoorrechte gebieden en om creatieve oplossingen te vinden, conform de eisen van de eenentwintigste-eeuwse stad.’ Een opvatting die uitstekend aansluit bij die van de IABR.

De IABR benoemde architect Fernando de Mello Franco, samen met zijn partners bij MMBB Arquitetos, Marta Moreira en Milton Braga, als *local curator*. De Mello's werk richt zich op de relatie tussen de wijze waarop de vooral op industriële productie gerichte infrastructuur van São Paulo zich de afgelopen eeuw heeft ontwikkeld en welke rol dat heeft gespeeld bij het functioneren van de stad voor haar bewoners, en dat nog doet. Op initiatief van De Mello werd als Test Site het gebied Cabuçu de Cima gekozen, aan de noordoost kant van São Paulo. Het gebied is emblematisch in de zin dat het veel karakteristieke stedelijke problemen en uitdagingen in zich verenigt – zoals informele stadsontwikkeling, ernstige waterproblematiek, bedreigde ecologische systemen als de Serra da Cantareira, het grootste binnenstedelijke regenwoud in de wereld, en een gebrekkig mobiliteitsnetwerk – terwijl het op het kruispunt van belangrijke toekomstige ontwikkelingen ligt. De Rodoanel, de nieuwe ringweg, en de strategische ligging nabij het internationale vliegveld Guarulhos maken dat Cabuçu de komende decennia nog veel meer dan nu hét belangrijke distributiecentrum voor de noordoost kant van São Paulo zal worden, en dat is de kant die deze economische grootmacht verbindt met twee andere belangrijke spelers, Rio de Janeiro en Belo Horizonte.

Hoe de bedreigingen, de problemen, de belangen van de bewoners en de sociaal-economische kansen samen te brengen in één integrale strategie? Hoe daarbij uit te gaan van de kracht van het bestaande? Want zoals França het zegt: ‘De gedachte dat oplossingen uit de stad zelf voortkomen, staat bij iedere ingreep centraal.’

De eerste resultaten van dit samenwerkingsproject worden in Rotterdam, in en tijdens de hoofdtentoonstelling ‘Making City’, gepresenteerd en vervolgens in een tweede tentoonstelling in São Paulo, zomer 2012.







## MAKING SÃO PAULO

Er zijn veel manieren om stad te maken. Welke zou het meest geschikt zijn voor São Paulo, de Latijns-Amerikaanse metropool die de op zes na grootste stad op aarde is en die in een land ligt waar het bruto binnenlands product het op vijf na hoogste ter wereld is, maar dat in de ontwikkelingsindex op nummer 84 staat?

São Paulo is rijk, levenslustig en heeft een sterke aantrekkingskracht. Maar wat eens de grootste industriestad op het zuidelijk halfrond was, is nu onmiskenbaar een metropool in transitie. Hoewel het productietempo op peil is gebleven, wordt de economische kracht van de stad nog steeds geborgd door het soort investeringen dat eerder bij haar industriële verleden past. En met dergelijke investeringen is São Paulo er nooit in geslaagd te realiseren wat elke stad toch primair beoogt: fatsoenlijke woon- en werkomstandigheden creëren voor het merendeel van haar inwoners. Elk scenario om in São Paulo stad te maken, moet daarom een oplossing bieden voor de bestaande ongelijkheid en de leefomstandigheden van haar inwoners zien te verbeteren.

Het leven is zwaar in São Paulo. De omgevingskwaliteit is slecht, er zijn grote veiligheidsrisico's en het ontbreken van een goed functionerend openbaar-vervoerssysteem veroorzaakt chronische, systematische problemen waaraan geen enkele sociale klasse zich kan onttrekken. Het stedelijke weefsel is versnipperd door ruimtelijke segregatie en de openbare ruimte voldoet niet aan de eisen die een metropool zichzelf moet stellen. Het is hoog tijd zorgvuldig na te denken over de veelheid aan ruimten waarbinnen het stedelijk leven in São Paulo zich moet ontplooiën. Maar omdat er altijd conflicten zijn over het gebruik van haar grondgebied, moet de stad eerst een manier ontwikkelen om dergelijke conflicten op te lossen. In dit proces kan ontwerp een belangrijke rol spelen.

## GEDEELTELIJKE MODERNISERING

Ondanks het schijnbaar gebrek aan orde is São Paulo de motor achter de ontwikkeling van Brazilië. Hoe kan, wanneer het tempo van demografische groei zo hoog ligt dat het vermogen van de overheid om de groei te faciliteren en te accommoderen daar niet tegen opgewassen is, recht worden gedaan aan normale eisen voor stedenbouw en ruimtelijke planning?

De verstedelijking van São Paulo is niet zachtzinnig verlopen. Tussen 1893 en 2000 groeide de bevolking met 8.000 procent, wat voornamelijk werd veroorzaakt door immigratie en de instroom van mensen van het platteland. De meeste nieuwe *paulistanos* waren dan wel naar de grote stad getrokken maar hadden nog nooit in een stad gewoond. Wat voor gemeenschapsgevoel brachten zij mee? Hadden zij een beeld van zichzelf als stedelingen, en zo ja, welk dan?

In de twintigste eeuw, met perioden waarin de inflatie tot 82 procent per maand opliep, was monetaire instabiliteit vaak een ware plaag. Hoe kan een planningscultuur worden ontwikkeld – uiteraard een langetermijnproces – als alleen het verstrijken van tijd al tot grote financiële verliezen leidt? Toch is São Paulo uitgegroeid tot een grote, vlevarende, moderne industriële metropool. Hoe valt dit fenomeen te verklaren?

Enerzijds hebben enorme investeringen gezorgd voor de aanleg van de infrastructuur en de technische systemen die nodig waren om het productietempo steeds weer op te voeren. Het ging daarbij om zorgvuldig door de overheid en marktpartijen geplande investeringen. Anderzijds is de stad gebouwd met op zichzelf staande,

impulsieve ingrepen die ervoor moesten zorgen dat in ieder geval in de basisbehoeften van de bewoners werd voorzien. Desondanks woont bijna 30 procent van de bevolking in ondermaatse – preciaire, zo niet gevaarlijke – omstandigheden, en ook hun leven gaat gewoon door.

Deze twee historische ontwikkelingen bestaan naast elkaar, in een dichotomie van perverse complementariteit. De uitdaging is nu de partijen die achter de puur economisch gemotiveerde productieve investeringen zitten te koppelen aan de ongeplande vormen van stedenbouw die net zo goed onderdeel van de metropool uitmaken.

## NIEUWE CONDITIES

Onder de presidenten Cardoso en Lula da Silva heeft Brazilië's federale regering een solide macro-economisch en sociaal beleid gevoerd. Brazilië wordt met Rusland, India en China (de BRIC-landen) mondiaal gezien als een belangrijke opkomende economie. Monetair stabiliteit en de nivellerende effecten van financieel overheidsbeleid hebben ervoor gezorgd dat 30 miljoen mensen konden toetreden tot de zogenaamde 'nieuwe middenklasse'. Daarnaast begint de bevolkingsgroei af te vlakken. In de metropool São Paulo wonen bijna 20 miljoen mensen en de groei bedraagt momenteel 1 procent. In de stad zelf wonen 11 miljoen mensen en de groei bedraagt daar slechts 0,8 procent. De sterke economische groei en de afname (of zelfs afwezigheid) van demografische groei hebben voor een kentering in het eerdere scenario gezorgd. De investeringscapaciteit van de overheid zou eindelijk groot genoeg moeten zijn om de demografische veranderingen bij te benen.

Het lijkt er daarmee op dat São Paulo klaar is voor de volgende fase en dat de industriestad voor een reusachtige transformatie-opgave staat. Oudere Braziliaanse planningspraktijken waren altijd gebaseerd op de autoritaire en technocratische modellen die kenmerkend zijn voor militaire regimes. Zulke modellen werken niet langer. Democratische stabiliteit vraagt om een andere aanpak. De stadsplanning is zich opnieuw aan het oriënteren en begint effect te sorteren, maar is net als de stad zelf aan een transformatie bezig.

De maatschappelijke veranderingen die nu plaatsvinden zullen in de nabije toekomst een belangrijke rol spelen. Het ontstaan van de nieuwe middenklasse zal naar verwachting leiden tot nieuwe opvattingen over wat er moet gebeuren en tot politieke organisatievormen die zullen streven naar nieuwe typen van stedelijkheid en dus naar de transformatie van de stad zelf. Om dit mogelijk te maken moet het klassieke ruimtelijke-ordeningsbegrip uit de ontwerpdisciplines worden gecombineerd met het improvisatietalent waarmee de bewoners hun dagelijkse omgeving inrichten, zodat er nieuwe concepten voor planning en stadsontwerp ontstaan. Nieuwe manieren van stad maken zullen hiervan het resultaat zijn.

## KANSEN

De Braziliaanse regering blijft relatief onverstoort onder de huidige mondiale financiële crisis. Zij gaat ervan uit dat de handel in grondstoffen, Brazilië's voornaamste exportproduct, vanwege de onophoudelijke vraag uit China geen gevaar loopt. Daarnaast is de binnenlandse markt vanwege de koopkracht van de nieuwe middenklasse optimistisch gestemd. De regering heeft strategisch op de crisis gereageerd, onder meer met programma's om de economie te stimuleren en door de aanleg te

financieren van het infrastructurele netwerk voor de verdere ontwikkeling van het land. Een van de nieuw geïnitieerde programma's is 'Minha Casa, Minha Vida' (Mijn huis, mijn leven) en heeft als ambitie het Braziliaanse woningtekort van bijna 5,5 miljoen wooneenheden te verkleinen door de bouw van 2 miljoen wooneenheden. Dergelijke data bevestigen het idee dat (het maken van) de stad zelf een uitgelezen kans biedt om de crisis het hoofd te bieden. De huidige investeringscyclus kan in feite de aanzet geven tot een nieuwe verstedelijkingsronde. Verstedelijking als zodanig staat echter niet op de publieke agenda: daar gaat het alleen om kwantiteit, om de productie van aantallen wooneenheden, megawatt's, havens en wegen. Zal de huidige investeringscyclus op zich voldoende zijn om de fundamentele vraag te adresseren, hoe het beste stad te maken?

Juist in Brazilië had verwacht mogen worden dat de economische groei al eerder zou zijn aangegrepen om echt stad te maken. Maar ergens in de vorige eeuw is het land zijn stedenbouwkundige kennis kwijt geraakt en de uitdaging is nu die terug te vinden. Kunnen de paradigma's die de planning en het ontwerp van de stedelijke infrastructuurnetwerken nu beheersen, opnieuw worden geformuleerd? Hoe kunnen stedenbouwkundige overwegingen worden ingebracht in een proces dat nu puur op functionaliteit wordt gestuurd?

## TEST SITE SÃO PAULO

De Test Site São Paulo concentreert zich op het gebied Cabuçu de Cima en is een samenwerkingsverband tussen de Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam (IABR), de Secretaria Municipal de Habitação São Paulo (SEHAB) en MMBB Arquitetos. De opdracht was het stimuleren van de ontwikkeling van de stedenbouwkundige praktijk, in zowel Brazilië als in het algemeen, door middel van de internationale uitwisseling van ervaringen, deskundigheid en ideeën. Vooral nu planningsmethoden steeds universeler worden, is de verwachting dat het letterlijk testen van benaderingen en methoden in een proces dat zich afspeelt in de snel veranderende Braziliaanse context – met inbegrip van zijn lokale karakteristieken – zal bijdragen aan het internationale debat dat de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* organiseert.

Het beleid van SEHAB richt zich op de transformatie van de *favela*'s en informele woonwijken tot echte stadswijken. De door de IABR ingebrachte methode van de *sabbatical detour* maakt het mogelijk alternatieve benaderingen naast de gebruikelijke werkwijze van SEHAB te zetten. Dit brengt een dialoog op gang over kwesties die door MMBB Arquitetos eerder in São Paulo onderzocht zijn. MMBB doet onderzoek naar de relatie tussen openbare ruimte en infrastructuur. Een voorbeeld daarvan is het project 'Watery Voids' waarvoor het de Biënnale Award van de 3<sup>e</sup> IABR kreeg. Het belangrijkste thema in het onderzoek van MMBB is het reflecteren op de vraag hoe overheidsbeleid kan worden gestuurd door ontwerpstrategieën. Hoe kunnen investeringen in de aanleg van metropolitane infrastructurele systemen tegelijkertijd een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de kwetsbare, lokale stedelijke contexten die ze doorsnijden? Deze vraag was leidend bij de keuze van de Test Site.

## CABUÇU DE CIMA

Cabuçu is de naam van een waterbekken in de periferie van de stad dat last heeft van de informele verstedelijking die in de beschermde natuurgebieden steeds verder



oprukt. Deze regio ligt in het noorden van de stad, in het dal van de bergketen Serra da Cantareira, waar zich een van de grootste wouden op stedelijk grondgebied ter wereld bevindt. Het onderzoek beslaat een gebied van 1.100 ha dat 220.000 inwoners telt, van wie er 80.000 binnen de grenzen van een zogenaamde Special Zone of Social Interest (ZEIS) wonen.

De uitdagingen waar SEHAB elke dag mee wordt geconfronteerd nemen in Cabuçu concrete vorm aan. Het gebied heeft te maken met de gevolgen van nieuwe investeringen in de uitbreiding van de infrastructuur, inclusief de nieuwe ringweg, de Rodoanel, en de ringspoorlijn, de Ferroanel. Deze verbindingen banen zich een weg tussen het Cantareira-reservaat en het uitdijende Cabuçu door. De kruising van de Rodoanel en de Fernão Dias-snelweg in Cabuçu vormt straks een van de 16 strategische knooppunten tussen het regionale verkeer en het lokale wegennet. Cabuçu komt dus langs een van de belangrijkste toegangswegen van São Paulo te liggen en die situatie biedt kansen. Cabuçu is dan in het oosten via de Rodoanel verbonden met de internationale luchthaven Guarulhos en in het westen met Pirituba. In Pirituba wordt de grootste accommodatie voor beurzen en evenementen in Latijns-Amerika gebouwd en hier zal, zo hoopt de huidige regering, de World Expo 2020 worden gehouden.

Economische groei, sociale veranderingen, de uitbreiding van het grootstedelijke infrastructuurnetwerk, woningbouw, natuurbehoud: al deze kwesties komen in dit stadsdeel emblematisch bij elkaar en vormen samen een uitdagend testgebied voor

stad maken. Met dat uitgangspunt hebben SEHAB en IABR het Atelier São Paulo opgezet met MMBB in de rol van Ateliermeester.

## ATELIER SÃO PAULO: SOCIALE NETWERKEN EN PRODUCTIEVE KETENS

Het eerste samenwerkingsverband dat in São Paulo tot stand moet worden gebracht, is altijd dat met de lokale bevolking. Het is hun stad en dat wordt ook zo ervaren, hoewel veel mensen oorspronkelijk van buiten de stad komen en nog steeds in informele wijken wonen. Het is een van de belangrijkste redenen voor SEHAB om al haar ingrepen te beginnen met voorbereidend maatschappelijk veldwerk. Zo kan worden uitgezocht wie de lokale stakeholders zijn: bewonersorganisaties, buurtverenigingen, NGO's, enzovoort. Dit is onder meer bedoeld om de gemeenschapsbanden te versterken en om de stakeholders in een breed maatschappelijk netwerk te integreren.

Daarom was het organiseren van een workshop met het doel de zorgen en ideeën van de lokale bevolking te inventariseren, een van de eerste activiteiten van Atelier São Paulo. Hierdoor werden de bewoners zich bewust van de gezamenlijke kwesties en de milieuproblemen die op dit moment in hun stadsdeel spelen. Het was de bedoeling de bewoners vertrouwen te geven en ze mondig te maken: om ze aan te moedigen deel te nemen aan het werken aan een gemeenschappelijke toekomst.

Tijdens de workshop werd bevestigd dat de lokale leiders zeer politiek bewust zijn. Tot ieders verrassing bleek het genereren van hoger inkomen niet bovenaan de agenda te staan. Iedereen was het erover eens dat het milieu van onschatbare waarde is en behouden moet blijven. De kwaliteit van de omgeving wordt zelfs belangrijker gevonden dan de toegang tot basisvoorzieningen.

Het Atelier won advies in en voerde praktijkonderzoek uit naar mobiliteit en de economie. Alles wees erop dat de productieve activiteiten, die op de een of andere manier de formele en informele activiteiten binnen de lokale economie met elkaar verbinden, worden gedragen door complexe maar vitale structuren.

Het eerste onderzoeksdoel was het in kaart brengen van de belangrijkste economische en demografische macro-tendensen in de regiometropool. De verschillende kenmerken van de bewoners werden geanalyseerd en er werd gekeken hoe ze zich manifesteren in de lokale economie. Daarbij werd vastgesteld wat de meest gangbare economische activiteiten zijn en hoe die zich verhouden tot het voortgaand proces van industriële decentralisatie, dat immers gepaard kan gaan met aanzienlijk verlies aan banen. Vervolgens werden nieuwe productieprocessen geïdentificeerd die op hun beurt weer alternatieve economische ontwikkelingen zouden kunnen genereren.

Het Atelier stelt zich dus vooral tot doel synergie te stimuleren tussen de bestaande sociale netwerken en de productieve ketens, opdat de twee elkaar kunnen gaan versterken.

## STRATEGIEËN EN PROGRAMMA'S

Het doel van het Atelier van IABR en SEHAB is onderzoek, adviezen, maatschappelijk werk, ontwerp en stadsplanning te combineren om zo de kansen van het gebied in kaart te brengen. Deze 'kansenkaart' presenteert het huidige potentieel van Cabuçú op verschillende schaalniveaus en kan gebruikt worden als basis voor de complexe onderhandelingsprocessen over mogelijke manieren om de grond te ontwikkelen en



te benutten. Het huisvestingsplan van de gemeente stippelt beleid uit voor de komende 12 jaar, inclusief investeringen ter waarde van circa 25 miljard euro. Deze cijfers maken duidelijk dat SEHAB zelf de sleutel in handen heeft als het erom gaat een zo belangrijke productieketen als de woningbouw te stimuleren. Dit is de eerste en grootste kans voor Cabuçu: de bouw van woningen en de aanleg van infrastructuur kan een bijdrage leveren aan maatschappelijke programma's die op basis van het stedelijke productieproces zelf weer scholing en inkomens genereren.

Uit onderzoek van het Atelier blijkt dat ongeveer 40 procent van de bevolking arm is; 20 procent van alle economisch actieve respondenten gaf aan dat ze hoofdzakelijk in de directe omgeving van hun woning of aan huis werken. Dit toont aan in welke mate individuele overlevingsstrategieën gerelateerd zijn aan de ruimte thuis en om de woning. In nieuwe woonconcepten voor deze kwetsbare bevolkingsgroep moeten dus productieruimten worden geïntegreerd, plekken waar zowel betaalde arbeid als individuele scholing en activiteiten voor gemeenschapsvorming kan plaatsvinden. Deze aanbevelingen zijn opgenomen in de opdrachten voor de ontwerpteam van de sociale woningbouwprojecten in dit stadsdeel, die gekozen zijn via een door SEHAB georganiseerde openbare prijsvraag.

Alleen al het feit dat dergelijke kwesties worden uitgesproken, zoals de noodzaak nieuwe modellen te ontwikkelen voor bijvoorbeeld rioolwaterzuivering, drainage en mobiliteit, stimuleert nieuwe manieren om de natuurlijke hulpbronnen te gebruiken, het netwerk van openbare ruimten te waarderen, betere mobiliteitsnormen op te stellen en

het stedelijk leven in Cabuçu vorm te geven. Het onderzoek naar en nadenken over deze kwesties gaat gelijk op met (en wordt geïnspireerd door) het stedenbouwkundig plan voor Cabuçu de Cima waaraan SEHAB momenteel werkt. Traditioneel wordt een stedenbouwkundig plan opgesteld door verschillende gemeentelijke overheidsdiensten, die los van elkaar opereren. SEHAB heeft de ontwikkeling van dit plan en de inbreng van het Atelier echter ingezet als een effectieve manier om een vruchtbare dialoog op gang te brengen tussen de verschillende gemeentelijke diensten die betrokken zijn bij het stad maken in São Paulo.

De expertise op het gebied van stad maken die SEHAB in de afgelopen jaren consequent heeft opgebouwd, wordt nog vergroot nu de organisatie via de IABR Test Site São Paulo de kans krijgt allerlei onderwerpen die in en rond de metropoolregio spelen en die gewoonlijk niet onder haar verantwoordelijkheid vallen, te onderzoeken. Dit proces kreeg nog een extra impuls door de introductie van een derde ontwerpplaa, geïnitieerd door de IABR en het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Milieu en uitgevoerd door MMBB samen met het Nederlandse bureau .FABRIC. Het ontwerp onderzoek ontwikkelt programmatische en ruimtelijke strategieën voor de bufferzone die op de flanken van de Serra da Cantareira ligt, tussen het regenwoud en de uitdijende stad. Het bos is een nog grotendeels onverkend beschermd gebied, gelegen in een stad die de belangrijkste reisbestemming in Brazilië is. MMBB en .FABRIC hebben de kansen die de bufferzone biedt, verkend en zien het gebied als een ideale locatie voor faciliteiten en attracties die onder de noemer 'vrijtijdseconomie' kunnen worden geschaard. Hoewel dit een goed idee is, sluit het niet aan bij het huidige imago van São Paulo als zakenstad. Maar toch gaat het hier, in een tijd van verdere industriële decentralisatie, om solide economische alternatieven. Het voorstel is om een strategisch netwerk van natuur-, thema- en bedrijvenparken, gezondheidscentra en sportaccommodaties aan te leggen dat op zijn beurt een scala aan grootstedelijke activiteiten naar het stadsdeel zal trekken. Deze vergroten de maatschappelijke mogelijkheden van de lokale bewoners en creëren banen die aansluiten bij het bestaande gemiddelde opleidingsniveau in dit gebied.

De bewoners van Cabuçu de Cima hebben onomwonden duidelijk gemaakt hoeveel waarde ze hechten aan het kostbare ecologische evenwicht en hoe zij dat milieubewustzijn gekoppeld zouden willen zien aan hun recht op vrijetijdsbesteding in de open lucht, aan het gebruik van de openbare ruimte zoals die specifiek in hun stadsdeel kan worden ontwikkeld. Het werk van het Atelier van de IABR loopt dus synchroon met de lokale ambities. De onderzochte ruimtelijke strategieën geven aan dat er werkelijk mogelijkheden zijn, dat er reële kansen ontstaan als de bestaande productieve investeringen gaan convergeren met goede plannen en ontwerpen voor de verbetering van de woonkwaliteit.

Zo verkent de Test Site São Paulo manieren om economische groeiprocessen, de druk op het ecologische systeem en de wensen van de bevolking met elkaar in overeenstemming te brengen en dat is precies wat deze metropool, die zich op een kritiek punt in haar transformatie bevindt, op de agenda moet zetten. Het is hoog tijd dat São Paulo gaat nadenken over een andere manier van stad maken.

## DE TENTOONSTELLING MAKING CITY / FAZENDO CIDADE – SÃO PAULO

Making City / Fazendo Cidade is een samenwerkingsproject van de IABR en SEHAB, gemeente São Paulo. De curator van de door SEHAB en het Museu da Casa Brasileira gerealiseerde tentoonstelling is MMBB Arquitetos.

De tentoonstelling 'Fazendo Cidade em São Paulo' confronteert de belangrijkste thema's van de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* met de ervaringen die zijn opgedaan op de Test Site São Paulo en met name de resultaten van het door de IABR in samenwerking met het Secretariá Municipal de Habitação (SEHAB) opgezette Atelier São Paulo onder leiding van de lokale curator van de 5<sup>e</sup> IABR, Fernando de Mello Franco. De tentoonstelling bestaat uit twee onderdelen: een samenvatting van het uitgebreide debat dat de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* in Rotterdam organiseerde en een uitvoerige en gedegen presentatie van het werk dat in São Paulo heeft plaatsgevonden.

De structuur van de tentoonstelling is gebaseerd op een door het Atelier São Paulo voor zowel de gehele stad als voor het betrokken stadsdeel Cabuçu de Cima ontwikkelde *Map of Opportunities*. Op deze kaart zijn de huidige ontwikkelingsmogelijkheden gemarkeerd en is aangegeven hoe deze kunnen worden ingezet voor een onderhandelingsproces over de manier waarop dit gebied ontwikkeld en gebruikt kan worden.

Het tentoongestelde materiaal is gemaakt en verzameld door Atelier São Paulo. Het gaat om onderzoeksresultaten, adviezen, maatschappelijk werk, ontwerpen, stedenbouwkundige plannen, foto's, films en getuigenissen. Een groot topografisch model van het gebied fungeert als projectiescherm. In de ruimte klinken de stemmen van de inwoners van Cabuçu en van de verschillende belanghebbenden die bij dit transformatieproces betrokken zijn.

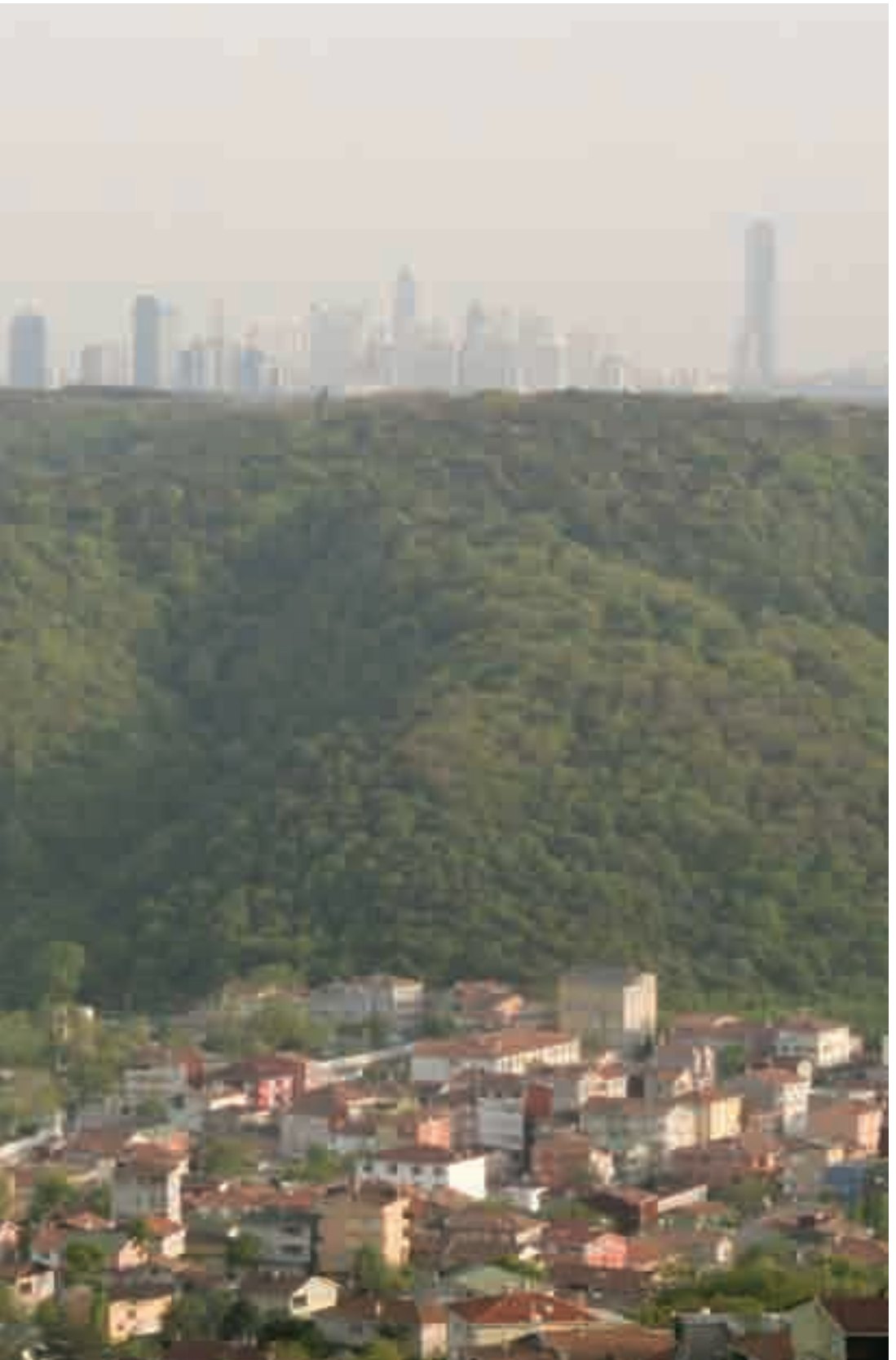


# TEST SITE ISTANBUL

**Istanbul was de arena van één van de zes grote onderzoeksprojecten die in het kader van de 4<sup>e</sup> IABR: *Open City* plaats vonden. Een van de deelnemers aan het door de IABR in 2009 en 2010 georganiseerde kennisuitwisselings-traject tussen ontwerpers, academici en bestuurders uit Rotterdam en Istanbul, de deelgemeente Arnavutköy, ligt aan de Europese noordkant van de metropool en grenst aan de Zwarte Zee. Het nog zeer groene gebied herbergt voor de stad belangrijke waterreservoirs en landbouwgronden, maar haar ecologische functies staan, net als in het geval van veel andere dergelijke gebieden aan de randen van grote stedelijke regio's, onder aanhoudende en grote druk vanwege de voortrazende verstedelijking.**

In 2010 vroeg de IABR Asu Aksoy, Associate Professor aan Istanbul Bilgi University, om als local curator van de 5<sup>e</sup> IABR en in samenwerking met de gemeente Arnavutköy vorm te geven aan de Test Site Istanbul. De gemeente en de IABR richtten daartoe samen het Atelier Istanbul op met een tweeledig doel. Op basis van een overeenkomst tussen de twee partijen kreeg de IABR de opdracht om een Strategisch Visie en Actieplan voor het gebied te ontwikkelen en de aanbevelingen die daaruit volgden concreet om te zetten in ontwerpvoorstellen voor uiterlijk in 2014 te realiseren pilot projects. Daarnaast, en parallel aan het ontwerpproces, moesten de resultaten van het ontwerpend onderzoek tussentijds geconcretiseerd worden in de vorm van publieke presentaties, eerst in Rotterdam, in en tijdens de hoofdtentoonstelling 'Making City', en vervolgens in een tweede tentoonstelling, in Istanbul, in het najaar van 2012.





## MAKING ISTANBUL: HET VERBOND DER SFEREN

De ononderbroken schoonheid van golvende akkers, verstoord door lukraak opgetrokken, ongeplande woningbouwcomplexen, *gated communities* en massale sociale woningbouw: dat is wat ik zag toen ik voor het eerst in Arnavutköy was, een aan de Zwarte Zeekust grenzend stadsdeel in het noorden van de metropoolregio Istanbul. Het was een grote verrassing om nog in de stad te zijn en tegelijk, op 40 km afstand van het dichtbevolkte stadscentrum, midden in de natuur; om de geuren te ruiken en de kleuren te zien, de uitgestrekte vlakke, de traag voortschuifelende waterbuffels, de modder vastgekoekt aan het onderlijf, en de bordjes met: 'gebakken vis te koop'.

Maar die plezierige indruk werd snel verstoord door de aanblik van akkers die verdeeld zijn in kleine percelen om als vastgoed te worden verkocht. De suburbanisatie was hier al begonnen en het leek alsof er elke dag opnieuw een vierkante meter land verloren ging: alsof de stad vanaf de horizon werd uitgerold als een tapijt. Op een dag stond ik op een heuvel te kijken naar een verlaten mijnput die met regenwater was gevuld en zo een micro-ecosysteem vormde, toen wat alleen maar de vibraties van de stad achter me geweest kunnen zijn, me deden huiveren. Zo begon voor mij de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City*.

## ARNAVUTKÖY – ISTANBUL: HET HERSTEL VAN HET METABOLISME VAN DE STAD

Het IABR-project in en met de gemeente Arnavutköy in Istanbul gaat uit van de premisse dat steden die alsmaar doorgroeien en doorontwikkelen hun directe agrarische omgeving enorm onder druk zetten en de agrarische economie en het landschap in een snel transformatieproces storten. In een dergelijk productief landschap liggen vaak waterreservoirs en bosgebieden, en de verstedelijking vormt dus een bedreiging voor de ecologische duurzaamheid, misschien zelfs wel voor het overleven van de stad zelf. De druk op het productieve landschap neemt toe naarmate de verstedelijking zich sneller voltrekt (bijvoorbeeld wanneer er sprake is van binnenlandse migratie) en planning- en controlemechanismen onderontwikkeld zijn. Een stad die groeit door ongecontroleerde suburbanisatie en groeiende uitstoot van CO<sub>2</sub>, verliest haar ecologische evenwicht.

Maar niet alleen de milieuvriendelijkheid van de stad staat op het spel, ook haar identiteit. De manier waarop Istanbul op dit moment groeit – via grootschalige monoculturele leefmilieus zoals de *gated communities* en sociale woningbouwprojecten die overal in de stad uit de grond schieten – zorgt voor erosie van zowel de grammatica van het landschap, de topografie en de fysieke omgeving als van de lokale identiteit. Dit uitgerolde tapijt, bebouwd met onder andere condominiums, parkeergarages, zwembaden en sportfaciliteiten, heeft in geen enkel opzicht een band meer met de locatie, is volledig onspecifiek en vertegenwoordigt een radicale breuk met de sfeer en de identiteit van de plek. Het metabolisme van de stad is verstoord.

In eerste instantie was de samenwerking tussen de IABR en Arnavutköy eenvoudigweg bedoeld om te onderzoeken of dit stadsdeel op een andere manier zou kunnen verstedelijken, of dat zijn lot gezien de bestaande bestuurs- en verstedelijkingskaders al was bezegeld. Als Arnavutköy zou zwichten voor de druk van de suburbanisatie en de heersende ontwikkelingslogica lokaal zou gaan toepassen, zou de hele stad daarvan te lijden hebben, zoveel was duidelijk. Twee van de zeven drinkwaterwingebieden

die Istanbul rijk is, bevinden zich immers in Arnavutköy en dit deel van de stad heeft daarmee de ecologische sleutel tot Istanbul's toekomst in handen. De samenwerking met de IABR betekende een mooie kans om eens diep adem te halen en stil te staan bij de vraag of er een manier was om zodanig stad te maken dat zaken van intrinsieke waarde, die de duurzaamheid van de stad ondersteunen en die we, niet toevallig, ook willen koesteren, behouden kunnen blijven.

## HET VERBOND DER SFEREN: STAD – WATER – LANDSCHAP

Toen we in Arnavutköy aan de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* begonnen te werken, stond het creëren van nieuwe raakvlakken tussen het groeiende stedelijke weefsel en het omliggende landschap dus centraal. Onder de werktitel 'City Limits' wilden we manieren bedenken om het onderling conflict tussen twee schijnbaar onverzoenlijke logica's, die van stedelijke groei enerzijds en die van het natuurlijke landschap buiten de stad anderzijds, te verzachten. In Arnavutköy overheerste de gedachte dat de stad en de natuur onvergelykbare grootheden zijn, maar we vonden toch eerste aanknopingspunten in sommige van de ideeën van de eco-stedenbouw en van de Slow City/Slow Food-beweging, en in de pogingen van de stadslandbouw zich los te maken van de defensieve houding die de stedelijke logica aanneemt tegenover de voorvechters van de geslachtofferde ander, de natuur. Na verloop van tijd kregen we meer grip op dit soort signalen en leerden we het probleem van een andere kant te bekijken, zodat we de wederzijdse afhankelijkheid en onderlinge uitwisseling tussen de stedelijke en de landelijke levenswijze en dynamiek konden zien. Dit kon echter alleen gebeuren doordat belanghebbenden en deskundigen uit verschillende disciplines bij elkaar kwamen.

In het begin zaten er voornamelijk stedenbouwkundigen en architecten rond de tafel en ging het gesprek vooral over de gebouwde omgeving. Pas later kwam er, dankzij de ingenieuze werkwijze van de IABR, de methode van de zogenaamde *sabbatical detour*, denkruimte vrij voor een dialoog in een open en internationale sfeer tussen de autoriteiten en deskundigen op het gebied van stedenbouw, landbouw en waterbeheer. Vragen die tot het domein van de afzonderlijke disciplines behoorden, werden nu overdacht door het hele team – 'de alliantie', zoals de IABR het noemde. De problemen die door de verschillende stakeholders afzonderlijk waren vastgesteld, werden gezamenlijke problemen van het team, waardoor de discussie over hoe ze waren op te lossen werd verrijkt met ervaringen en deskundigheid uit andere steden, uit andere delen van de wereld. Geleidelijk aan begonnen de stakeholders het met elkaar eens te worden over de in het gebied voorkomende problemen. Toen werd ook duidelijk dat de manier waarop het projectteam de verhouding tussen de stad en haar omgeving oorspronkelijk had benaderd, opnieuw geformuleerd moest worden. Achter de naam van het project, 'City Limits', hoorde eigenlijk een vraagteken te staan.

Vandaag de dag worden de bescherming van natuurlijke hulpbronnen die nodig zijn voor het voortbestaan van de stad en de ambitie om de economische groei en ontwikkeling van Istanbul te stimuleren, afgeschilderd als twee politieke activiteiten die met elkaar op gespannen voet staan, mogelijk zelfs conflicteren. In bestaande plannen en strategieën wordt ervoor gekozen de natuur te beschermen door verstedelijking en ontwikkeling te beperken. Maar deze 'beperkende methode' is niet alleen te defensief om effect te hebben op agressieve en niet te stuiten stedelijke en economische groei; ze wordt ook telkens onderuit gehaald door andere politieke beslissingen die bedoeld zijn om groei juist te stimuleren. Terwijl het masterplan voor de metropool Istanbul bedoeld is om de verstedelijking in bepaalde regio's, zoals Arnavutköy, een halt toe

te roepen, zorgen het beleid en de projecten ter stimulering van de ontwikkeling en het belang van de stedelijke economie er juist voor dat er steeds *meer* stad komt. Zo worden stadsdelen tegelijkertijd beschermd en bedreigd. Een van de belangrijkste uitdagingen op het gebied van beleid en planning waarmee vele metropolen zich geconfronteerd zien, is hoe een alternatieve strategie kan worden ontwikkeld waarin deze spanning tussen tegengestelde ambities wordt opgeheven en waarin ze beiden worden opgenomen in een evenwichtig, op de toekomst gericht ontwikkelingsperspectief.

Juist vanwege deze herkenbare uitdaging kwam Istanbul in aanmerking als derde Test Site voor de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City*. Net zoals voor de Test Sites in São Paulo en Rotterdam opende de IABR in Istanbul een Atelier in samenwerking met de gemeente Arnavutköy, een gezamenlijk initiatief om het bestaande planningsproces te verrijken en te vernieuwen via uitwisseling en samenwerking bij de ontwikkeling van beter geïntegreerde en effectievere stedelijke transformaties. Atelier Istanbul kreeg van de twee opdrachtgevers de taak mee plannen te ontwikkelen die de noodzaak van zowel maatschappelijke, economische en stedelijke transformaties als van ecologische en milieutechnische vereisten erkende en die twee zou integreren (in plaats van ze ten opzichte van elkaar te ontkennen). In samenwerking met lokale en internationale experts en stakeholders ontwikkelde het Atelier een Strategische Visie en Actieplan, dat de instrumenten en perspectieven schetste waarmee de schijnbaar onverzoenlijke sferen van stad, water en landschap op een productieve wijze met elkaar verbonden kunnen worden. Het Atelier heeft een effectieve, operationeel-strategische visie ontwikkeld om de stedelijke transformatie en groei te beheersen, sturen en begeleiden, zodanig dat de landbouw er van profiteert. Met andere woorden, het Atelier heeft nieuwe manieren verkend om stad te maken: een stad die een maatschappelijk, economisch en ecologisch duurzame leefomgeving vormt aan de rand van een metropool met een explosieve stedelijke en economische groei.

## ARNAVUTKÖY: VOORBEELDIG, OP HET SCHERP VAN DE SNEDE

De gemeente Arnavutköy bevindt zich voorbij de grens van de bebouwde stad Istanbul, maar binnen de grenzen van de metropool. Het is een gebied dat voor 50 procent uit bos bestaat, voor 33 procent uit landbouwgrond en waar 90 procent van het grondgebied beschermd is vanwege de aanwezige waterreservoirs. Het Terkosmeer, de Sazlıderedam en de waterreservoirs bij het Alibeyköymeer en het Küçükçekmecemeer bevinden zich allemaal in Arnavutköy. Vroeger was dit een agrarisch gebied met hier en daar een dorp, maar nu neemt het aantal stedelijke enclaves hier snel toe. De lokale overheid ziet elke dag wat de gevolgen zijn van de economische ontwikkeling en groei, van infrastructurele projecten en verstedelijking. De landbouwgrond wordt al sinds 1985 verkocht als bouwgrond voor woningbouw en industrie, en dat heeft geresulteerd in een stedelijke groei van bijna 400 procent in 15 jaar, in aanhoudende ontbossing en in veel gevallen in lukraak gebruik van land. In 2008 telde het stadsdeel 163.500 inwoners, terwijl in 1985 de totale bevolking in de regio nauwelijks 27.000 inwoners bedroeg.

Gezien de onstuimige groei van de metropool Istanbul was het onvermijdelijk dat de randen van de stad onder druk kwamen te staan. Om de waterreservoirs te beschermen werd in het masterplan voor de metropool Istanbul bepaald dat Arnavutköy mocht doorgroeien tot maximaal 260.000 inwoners. Toen het IABR Atelier in Arnavutköy aan zijn werk begon, was het gewoonte om, als de verstedelijkingsdruk ter



sprake kwam, te verwijzen naar het volgens het masterplan maximaal in het stadsdeel toegestane aantal inwoners. De lokale overheid hield hardnekkig vast aan die grens. Maar in overweging nemende dat in het gebied een wegennet wordt aangelegd om het te verbinden met de binnenkort te realiseren derde brug over het noordelijk deel van de Bosporus en dat het grootste industriegebied van Istanbul op het grondgebied van dit stadsdeel wordt gerealiseerd, leek de verwachting dat die grens aan de bevolkingsgroei wel zou worden gehaald op zijn zachtst gezegd weinig realistisch. Bij de oprichting kreeg het Atelier daarom de opdracht mee de beleidsmakers en stakeholders uit te nodigen voor een *sabbatical detour* om ze een meer reflexieve en kritische houding aan te leren, een houding die zeker niet eigen is aan de dagelijkse praktijk van de ambtelijke machinerie in een kleine Turkse gemeente. Iedereen moest gaan proberen zijn horizon te verbreden. Om te beginnen moest er worden nagedacht over de kwestie van de bevolkingsbeperking in het gebied, feitelijk een onrealistisch dictaat, en vervolgens moest dit worden vervangen door een meer realistisch en haalbaar uitgangspunt.

Een kenmerk van zowel het bestaande masterplan als van de lokale overheidsplannen voor Arnavutköy is dat ze zich concentreren op bouwen en infrastructuur. De landbouwgrond, de bosgebieden en de waterreservoirs vallen buiten het stedenbouwkundige kader: ze zijn bestuurlijk afgebakend en de verantwoordelijkheid voor het beheer ervan ligt bij andere overheidsinstanties en wordt strikt gescheiden gehouden van het dagelijks bestuur van de lokale gemeenschap. Zie hier de tweede uitdaging

voor de *sabbatical detour*: de verschillende partijen moesten met elkaar in gesprek, moesten achterhalen in welke opzichten ze zich allemaal zorgen dienden te maken om het gebied en ze moesten vervolgens samen aan de slag om oplossingen te vinden. De verschillende overheden hadden de gewoonte elkaar officiële memo's te schrijven en de bal net zo lang rond te spelen totdat een kwestie in een zwart gat verdween: met die traditie moest worden gebroken – een niet geringe opgave.

Wat in Arnavutköy de kern van de zaak was, bleek bij de ontmoetingen van lokale stakeholders tijdens de workshops en de projectbijeenkomsten van het Atelier. Het werd duidelijk dat het ecologische systeem dat nodig was voor het voortbestaan van Istanbul, niet langer kon worden behandeld als een abstract symbool op de mooie tekening van het masterplan van de stad. Wat op een abstract niveau wel bekend was, dat het groen en het productieve land buiten Istanbul, ten noorden van het stadscentrum, moesten worden beschermd tegen voortwoekerende suburbanisatie, maar wat nauwelijks was geconcretiseerd, dat wil zeggen dat niet was verwoord hoe dit abstracte idee zou moeten worden gerealiseerd, werd de belangrijkste uitdaging voor het Atelier. Het was dus van groot belang deze uitdaging te verwoorden in niet mis te verstane, concrete termen. Niemand had het nog over abstracte concepten en generieke methodologische benaderingen. Arnavutköy werd bottom-up verkend en begrepen; elke nieuwe stap bracht nieuwe inzichten en vaak zagen we pas achteraf hoe voor de hand liggend die onthullingen eigenlijk waren.

Degenen die deze kennis en inzichten verwierven kwamen natuurlijk steeds sterker te staan. De lokale overheid, die heel weinig speelruimte voor controle en sturing bezat, begon in te zien dat de macht om veranderingen te initiëren en te effectueren veel tastbaarder wordt wanneer problemen worden benoemd en de belanghebbenden vervolgens in probleemoplossende allianties bijeen worden gebracht. Samenwerking en dialoog tussen de belanghebbenden betekende ook: gedeelde verantwoordelijkheid. Hierdoor zou, in een (plannings)cultuur waar top-down besluitvorming en inbreuken op de lokale autonomie als normaal worden beschouwd, de macht van de lokale overheid kunnen toenemen. Omdat een dergelijke hiërarchische cultuur gewoonlijk ongecoördineerde en chaotische planning tot gevolg heeft, was het lokaal tot voor kort gebruikelijk op informele wijze tot resultaten te komen, waardoor de beleidsmakers enorm onder druk kwamen te staan. Het gegeven dat de deelnemers nu meer zelfvertrouwen hadden was een buitengewoon bevredigend resultaat van het werk van Atelier Istanbul. De gemeente en haar lokale en internationale bondgenoten kwamen via een gezamenlijke identificatie van de reële problemen en uitdagingen werkelijk tot een visie.

Het Atelierteam begreep dat de gedane arbeid enorme implicaties zou kunnen hebben voor de stad als geheel. Terwijl het team aan het werk was, werd voor iedereen snel duidelijk dat de uitkomsten niet alleen voor Arnavutköy maar voor de rest van Istanbul gevolgen zouden kunnen hebben. De gehele groene zone aan de noordkant van Istanbul, met zijn waterreservoirs zowel aan de Europese als de Aziatische kant van de stad, is aangetast door de suburbanisatie. Het Atelier slaagde erin Turkse en Nederlandse ambtenaren op ieder overheidsniveau met elkaar in contact te brengen, zodat het Arnavutköy-project de duurzaamheid van de stad op het niveau van de gehele metropool aan de orde kon stellen. Verschillende overheidsdiensten, bijvoorbeeld voor waterbeheer en landbouw, raakten geïnspireerd door de levendige uitwisseling van Nederlandse en Turkse deskundigheid en ervaring, en begonnen in te zien dat de onderzoeksresultaten en ontwikkelingsstrategieën hen mogelijk van nut zouden kunnen zijn bij het ontplooiën van verdere actie en het bereiken van doelen.



## HET IABR ATELIER ISTANBUL EN DE VOLGENDE FASE

Het Atelier Istanbul is opgezet als een gezamenlijk initiatief van de gemeente Arnavutköy en de IABR om de ontwikkeling van het Strategisch Visie en Actieplan te leiden en te coördineren, op grond daarvan ontwerpvoorstellen te presenteren voor pilot projects die medio 2014 gerealiseerd moeten zijn, en om tegelijkertijd ook het werk van de gemeente Arnavutköy voor de tentoonstelling van de 5<sup>e</sup> IABR te begeleiden door het in de praktijk te testen. Doordat de twee processen werden geïntegreerd, kreeg het voor de tentoonstelling gemaakte werk nooit het karakter van iets dat na expositie in een la terecht zou komen. Integendeel, het werken aan de tentoonstelling werd het vehikel voor een innovatief project met buitengewoon veel aandacht voor de uiteindelijke uitvoering ervan. De IABR functioneerde als een internationaal platform dat gebruikt werd om toegang te krijgen tot internationale deskundigheid en kennisnetwerken en als middel om ideeën en projecten bekendheid te geven. Iets beters had een stadsdeel op zoek naar de kans om over de eigen toekomst na te denken niet kunnen overkomen. Door deze door de IABR gehanteerde, op actie gerichte methode van onderzoek en ontwerp te gebruiken, kreeg het concept 'tentoonstelling' een geheel nieuwe lading. Daar hoorde nadenken, vragen stellen en onderzoeken met het oog op de uitvoering van projecten bij. De stad stelt zichzelf tentoon en de tentoonstelling wordt een manier om stad te maken.



Het team van Atelier Istanbul heeft nauw samengewerkt met het gehele Curator Team van de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City*. Joachim Declerck fungeerde als Ateliermeester en twee vooraanstaande ontwerp bureaus die over de benodigde expertise, interesse en betrokkenheid beschikten, het Nederlandse H+N+S Landschapsarchitecten en het Belgische 51N4E, ontwikkelden het strategisch plan voor Arnavutköy. Ze kregen de opdracht een alternatief ontwikkelingsscenario voor te stellen en deden hun werk via presentaties, werkbezoeken en een aantal bijeenkomsten en werkgroepen voor en met de stakeholders. Met de presentatie van het Strategisch Visie en Actieplan en de ontwerpvoorstellen voor de pilot projects, en de acceptatie daarvan door de lokale overheid in december 2011, kwam deze eerste fase van het werk van het Atelier ten einde.

De gemeente Arnavutköy is momenteel bezig met de uitvoering van het project. Zij heeft een intern projectbureau opgericht en begint nu aan de tweede fase, de uitvoering van de pilot projects in het proefgebied. De pilots zijn met zorg gekozen en er staat een nieuwe ronde bijeenkomsten voor stakeholders op de agenda om concrete afspraken te maken over wie wat gaat doen en wanneer. In deze tweede fase krijgt de lokale overheid opnieuw de gelegenheid allianties te vormen en internationale samenwerkingsverbanden aan te gaan. De Turkse en Nederlandse partners zorgen dat het werk van het Atelier doorgang vindt en worden daarbij ondersteund door de voortdurende uitwisseling van kennis en expertise tussen de twee landen op verschillende bestuursniveaus, een proces dat de IABR samen met het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Milieu organiseert.

Het Atelier gaat door met de voorbereiding van de tentoonstelling in Istanbul enerzijds, in het najaar van 2012, en met de uitvoering van de lokale pilot projects voor 2014 anderzijds, en het brengt zo het principe van de IABR, 'de stad is de tentoonstelling, de tentoonstelling maakt stad', opnieuw in de praktijk.

In het kader van de hoofdtentoonstelling van de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* in Rotterdam presenteert Atelier Istanbul zijn werk voor het eerst aan een breed publiek. De boodschap is helder, eenvoudig en onweerstaanbaar. Er is nader onderzoek nodig, nadere analyse, nadere onderhandelingen, maar er ligt een ontwerpvoorstel voor een functionerend stedelijk metabolisme op tafel waarin een evenwicht is bereikt tussen twee schijnbaar verschillende, zelfs onverzoenlijke logica's. Ongetwijfeld een goed begin voor wie stad wil maken.

**Asu Aksoy**

Onderzoeker en assistent-professor, Istanbul Bilgi University

## DE TENTOONSTELLING MAKING CITY ISTANBUL

Making City Istanbul is een samenwerking van de IABR, de gemeente Arnavutköy – Istanbul en Arkitera. De curatoren zijn Asu Aksoy en het IABR Atelier Istanbul. De tentoonstelling wordt geproduceerd door Arkitera in samenwerking met de IABR en komt tot stand met steun van onder meer de gemeente Rotterdam, de gemeente Arnavutköy, de gemeente Istanbul, het Nederlands Consulaat in Istanbul, DDFA en SICA (Turkije-Nederland 2012).

De oogst van het door de IABR en de gemeente Arnavutköy – Istanbul opgezette Atelier Istanbul, het resultaat van het ontwerpend onderzoek van de bureaus H+N+S Landschapsarchitecten en 51N4E, wordt in Rotterdam getoond als onderdeel van de hoofdtentoonstelling van de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City*. De in 2012 verder uitgewerkte versie van de plannen voor het gebied vormt vervolgens de kern van de tentoonstelling 'Making City Istanbul'. Deze tentoonstelling wordt aangevuld met een selectie van Nederlandse, Turkse en internationale *best practices*, die innovatieve antwoorden aandragen voor gelijksoortige stedelijke problematiek. 'Making City Istanbul' laat zien met welke ruimtelijke uitdagingen steden, stedelijke regio's en metropolen wereldwijd te kampen hebben, daar waar verstedelijking aanhoudend grote druk uitoefent op ecologisch belangrijke gebieden en functies, zoals drinkwaterreservoirs en landbouwgrond. Ook wordt getoond wat dit betekent voor de manier waarop de verschillende stakeholders – bestuurders, politici, planners, ontwerpers, burgers – kunnen werken aan deze opgaven. Speciale aandacht is er voor de rol die ontwerp en architectuur kunnen spelen in het vormen van allianties, het helder krijgen van de opgave, het ontwerpen van visies en scenario's, en uiteraard voor het uiteindelijke resultaat.

Gedurende de tentoonstellingsperiode richt een uitgebreid programma van presentaties, debatten en workshops zich op verdere verdieping en verbreding, door middel van internationale uitwisseling van relevante kennis en expertise.

# TEST SITE ROTTERDAM

Sinds 2001 zijn Elma van Boxel en Kristian Koreman, ontwerp bureau ZUS [Zones Urbaines Sensibles] betrokken bij de ontwikkelingen in het Rotterdam Central District (RCD), ooit een bruisend stadshart, nu een door infrastructuur gedomineerde blinde vlek van de stad. Als bewoners, als stakeholder, en steeds meer ook als stadsontwikkelaar hebben zij zich nu al tien jaar lang, meestal ongevraagd, bemoeid met dit gebied dat zich uitstrekt van het Centraal Station tot aan Hofbogen.

In 2009 vroeg de IABR Van Boxel en Koreman om deze concrete betrokkenheid bij het RCD in te zetten als *local curator* van de 5<sup>e</sup> IABR, opdat het gebied één van de drie Test Sites zou worden van het IABR: *Making City*-project. De inzet van ZUS, zoals het vormen van bepaalde allianties, het initiëren van gericht, specifiek ontwerponderzoek en het ontwikkelen van nieuwe ontwerpinstrumenten en financieringstactieken, heeft geleid tot een nieuwe kijk op de transformatie van dit centrale stadsdeel. Hier wordt een bijzondere manier van stad maken getest en de voorlopige resultaten – het project loopt in ieder geval tot 2014 – worden tijdens de 5<sup>e</sup> IABR getoond: de stad die zich tentoonstelt, een tentoonstelling die stad maakt.





## PERMANENTE TIJDELIJKHEID, 2001-2014

### ROTTERDAM IS VELE STEDEN EERSTE BEDRIJF: 2001-2008

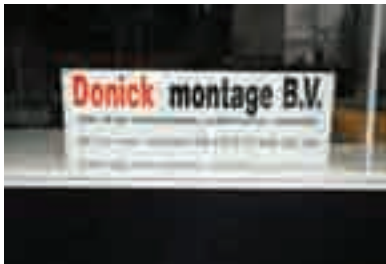
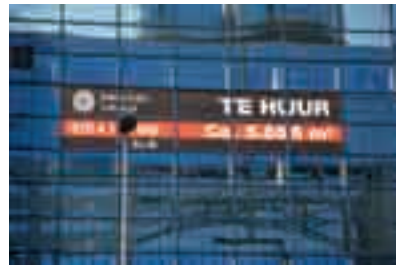
We schrijven 22 juli 2001, de derde schietpartij van die maand was een feit. Reden voor de gemeente Rotterdam om het gebied rondom het Centraal Station uit te roepen tot *zero-tolerance zone*, te voorzien van 360 graden camerabeveiliging, en om de zoveelste louche club een horecaverbod op te leggen. Weer 20 m dichtgespijkerde plint erbij. Het was 2001, een bizar jaar waarin de opkomst van de rechts-populistische Pim Fortuyn samenging met de viering van de culturele diversiteit tijdens Rotterdam Culturele Hoofdstad van Europa, en de afkondiging van het multiculturele drama met het kampioenschap van Feyenoord. En dan was er natuurlijk 9/11. Op het Hofplein kwamen deze uitingen van hoop en hopeloosheid indringend samen, omdat burgers, op zoek naar een stadsplein, bij elke aanleiding het verkeersplein bezetten om te feesten of te rouwen. De bestuurlijke krampachtigheid die in deze verwarde periode ontstond, uitte zich keer op keer in nog strenger beleid om de stad en straten vooral 'schoon, heel en veilig' te houden. Waar de straten van Rotterdam het toch al moeilijk hadden om levendig te zijn, werden nu extra instrumenten ingezet om de laatste restjes informeel gebruik systematisch uit het publieke domein te verwijderen.

Terwijl het nieuw ingezette beleid voor de publieke ruimte, onder het motto 'Leefbaar Rotterdam', zich steeds sterker manifesteerde, werd de stad achter de schermen onverminderd doorontwikkeld. Sinds de jaren 1980 was Rotterdam een walhalla voor beleggers en ontwikkelaars, omdat er voldoende ruimte was en er mogelijkheden werden geboden voor het bouwen van grootschalige kantoor- en appartementengebouwen. De opstuwende kapitaalmarkt vond gemakkelijk zijn weg in de binnenstad en zorgde binnen *no time* voor het label 'Manhattan aan de Maas'. In deze lijn werd ook het Central District rondom het Centraal Station aangemerkt als aantrekkelijke vestigingslocatie, als VIP-gebied, waarna het ene ambitieuze plan na het andere werd ontwikkeld. Multinationals als Shell, Unilever, Nationale Nederlanden/ING en Fortis hadden zich langs het groots opgezette Weena gevestigd en de geplande komst van de HSL, de hogesnelheidslijn die de Randstad met Parijs en Londen ging verbinden, gaf nog een extra impuls aan de ambities.

Een derde ontwikkeling begon zich in het kielzog van de vastgoedspeculatie af te tekenen. Met de nieuw te ontwikkelen stadsdelen, zoals Kop van Zuid en Stadshavens, ontstond er een behoefte aan interessant cultureel programma om deze gebieden van de juiste levendigheid te voorzien. Daarom zouden binnen enkele jaren tijd een aantal culturele instellingen uit de binnenstad worden weggeplukt: het Fotomuseum, filmhuis LantarenVenster en de Rotterdamse Academie van Bouwkunst. De toch al beperkte culturele infrastructuur werd hiermee verder verdund, wat de leefbaarheid van de binnenstad niet ten goede kwam.

Deze paradox, krampachtige controle over de publieke ruimte enerzijds en ongebreidelde speculatie in vastgoed anderzijds, leidde tot een implosie van binnenstedelijke ontwikkeling en kannibalistische herstructurering van programma. In 2006, op het moment dat de eerste, in volstrekte beslotenheid ontwikkelde plannen voor het Rotterdam Central District bekend werden gemaakt, tekende zich ook al de eerste leegstand af.

In het gebied rond het Weena en het spoor stonden een aantal kantoorgebouwen leeg, omdat bedrijven met 'slimme' constructies naar *brainparks* waren gelokt, de wederopbouwplannen al sinds begin jaren 1990 waren opgegeven en het gebied letterlijk uit de beheerplannen was geschrapt. Deze paradox was het gevolg van een blind



geloof in het masterplan dat beloofde het gebied binnen 20 jaar om te toveren tot een bruisend *Glocal City District*.

*Hoe kan stad worden gemaakt in een dergelijk neoliberaal klimaat, waarbij enkel de economische waarde van betekenis lijkt te zijn? Hoe konden we ons hier als architecten en urbanisten toe verhouden? Stilzwijgend meevaren op de kapitaalstroom en bouwen voor de leegstand? Van de zijlijn blijven ageren dat het anders moest? Gewoon blijven meedoen met internationale competities, terwijl de opgaven en kansen voor onze neus lagen?*

*Wij kozen er in 2007 voor om vanuit onze veilige positie achter onze teken- en schrijftafel de sprong te maken naar die weerbarstige en paradoxale werkelijkheid. Zonder te weten wat de repercussies zouden zijn, hebben we besloten te gaan koorddansen tussen onze autonome positie als architect-stedenbouwkundige en een heteronome positie waarin we ons buiten onze discipline moesten gaan mengen in andere logica's. Dit in het volle bewustzijn dat het gruwelijk mis kon gaan en we de kans liepen om te worden weggezet als naïeve, misschien wel opportunistische activisten die de facto*

*meewerkten aan gentrification. We kozen voor de ambitie het maken van stad op deze plek daadwerkelijk een stap verder te brengen, door te proberen op nieuwe manieren het universum van planvorming te verbinden met de stedelijke realiteit.*

## EERSTE PROEVEN VAN TRANSFORMATIE TWEEDE BEDRIJF: 2008-2010

In 2008 waren er de eerste geruchten, er zou worden begonnen met de volgende fase van de ontwikkeling van het Rotterdam Central District (RCD). Een aantal panden middenin het gebied, waaronder het leegstaande en verwaarloosde kantoorgebouw *het Schieblock*, zouden alvast worden gesloopt. Ondertussen was Lehman Brothers gevallen en was het probleem van de groeiende leegstand doorgedrongen tot de politieke agenda's. Slopen? Bouwen voor nog meer leegstand? De sloopplannen gaven concreet aanleiding te wijzen op alternatieven, om af te stappen van instant-stedenbouw en in te zetten op meer geleidelijke transformatie. In deze periode vonden er drie gebeurtenissen plaats die het vizier op nieuwe mogelijkheden openden.

Bij wijze van protest tegen de culturele verarming van de binnenstad hadden we in 2008 het concept voor de *Dépendance – Podium voor Stadscultuur* ontwikkeld. Omdat een aantal spraakmakende culturele instellingen zich lieten verplaatsen naar nieuwe gebiedsontwikkelingen buiten de binnenstad, was de noodzaak ontstaan voor een nieuw podium voor stadscultuur in het hart van de stad. Dit idee werd concreet toen de naar de diep in het havengebied gelegen RDM Campus verhuisde Rotterdamse Academie van Bouwkunst een tentoonstelling in de stad wilde organiseren. In de lente van 2009 werd in drie weken tijd de levenloze plint van het Schieblock opengebroken. De begane grond werd uitgeroepen tot een cultureel podium, in feite het begin van de transformatie van een gebouw dat al was voorbestemd om te worden gesloopt. De geboorte van de *Dépendance* markeerde in feite de eerste vruchtbare samenwerking tussen de gemeente Rotterdam, de eigenaar (projectontwikkelaar LSI) en bureau ZUS.

In juni 2009 ontvingen we een uitnodiging om te participeren in het door Crimson gecureerde project *Maakbaarheid*, onderdeel van de hoofdtentoonstelling van de 4<sup>e</sup> IABR: *Open City*. Het Central District was daarbij ons uitgangspunt en samen met LSI zijn we een onderzoek gestart naar mogelijkheden om het RCD beter te laten aansluiten op zijn omgeving. Door middel van *routing*, *circuits* en programmatische studies zagen we kansen om het gebied op gelaagde wijze te verknopen met omringende netwerken. Hier ontstond het *Plan des Circuits*, dat in feite de basis vormt voor het latere *routing netwerk*. Het was voor het eerst dat alternatieven bespreekbaar konden worden gemaakt.

Tegelijkertijd maakten we kennis met Codum, een jonge ontwikkelaar, met wie we een alternatief *businessplan* ontwikkelden om het Schieblock nieuw leven in te blazen. Ons financieringsmodel was gebouwd op directe (inhoudelijke) betrokkenheid en zo ontstond in korte tijd een netwerk van ondernemers dat de volledige 8.000 m<sup>2</sup> vulde met units van 10 tot 700 m<sup>2</sup>. Het partnership dat we sloten met de IABR, één van de eerste partijen die zich committeerde en naar het Schieblock verhuisde, maakte het mogelijk het gebouw om te dopen tot een stadslaboratorium waar, ingegeven door het tijdelijke karakter van het Schieblock, geëxperimenteerd kon gaan worden met nieuwe vormen van stad maken.

*Maar één gebouw maakt nog geen stad en een stad laat zich niet maken met slechts drie stakeholders. Om werkelijk te kunnen demonstreren wat geleidelijke transformatie van het Rotterdam Central District, Pompenburg en Hofbogen kon zijn, was het nodig*



om een integrale strategie te ontwikkelen. Hiertoe moest allereerst een brede alliantie worden opgezet met gemeente, eigenaren, ondernemers, culturele instellingen en universiteiten.

We wisten dat we in een complex proces terecht zouden komen, maar tegelijkertijd kregen we de indruk dat de tijd rijp was voor een reality check. De grootste uitdaging hierbij was het bedenken van nieuwe instrumenten waarmee de kloof tussen een door private middelen gestuurde ontwikkelingsmarkt en een terugtrekkende overheid kon worden overbrugd. Konden we het idee van 'Permanente Tijdelijkheid' omzetten in een reële strategie? Welke rol dienden we hierbij in te nemen? Proactivist, facilitator of vakman?

## HET GEBIED WORDT TEST SITE DERDE BEDRIJF: 2010-2012

Tijdens een publieke presentatie begin 2008 werden de nieuwe plannen voor het Rotterdam Central District voor het eerst bekend gemaakt. Er was een gebiedsvisie opge-



steld, *Glocal City District*, die de ambitie uitsprak 'om een universele plek als een stationsgebied aan te passen aan lokale omstandigheden'. Het stedenbouwkundig plan dat daarop volgde, bleek echter een *instant plan* zonder veel empathie voor de fysieke en economische context. De kritiek, mede gevoed door de zich steeds sterker manifesterende economische crisis, was dat de plannen erg ver afstonden van de stedelijke realiteit. Wat ontbrak was een ontwikkelingsstrategie waarmee het gebied de komende 30 jaar getransformeerd kon worden. Ook misten nieuwe financieringsconstructies, nieuwe allianties en specifieke referenties. Hier lag de kans om met *urban curatorship* te experimenteren, te onderzoeken en te reflecteren in de opvallende ruimte tussen torenhoge ambities en weerbarstige realiteit. In de herfst van 2009 besloten IABR en ZUS daarom het RCD officieel te verklaren tot *IABR Test Site Rotterdam*.

Dat de economische machine van drie decennia lang florerende stadsontwikkeling begon te haperen, uitte zich ondertussen bij steeds meer concrete projecten. Het meest opvallende nieuws was dat de gehele gemeentelijke dienst zou gaan verhuizen van de Marconitoren naar een nieuw te realiseren gebouw op de Kop van Zuid, *de Rotterdam*. Maar er bleken geen plannen te zijn voor de 60.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte die de dienst zou achterlaten. In deze periode werd de grootstedelijke kantoorboulevard het Weena geleidelijk volgeplakt met advertenties voor te huur staande kantoorruimte. Ook de optimistisch geplande *brainparks* aan de ring van de stad kregen in hoog tempo te kampen met leegstand. Was dit enkel het symptoom van de economische crisis? Langzaam daalde een nieuw gevoel voor realisme neer. Klaarblijkelijk waren niet enkel beleggers en ontwikkelaars ziende blind geweest, maar waren ook beleidsmakers en planners niet in staat gebleken te voorzien dat monofunctionele en grootschalige vastgoedontwikkelingen de nieuwe getto's van de stad zouden worden. Het kortetermijndenken en de nadruk op economisch gewin hadden steden vol *urban phantoms* geschapen en de vraag was of die weer tot leven konden worden gewekt. Hoe moest de West-Europese stad, geconfronteerd met stagnerende economische groei en vergrijzing, de agenda verleggen van nieuwbouw naar transformatie? Hoe stad te maken in tijden van crisis en stagnatie?

Het Central District en omliggende gebieden zoals Pompenburg worden geplaagd door leegstand en achterkantsituaties, maar zijn allesbehalve kansloos. Er zijn veel relatief kleinschalige ontwikkelingen, zoals de MiniMall, Central Post, de Creative Cube, DS 25 en het Schieblock, die bakens voor transformatie vormen in het gebied. De IABR Test Site zet in op de plekken, gebouwen en private initiatieven die houvast bieden voor een nieuwe ontwikkelingsstrategie. Er zijn voldoende doortastende stakeholders waarmee de alliantie vorm kan krijgen. Het gaat erom uit de bestaande plannen de werkbare projecten te destilleren, zodat bijvoorbeeld de publieke ruimte nu al vorm kan krijgen en voor haar ontwikkeling niet afhankelijk is van eerst te realiseren vastgoed. Dit veronderstelt onderzoek naar nieuwe verdienmodellen, ander(soortige) allianties en ruimtelijke oplossingen. Dit onderzoek en deze alternatieve ontwikkelingen vormen samen de *sabbatical detour*, een door de IABR vanaf 2007 in en met de stad São Paulo opgezet ontwikkelingsmodel, waarbij een Test Site wordt ingezet om gedurende een bepaalde periode ontwerp en planning, (internationale) reflectie en kennisuitwisseling op een nieuwe en productieve wijze te koppelen aan de reële stedelijke opgaven.

Samen met de Test Site Alliantie wordt concreet ingezet op drie thema's: 'Permanente tijdelijkheid', 'Stedelijk weefsel' en 'Nieuwe economie'. Deze thema's worden uitgewerkt in de vorm van vijf strategieën: 'Routing', 'Plekken maken', 'Transformatie', 'Verdichting' en 'Lokale economie'. In de praktijk betekent het dat er vanuit concrete projecten en met specifieke allianties wordt onderzocht hoe langetermijnambities op korte termijn 'tijdelijk' gerealiseerd kunnen worden. Zo is één van de projecten, de



luchtsingel, een langzaam-verkeersverbinding van RCD naar Pompenburg, een directe vertaling van het idee van 'de Mixone' uit het bestaande stedenbouwkundig plan. Strategisch gezien is het essentiële verschil dat er een verbinding wordt gerealiseerd, voortvloeiend op de vastgoedontwikkeling, in plaats van het te beschouwen als sluitstuk. Door *crowd-funding* in te zetten als financieringsmodel kan er direct resultaat worden geboekt. Dit proactieve project zet de deur weer open voor volgende projecten die zich manifesteren langs de nieuwe route. Achterkanten worden voorkanten, leegstand wordt herbestemd en passieve actoren worden wakker geschud.

De IABR Test Site Rotterdam is daarmee een stad die zichzelf tentoonstelt en tegelijkertijd een tentoonstelling die stad maakt. Een gebied dat laat zien hoe het werkt aan zijn eigen *best practices*. Zo kan op zeer directe wijze worden getoetst of een bepaalde strategie zinvol is, zonder de gehele planvorming als zodanig te bevragen. Onderzoek door ontwerpers en universiteiten en het testen van programma legt de alternatieven bloot, zodat een directe reflectie ontstaat. Bovendien groeit zo de directe betrokkenheid van beleidsmakers, planners en burgers: alle partijen zien gaandeweg meer kansen om het gebied en zijn economie weer langzaam tot leven te wekken.

*2012 is voor de Test Site het jaar van de waarheid omdat de ontwikkelde strategie nu voor het eerst zichtbaar en beleefbaar wordt. Door de tijdsdruk heeft het accent sterk gelegen op de ruimtelijke basisingrepen en het economisch model. Onderdeel van het testen vormen de performance en de reflectie die ter plekke en in het publieke debat zullen plaatsvinden. Maar hoe beoordelen we de in gang gezette projecten? Met welke criteria kunnen we ze aanpassen en doorontwikkelen? Is er voldoende betrokkenheid van burgers en ondernemers, van huidige en toekomstige gebruikers van het gebied om de strategie door te zetten? Blijven de kwetsbare intenties van de huidige stakeholders overeind? En is de structuur van strategieën en projecten sterk genoeg om een andere manier van stadsontwikkeling in gang te zetten?*

*Momenteel vormt de IABR het platform waarop de belangrijke gesprekken worden gevoerd en de cruciale verbindingen worden gemaakt. Het is opvallend dat een dergelijk culminatiepunt, 19 april 2012, de opening van de 5<sup>e</sup> IABR, een nieuwe focus heeft aangebracht in de wijze waarop partijen met elkaar samenwerken. Om de nodige continuïteit te waarborgen is daarom nu al ingezet op het prolongeren van de Test Site en deze ook te koppelen aan de 6<sup>e</sup> IABR in 2014, zodat de ingezette methodiek volledig tot wasdom kan komen.*

## NIEUWE AGENDA VOOR DE STAD VAN MORGEN VIERDE BEDRIJF: 2012-2014

Ondertussen is het begin 2012. De overheden gaan nu echt bezuinigen en er zullen voorlopig nauwelijks meer grote investeringen worden gedaan. Het ambtenarenapparaat wordt verder uitgedund en wethouders kijken naar de burger als belofte voor nieuwe ontwikkelingen. Er wordt op bestuurlijk niveau nagedacht over 'publiek ontwikkelen', 'de buurt bestuurt' en er is zelfs een nieuw beleidsinstrument, 'het stadsinitiatief', in het leven geroepen: er ligt een bedrag klaar van maar liefst 4 miljoen euro voor het beste burgerinitiatief van Rotterdam. De gemeentelijke politiek passeert het ambtenarenapparaat en zoekt direct contact met de burger. Het is duidelijk dat we in een fundamentele overgang zijn gekomen van beleidsproductie naar coproductie. De tijd lijkt rijp voor burgers om meer directe invloed te gaan uitoefenen en om te onderzoeken hoe die invloed productief kan worden ingezet om stad te maken.

In de Test Site Alliantie staan de neuzen nu bijna allemaal dezelfde kant op. Het proces is daarmee in een stroomversnelling geraakt. Niet langer wordt gepraat over mooie ontwerpen of mogelijke strategieën. Nee, de alliantie is geprofessionaliseerd: projectteams doorlopen vergunningenprocedures, financieringsmodellen worden uitgewerkt en de realisatie van de eerste projecten wordt aangejaagd. Het doorzetten van de economische crisis heeft ertoe bijgedragen dat juist de kleine kansen ook opgepakt worden. Door middel van het ontwerponderzoek hebben we de alliantie en het bestuur er langzaam van weten te overtuigen dat er op een andere manier stad moet worden gemaakt.

Tijdens de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* zal het ontwerponderzoek aan en in de stad worden getoond. Samen met economen, architecten, kunstenaars, beleidsmakers, met het Stimuleringsfonds voor Architectuur, AIR, de gemeente Rotterdam en de Vereniging RCD zullen de verschillende agenda's (ontwerp, allianties en bestuur) voor de Test Site 2012-2014 geformuleerd worden. Met workshops, lezingen en gesprekken in het Test Site café, met minifestivals, tours en filmvertoningen zetten we, midden in de stad en met de stad, in op actie en reflectie op het maken van stad.

## I WE YOU MAKE ROTTERDAM

### DE STAD ALS TENTOONSTELLING – DE TENTOONSTELLING DIE STAD MAAKT

**Het Rotterdam Central District is exemplarisch voor de huidige crisis: er wordt in de stad nog volop gebouwd, maar er zijn ook delen waar de stagnatie een feit is. Op die laatste delen richt zich de Test Site Rotterdam. Naast Test Sites in São Paulo en Istanbul is dit het derde stedelijke gebied waar IABR en partners op proactieve wijze stad maken door middel van ontwerponderzoek, nieuwe allianties en alternatieve verdien- en werkmodellen.**

**De curatoren Elma van Boxel en Kristian Koreman, ontwerp bureau ZUS [Zones Urbaines Sensibles] verenigen op de Test Site Rotterdam de twee ambities van de 5<sup>e</sup> Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam: de stad zelf wordt tentoongesteld en tegelijkertijd wordt met de tentoonstelling stad gemaakt. De uitkomsten van het Test Site traject dat in 2009 is ingezet, manifesteren zich tijdens de 5<sup>e</sup> IABR in de vorm van concrete initiatieven (Act), als resultaten van het testen door middel van interventies (Perform) en als reflecties op de vraag hoe op deze specifieke locatie stad te maken (Reflect).**

Gezien de huidige economische vooruitzichten kan het nog jaren duren voordat er weer vaart in de gebiedsontwikkeling komt. Daar kan de stad niet op wachten, de ruimtelijke en economische vraagstukken zijn te urgent om door te schuiven naar de toekomst. Hoe dan verder? In de bestaande plannen voor het Rotterdam Central District (RCD), een grootstedelijke mix van functies en hoogwaardige openbare ruimte, zitten voldoende zinvolle ingrediënten, maar wat ontbreekt is een strategie om de ontwikkeling op gang te brengen en het gebied geleidelijk te transformeren. De huidige plannen zetten in op de verknoping met de omgeving als noodzakelijke slagader van het gebied. Langzaam-verkeersverbindingen naar het oosten en zuiden moeten bezoekers verleiden om het gebied te verkennen en bewoners stimuleren in het dagelijks gebruik. Langs deze routes worden levendige plinten voorzien met een mix van globale en lokale bedrijvigheid (in de planvorming 'de Mixone' genoemd). Maar dat alles pas als het vastgoed eenmaal is gerealiseerd, en dat kan nog decennia duren.

Deze pre-crisis logica wordt in de nieuwe logica van de Test Site omgedraaid: als dit gebied een onderdeel van een leefbare binnenstad wil worden, dan is het inzetten op verbindingen, het maken van plekken en kleinschalig programmeren essentieel. Hiermee kan de *chit-chat* op straat, die volgens Jane Jacobs de basis van de stedelijke economie vormt, worden aangewakkerd. Door de ruggengraat die zo ontstaat, worden achterkanten weer voorkanten en krijgen desolate gebouwen weer een adres. Het gebied kan geleidelijk worden getransformeerd door er in iedere fase een nieuwe kwaliteit aan toe te voegen, zodat uiteindelijk een optimaal verdicht district zal ontstaan.

## ACT: 1 PLATFORM

Het maken van stad is te lang een besloten aangelegenheid voor overheid en markt gebleven. De Test Site onderzoekt daarom hoe nieuwe allianties kunnen bijdragen aan het definiëren van een goede agenda. In plaats van de fixatie op een eindbeeld worden het daadwerkelijke initiatief en de specifieke potenties van het gebied als uitgangspunt genomen. Zo is op de Test Site het platform *I We You Make Rotterdam* ontstaan. Alle

burgers, ondernemers, bedrijven en instituten die potentieel kunnen bijdragen aan het maken van Rotterdam verenigen zich hier: behalve ZUS, IABR, de projectontwikkelaar LSI en Stadsontwikkeling Rotterdam, ook het Schieblock, Vereniging Rotterdam Central District, de Erasmus Universiteit, de TU Delft, Motel Mozaique, Gispén, Hofbogen, Pompenburg, Zadkine, Club Hollywood en de Hogeschool Rotterdam, om er een aantal te noemen. Op het platform worden initiatieven uit de markt door middel van workshops gekoppeld aan andere stakeholders en gespiegeld aan de beleidskaders. In de afgelopen twee jaar zijn er zo een aantal kleinere, specifieke allianties ontstaan, die tientallen projecten hebben gegenereerd.

*Act* is het testen van nieuwe samenwerkingen, nieuwe deals en productieve kruisbestuivingen. In het tentoonstellingsonderdeel 'The Back Office' is een replica van de Test Site Studio gebouwd, waar wordt getoond hoe het proces is verlopen en wat ervan geleerd kan worden.

## PERFORM: 5 STRATEGIEËN, 20 PROJECTEN

De Test Site zet in op projecten die zich moeten bewijzen door hun *performance* in de realiteit. Vanuit het platform *I We You Make Rotterdam* zijn er vijf strategieën ontwikkeld, waarmee stad gemaakt kan worden: Routing, Plek Maken, Transformatie, Verdichting en Lokale Economie. De strategieën worden gevisualiseerd door een serie projecten in de Test Site.

### 1. ROUTING

Decennia eerder dan voorgesteld in het stedenbouwkundig plan, wordt de voetgangersroute van RCD naar Pompenburg en Hofbogen nu gerealiseerd in de vorm van een zebrapad en luchtsingel. De luchtsingel, die de Schiekade en later ook het spoor overbrugt, is een houten voetgangerspassage van 360 m. Met deze voetgangersverbinding wordt het gebied ontsloten en weer begaanbaar voor langzaam verkeer. De verbinding wordt tevens de ruggengraat voor verdere ontwikkelingen in de openbare ruimte: programmatisch, sociaal en fysiek. Om deze verbinding op korte termijn tot stand te brengen, wordt de brug door *crowd-funding* gefinancierd. De brug bestaat uit 17.000 planken die voor 25 euro per stuk kunnen worden gekocht door burgers, ondernemers, bedrijven, instellingen en organisaties. De namen van de donateurs worden in de planken gegraveerd. Op het moment van opening van de 5<sup>e</sup> IABR zal de luchtsingel gedeeltelijk gerealiseerd zijn.

Om de relatie tussen het Centraal Station en de Delftsehof te versterken wordt een deel van de wand aan het Delftseplein verwijderd. De zebra vanuit het station wordt voortgezet in de Delftsehof waarna deze overgaat in de luchtsingel. De achterkanten worden adressen aan een publieke ruimte. Slimme constructies in de grondexploitatie zorgen ervoor dat deze ingrepen in tijd vooruit geschoven kunnen worden, zodat een deel van de vorm van het toekomstig gebied nu al zichtbaar wordt.

### 2. PLEKKEN MAKEN

Het huidige beleid van de gemeente Rotterdam zet in op *place-making*, *city lounge* en duurzaamheid; de stad wil in 2014 European Green Capital worden. Stuk voor stuk zijn het ambities die de verblijfskwaliteit van de stad moeten vergroten. Aan de hand van actuele opgaven in het gebied van de Test Site is onderzocht hoe het in de praktijk is gesteld met deze ambities. Hoe om te gaan met parkeren in een stad die wil vergroenen? Wat te doen met bomen die volgens de beleidsdocumenten niet meer passen in



het straatbeeld van het centrum? Zijn beleggers en multinationals ook geïnteresseerd om plek te maken als ze hiervoor een financiële bijdrage moeten leveren? Aan de hand van concrete projecten in de Test Site, zoals Pocketpark Delftsehof, DakAkker Schieblock en Hofpark, worden deze vragen getoetst.

Er liggen in het gebied veel kansen voor het maken van groene, actieve en comfortabele plekken. Momenteel is de Delftsehof in gebruik als parkeerplaats en als buitenzaal van discotheek Hollywood. Door handig te schuiven met parkeerplaatsen ontstaat ruimte om plek te maken. Zestig bomen die uit het nabij gelegen Weena moeten worden verwijderd, worden naar de Delftsehof verplaatst en krijgen zo een tweede leven. De achterkant van de Delftsehof wordt weer voorkant, een doorgangspek wordt verblijfsplek en de grijze parkeerplaats krijgt een groen karakter.

Het dak is een nog onbenut potentieel. Vooral platte daken lenen zich voor vergroening, voor regenwateropslag en voor beplanting, bijvoorbeeld voor de productie van voedsel. Het opwaarderen van de stedelijke omgeving door het inzetten van een meer duurzame voedselstrategie is van groot belang voor de stad. De DakAkker op het Schieblock wordt daarom ingezet als onderzoeks- en educatieplatform waardoor

het ook mogelijk wordt een gedeelde financiering te creëren: er wordt bijgedragen van producent tot onderzoeker tot consument.

### 3. TRANSFORMATIE

De voortdurende economische crisis en het hoge volume aan lege kantoren leiden tot vertraging van binnenstedelijke ontwikkelingen. Ook het Rotterdam Central District bevindt zich in een spagaat van torenhoge ambities en een weerbarstige realiteit. In deze conditie is het Schieblock-stadslaboratorium opgericht. Op initiatief van Codum en ZUS is met steun van de eigenaar LSI en Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam een vijfjarenplan ontwikkeld voor de tijdelijke transformatie van dit bijzondere kantoorgebouw in het RCD. Het Schieblock, waar zo'n 80 vaak kleine ondernemingen (waaronder de IABR) kantoor houden en waar zich op de begane grond diverse publieke functies bevinden, is een belangrijke testcase, een eerste referentiekader voor transformatiemogelijkheden. Deze bijzondere businesscase zal worden tentoongesteld in de vorm van een chronologisch overzicht van de gebeurtenissen die dit stuk stad hebben gemaakt.

Het Central Post, dat is omgebouwd van postfabriek tot kantoorgebouw, is een tweede voorbeeld van transformatie. Op de twaalfde verdieping van dit gebouw wordt een overzicht getoond van de geschiedenis en wederopbouw van het gebied. Vanaf deze verdieping is er ook een prachtig uitzicht op de gehele Test Site en het omringende Rotterdam.

De transformatieopgave is groot. Verschillende universiteiten, waaronder Michigan University, de École Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles en de TU Delft hebben nieuwe modellen ontwikkeld hoe met de lege ruimte om te gaan. De tentoongestelde resultaten kunnen dienen als inspiratie voor vastgoedeigenaren, projectontwikkelaars, financiers en gemeenten.

### 4. VERDICHTING

Het Rotterdam Central District staat de komende 30 jaar voor een grote verdichtingsopgave. Dat zou met grote stappen moeten gaan, wat een geleidelijke ontwikkeling in de weg staat. Zou er ook modulair verdicht kunnen worden? En kan kleinschalige verdichting zorgen voor meer levendigheid en diversiteit? De Test Site verdichtingsstrategie onderzoekt daarom verschillende wijzen van verdichten, door middel van pop-ups, dakopbouwen en studies van het toekomstig programma.

De pop-ups bestaan uit lokale initiatieven die snel en eenvoudig kunnen worden geacommodeerd. Geen langdurige planning, maar morgen beginnen: een eigentijdse manier van stadsontwikkeling die sneller en beter is afgestemd op de actuele behoeften. Een Pop-Up Store is een winkel die letterlijk op-popt in de stedelijke omgeving, zonder dat daar ingewikkelde vastgoedontwikkeling voor nodig is. Voorbeelden daarvan zijn kiosken, kleine verkooppunten, tijdelijke galeries of hotelkamers, stadstuinen en XS-horecapunten. Motel Mozaïque, een festival dat zich ook in de Test Site heeft genesteld, voorziet in tijdelijke slaappleatsen en podia die mogelijk, na de test, een meer permanent karakter zullen krijgen.

Met de *Master City Developer* van de Erasmus Universiteit Rotterdam en de TU Delft zijn alternatieve financieringsstrategieën voor het gebied onderzocht, die uitgaan van een geleidelijke transformatie. De modellen worden in de Test Site getoond en aangeboden aan de stakeholders in het gebied.

### 5. LOKALE ECONOMIE

De motor van gebiedsontwikkeling is uiteindelijk de economie. In de officiële plannen wordt vooral ingezet op kantoren en de kenniseconomie, segmenten waar de concur-



rentie nationaal en internationaal zeer groot is. En dan te bedenken dat Rotterdam vooral groot is geworden door andere vormen van economie, zoals handarbeid, vakmanschap, goederenoverslag en midden- en kleinbedrijf. Een werkelijk Glocal City District zal deze verschillende vormen van economie dus bijeen moeten brengen.

Als onderdeel van de Test Site is daarom de Fabrique Urbaine geïnitieerd, een werkplaats voor tijdelijke stadsinrichting, gelegen aan de luchtsingel. De Fabrique legt zich toe op het ontwikkelen en maken van specifieke elementen voor de openbare ruimte, zoals kiosken en zitelementen. Fabrique Urbaine gebruikt voor haar productie vrijwel alleen maar gerecycleerde materialen. Het afval van de omliggende bouwplaatsen wordt ingezet voor de productie van nieuwe projecten. Ook Gispen, de op een na grootste ontwerper en leverancier van kantoormeubilair in Nederland, ondersteunt de Fabrique op deze manier. Hiervoor is een coöperatie opgericht met Guido Marsille, De Bende en 2012 Architecten. De Fabrique biedt werkgelegenheid aan Rotterdammers en is een leerplek voor de omliggende scholen. Zo worden ook de banden tussen stad en onderwijsinstellingen aangehaald. Industrie in het hart van de stad.



## REFLECT: 6 PERSPECTIEVEN, 10 WORKSHOPS, 15 CAFÉS, 8 LEZINGEN

De concrete strategieën en projecten in de Test Site bieden ruim aanleiding voor discussie en reflectie. Zijn het de juiste ingrepen? Werkt het? Maken ze stad? En bieden ze houvast voor de toekomst? De Dépendance vormt het epicentrum van de Test Site, herbergt een aantal tentoonstellingen en vormt het centrale platform voor lezingen en debatten. Hier wordt even afstand genomen en in bredere context gespeculeerd over de toekomst.

De programmering is het instrument waarmee hardop, samen met publiek, over de Test Site kan worden nagedacht: verkennen, debatteren en inspireren. De programmering bestaat uit lezingen, workshops, tours, gesprekken en filmvertoningen, en brengt diverse doelgroepen samen.

In acht lezingen vertellen sprekers over hun dagelijkse praktijk en koppelen die aan hun ervaringen met de Test Site Rotterdam.

In de workshops, georganiseerd samen met het Stimuleringsfonds voor Architectuur, verkennen onderzoeksbureaus de kansen voor particulier en collectief opdrachtgeverschap in Rotterdam. Samen met de gemeente zijn tien locaties in de binnenstad geselecteerd, waar met bewoners, beleidsmakers en ontwerpers opgave en agenda worden verkend. Belangrijkste doel is het smeden van nieuwe allianties en het concreet op gang brengen van alternatieve wijzen van stad maken waarbij burgers en bedrijven zich actief inzetten.

Minifestivals bieden een uitvergroting van de vijf strategieën die toegepast worden op de Test Site. De tours verbinden verschillende doelgroepen met het gebied en verkennen de stedelijke realiteit. Het café faciliteert gesprekken en filmvertoningen.

De actuele programmering is te vinden op [www.iabr.nl](http://www.iabr.nl).

Na twee jaar lang allianties te hebben gemobiliseerd en vele projecten van de grond te hebben getrokken, en na vier maanden tentoonstellen en reflecteren, zal er na de 5<sup>e</sup> IABR voldoende stof zijn voor het formuleren van de agenda voor de volgende periode, van 2012 tot 2014. Wat is er geleerd van de Test Site Rotterdam? Wat voor manieren van stad maken zijn er in deze specifieke conditie, op deze plek en in deze tijd, succesvol? Wat draagt deze manier van werken werkelijk bij aan het beter plannen, besturen en ontwerpen van onze stad?

**Elma van Boxel en Kristian Koreman**  
ZUS [Zones Urbaines Sensibles]





Haier

Wynn

LG

五粮液



天厨







# MAKING CITY ESSAYS

120



# ESSAYS

**De vraag naar hoe stad te maken in de eenentwintigste eeuw is overal aan de orde, van de exploderende steden in Zuid-Amerika en Zuidoost-Azië tot de krimpende steden in West-Europa.**

**Een aantal sleutelfiguren is daarom gevraagd om een kort essay te schrijven, liefst een kort manifest, dat op een persoonlijke manier uiting geeft aan hun overtuiging, ingegeven door hun dagelijks werk in de praktijk van stad maken, dat het anders moet en dat het ook anders kan.**

**Bruce Katz**, vice-president van de Brookings Institution in Washington, DC, formuleert de uitdaging. Juist nu, op een moment in de geschiedenis dat hij eerder al ‘the metropolitan moment’ noemde, moeten de steden zelf het voortouw nemen. Zij zijn samen de motor van onze welvaart en moeten de ‘volgende economie’ accommoderen, een economie die kenniseconomie en productie duurzaam met elkaar in balans brengt op de stedelijke schaal. Stad maken is er uiteindelijk om het de bewoners mogelijk te maken zich sociaal-economisch te ontwikkelen; dat is de belangrijkste opgave.

Hoe aan die opgave die voor alle steden geldt, moet worden gewerkt is een vraag die door iedere stad op een eigen manier beantwoord moet worden. De *megacities* op het zuidelijk halfrond bijvoorbeeld hebben een andere dynamiek en vragen om andere benaderingen dan de vaak krimpende steden in het nu door crisis geplaagde Westen.

**Elisabete França**, adjunct-wethouder en hoofd Sociale Woningbouw van São Paulo, de grootste stad op het zuidelijk halfrond, pleit voor specifieke benaderingen: het idee dat vaak in het Westen ontwikkelde blauwdrukken één op één kunnen worden toegepast in de favela's van Brazilië, is haar een doorn in het oog. Zij pleit er nadrukkelijk voor de bestaande stad, zoals die door haar bewoners is gemaakt, als uitgangspunt te nemen voor het maken van stad.

**Anne Skovbro**, directeur Planning en Stadsontwikkeling in Kopenhagen, beschrijft hoe haar stad een manier vond om de neerwaartse spiraal te doorbreken, onder andere dankzij een nieuwe en onverwachte aanpak: met de nieuwe brug over de Øresund zijn het Deense Kopenhagen en het Zweedse Malmö in feite één stedelijke regio geworden, over nationale grenzen heen.

**Regula Lüscher**, directeur Stadsontwikkeling van Berlijn, schrijft over de uitgangspunten waarmee IBA 2020 in Berlijn aan de slag is gegaan. IBA, dat staat voor Internationale Bau Ausstellung, is een organisatie die in haar werkwijze, met de nadruk op tijdelijkheid, wel lijkt op de IABR. Ook vanuit het stadhuis in Berlijn een pleidooi voor alternatieven, voor experimenten, en voor allianties waarin ook bewoners en maatschappelijke organisaties een rol spelen.

Vanuit precies het andere perspectief dan dat van het stadhuis doet het in Parijs gevestigde ontwerpbureau **GRAU** verslag van het front. Het schrijft over de kwetsbare positie van jonge ontwerpbureaus in een steeds ingewikkelder proces van stad maken en over de strategie die het bureau heeft ontwikkeld om zich daarin te positioneren.

Organisaties die buiten de overheid functioneren, maar er wel nauw mee samenwerken, kunnen een bijzondere en stimulerende rol spelen bij het proces van stad maken. Dat geldt niet alleen voor de IABR of de IBA. **Robert Yaro**, president van de Regional Plan Association in New York, houdt een pleidooi voor een regionale aanpak van planning voor stedelijke regio's waarbij hij de nu 90 jaar oude RPA als voorbeeld stelt en andere steden uitnodigt om samen te werken en van elkaars expertise gebruik te maken.

Steden moeten immers samenwerken en kennis delen. Dat moeten zij zelf organiseren. Maar hoeveel bewegingsvrijheid hebben zij? We leven in een wereld waarin de politieke macht belegd is bij nationale overheden. Zij hebben uiteindelijk de sleutels in handen, ze beschikken over de middelen en de macht die de steden nodig hebben om zich te kunnen blijven ontwikkelen als de motoren voor onze welvaart die ze steeds meer zijn.

Gezamenlijk hebben de nationale overheden als onderdeel van de Verenigde Naties UN-HABITAT in het leven geroepen. Daar zou op mondiaal niveau beleid gemaakt moeten worden dat onze steden positioneert voor de toekomst. De nieuwe algemeen directeur, de voormalige burgemeester van Barcelona **Joan Clos**, geeft zijn visitekaartje af. Hij beschrijft hoe hij vindt dat UN-HABITAT zich moet aanpassen aan de nieuwe opvattingen over het maken van stad, waarbij hij de stad niet als het probleem ziet maar juist als de oplossing.

In Nederland ten slotte wordt door de nationale overheid nieuw ruimtelijk beleid geïntroduceerd. Minister **Melanie Schultz van Haegen** neemt afscheid van generieke planningsconcepten en kiest voor maatwerk. Zij beschrijft waarom zij wil investeren in die stedelijke regio's die economisch gezien internationaal het verschil maken en zo de toekomstige welvaartsontwikkeling van het hele land stimuleren.

Samen geven deze essays zo een beeld van de opdracht die er ligt en van enkele van de strategieën die toegepast worden. Steden gaan steeds meer uit van hun eigen specifieke conditie als startpunt voor eigen oplossingen, en niet van generieke blauwdrukken of van het 'lege vel'. Ze gaan daarbij onverwachte allianties aan, met elkaar, soms over nationale grenzen heen, met internationale tentoonstellingen en maatschappelijke organisaties, en met hun eigen bewoners en andere stakeholders.

Sterke steden en globaal actieve en dynamische stedelijke regio's zijn de brug waarover we naar onze toekomst gaan. Maar aan die brug moet nog heel wat werk verricht worden, en het zijn de nationale overheden die ruimte moeten geven en dat werk, ontwerp en uitvoering mogelijk moeten maken.

Specifieke oplossingen voor specifieke problemen, gebaseerd op onderzoek en uitwisseling, op nieuwe allianties tussen ontwerpers, steden en alle andere stakeholders, en op nieuwe verhoudingen tussen de verschillende bestuurslagen, alles erop gericht om de stad in positie brengen en te houden: daar ligt de uitdaging.

# DE TERUG- KOMST VAN DE PRODUCTIEVE STAD: 'DE OPMARS VAN DE MAKERS'

BRUCE KATZ

**In de afgelopen decennia hebben de Verenigde Staten en andere ontwikkelde economieën een visie van de postindustriële stad omarmd, van een stad die zich bijna helemaal richt op voorzieningen en die Starbucks-achtige strategieën inzet om het stedelijk landschap opnieuw in te richten als passende achtergrond voor de opvolger van het productietijdperk: het consumptietijdperk.**

De postindustriële stad was een afgeleide van een bredere macrotheorie over de ontwikkeling van het kapitalisme en de opkomst van de postindustriële economie. Aanhangers van deze theorie meenden dat ontwikkelde landen zich bijna volledig op onderzoek en ontwikkeling en andere voor de kenniseconomie benodigde diensten konden richten, en dat de productie kon worden uitbesteed aan ontwikkelingslanden, waar een klimaat van lage lonen, soepele milieuvorschriften en grotere winstmarges heerste. In de meeste volwassen economieën – met Duitsland als opvallende uitzondering – werd productie niet langer gezien als een krachtige motor voor toekomstige economische groei en innovatie, maar als een overblijfsel van het verleden. Deze economieën lieten hun productieve capaciteit dus verwateren en kozen haastig voor het postindustriële model.

Wat theoretisch zo aantrekkelijk leek, bleek in de praktijk echter geen succes. Deze landen verloren niet alleen hun productiecapaciteit en daarmee miljoenen goedbetaalde

banen, maar met het uitbesteden van de productie verdween ook de innovatie. Zo vindt in de elektronicasector 90 procent van alle R&D tegenwoordig plaats in Azië, een gevolg van het feit dat Amerikaanse elektronica-bedrijven hun productie al vanaf de jaren 1980 uitbesteedden. De fysieke scheiding tussen werkplaats en laboratorium was nadelig voor zowel de product- als de procesinnovatie. Na verloop van tijd waren bedrijven niet langer in staat te innoveren. De volwassen economieën die hun productiecapaciteit lieten verkommeren, belandden op de wereldmarkt al snel in een nadelige positie.

Nu we langzaam oprabbelen uit de puinhopen van de recessie, lijkt het verstandig ons op een ander groeimodel te gaan richten. De volgende economie moet worden gevoed door innovatie, aangedreven door CO<sub>2</sub>-reductie, voortgestuwd door export, en moet volop mogelijkheden bieden. Metropolen dienen daarbij een voortrekkersrol te vervullen. We zullen meer moeten exporteren, minder moeten verspillen, zinvoller moeten innoveren; kortom, meer eigen uitvindingen zelf in productie nemen en zo een economie scheppen waarin werkende gezinnen zich kunnen ontplooien.

Dit is een diep ingrijpende visie op een manier van produceren die grote gevolgen heeft voor onze steden. Hoewel de productiesector zich al lange tijd in een neerwaartse spiraal bevindt, beschikken veel steden en metropolen nog steeds over een behoorlijk productieapparaat en, in het verlengde daarvan, over innovatieve capaciteit. Het uitgebreide industriële erfgoed van dergelijke gebieden omvat de bedrijven, vakmensen, opleidings- en onderzoeksinstituten en productiecapaciteit die nodig zijn voor het realiseren van een nieuw economisch perspectief, waarbij strategieën die in het verleden hebben gefaald worden ingeruild voor een meer stabiele en duurzame benadering van economische groei.

Een prikkelend beeld: in de nasleep van de recessie zien we de terugkomst van de productieve stad en 'de opmars van de makers'.

Steden en metropolen zijn de drijvende kracht achter de economie. In de stedelijke gebieden waar al meer dan 50 procent van de wereldbevolking een onderkomen vindt, concentreren zich ook de troeven – de creativiteit, het talent, de innovatieve capaciteit, de productiecapaciteit en het ondernemerschap – die een groeiende welvaart mogelijk maken. In de Verenigde Staten genereren de grote metropolen meer dan driekwart van het bruto nationaal product en in andere landen is dat net zo. Gezien hun enorme invloed op de nationale economie zouden steden en metropolen een cruciale rol moeten spelen bij het opnieuw overdenken en versterken van onze productieve en innovatieve capaciteit – de stadsindustrie is immers een sterke kandidaat voor de rol van katalysator voor vernieuwing en economische groei.

'Stadsindustrie' wordt vaak geassocieerd met het beroete silhouet van het negentiende-eeuwse Londen, met benauwde New Yorkse textielmagazijnen uit het begin van de twintigste eeuw en met de eindeloze lopende banden van de Detroitse auto-industrie uit het midden van de twintigste eeuw. De eenentwintigste-eeuwse stadsindustrie heeft echter maar weinig meer gemeen met deze vroegere incarnaties. Tegenwoordig is productie vooral een zaak van kleine, gespecialiseerde bedrijven. Ze bedenken producten, scheppen markten en komen met nieuwe productiemethoden, en dat alles binnen het eigenlijke stedelijke gebied.

De hedendaagse kleinschalige producent kan juist in die stedelijke omgeving tot bloei komen. Diversiteit en bevolkingsdichtheid scheppen een klimaat dat bevorderlijk is voor een levendig, vernieuwend ecosysteem. Als de mogelijkheden voor persoonlijke ontmoet-

tingen binnen en tussen bedrijven worden vergroot, kan dat in de stedelijke concentratie van mensen en bedrijven leiden tot nieuwe producten, nieuwe bedrijven en nieuwe samenwerkingsverbanden. De productie van de meeste stadsondernemers is bestemd voor de lokale markt, maar sommige ondernemers bereiken markten buiten de grenzen van de stad en gaan nationale en soms zelfs mondiale handelsbetrekkingen aan. In de stad ontstaan ook sneller sterke ketens en bedrijvensclusters, want producenten concentreren zich in bepaalde wijken, zodat ze kunnen profiteren van het kennisruis en het lokale arbeidsaanbod. Dergelijke bedrijven organiseren zich in flexibele, *peer-to-peer* netwerken die nauwe relaties onderhouden met de grootstedelijke economie. Waar productieclusters ontstaan, volgen een verbeterde arbeidsproductiviteit, meer ondernemerschap, meer werkgelegenheid en hogere lonen in het omliggende deel van de stad.

Daarnaast creëren stedelijke industrieën meer kansen voor werknemers. Een industriearbeider verdient in de Verenigde Staten gemiddeld bijna 20 procent meer dan een andere arbeider, en hij is vaak beter verzekerd. Ook voorziet de industrie in banen voor een onevenredig groot aantal laag geschoolde werknemers – circa 48 procent van alle industriearbeiders heeft slechts de lagere school doorlopen (vergeleken met de 37 procent overige arbeiders). De combinatie van een groot aantal laag geschoolde arbeiders en een redelijke beloning zorgt ervoor dat de industrie er als geen andere sector in slaagt arbeiders de middenklasse in te katapulteren. De industrie stimuleert daarnaast de niet-industriële sectoren. De dienstensector groeit bijvoorbeeld, om tegemoet te kunnen komen aan de vraag vanuit de industriële bedrijven en hun werknemers. Steden en metropolen die de stedelijke industrie steunen, profiteren van een dergelijk olievlakeffect en ontwikkelen zo en passant een sterkere, innovatievere en veerkrachtiger regionale economie.

De stedelijke industrie stimuleert niet alleen de innovatieve economische groei in de metropool, maar kan ook bijdragen aan oplossingen voor de milieuproblematiek van de stad. Het blijkt dat kleine bedrijven, zowel om langetermijnbezuinigingen te realiseren als om milieueffecten te beperken, meer belang hechten aan energiebesparingen en schone productieprocessen. Daarnaast kunnen veel van deze bedrijven, juist omdat ze klein zijn, collectief gebruik maken van industriegebouwen die eerder onderdak boden aan een enkel, grootschalig bedrijf, wat een efficiënte herbestemming van bestaande industriële ruimte betekent.

De Brooklyn Navy Yard in New York laat zien hoe producerende bedrijven in de stad kunnen floreren, vooral met de steun van gemeenten en non-profitorganisaties. In het midden van de jaren 1960 werd de Navy Yard ontmanteld door de federale regering. Na een paar decennia van verval besloten de stad New York en de Brooklyn Navy Yard Development Corporation (BNYDC), een non-profitorganisatie, het gebied te transformeren tot een stedelijk industriepark. De BNYDC en de gemeente zorgden samen voor verbetering van de infrastructuur; gebouwen werden opgeknapt en ruimten werden geschikt gemaakt voor gebruik door kleinere productiebedrijven. Op dit moment is de Brooklyn Navy Yard voor 98 procent verhuurd aan 275 bedrijven met samen meer dan 5.800 werknemers in dienst die merendeels uit de omliggende wijken afkomstig zijn.

Duurzaam ondernemen is heel normaal op de Brooklyn Navy Yard. De BNYDC zet zich in voor schonere productiemethoden en werft daarom actief groene bedrijven en moedigt huurders aan zich in te zetten voor een duurzaam leefmilieu. De tot de Brooklyn Navy Yard behorende gebouwen zijn LEED-gecertificeerd (Leadership in Energy and Environmental Design) en de huurders maken gebruik van zonne- en windenergie,

natuurlijke ventilatie en hergebruik van water. De Navy Yard is mede dankzij dergelijke voorzieningen uitgegroeid tot een schoolvoorbeeld van milieubewuste stadsindustrie. De gemeente is van plan het complex uit te breiden met een bijna 20.000 m<sup>2</sup> groot Green Manufacturing Center, dat dienst zal doen als industriecampus voor ontwerpbureaus en productiebedrijven in de schone economie.

Steden die hun productiecapaciteit willen versterken, kunnen een voorbeeld nemen aan de Brooklyn Navy Yard. Door bestaande industrieterreinen en -gebouwen in stand te houden en deze zó te verbouwen dat ze geschikt zijn voor kleinschalige productiebedrijven, kunnen gemeenten ervoor zorgen dat producenten die zich in de stad willen vestigen gemakkelijk geschikte bedrijfsruimten vinden. De gemeente kan investeren in een energiebesparende infrastructuur, duurzaam ondernemen aanmoedigen, de infrastructuur voor vrachtovervoer verbeteren en ondernemers zo helpen de milieueffecten van de productie en van het vervoer van goederen naar hun afzetmarkt te beperken. Verbetering van de doorvoer, de aanleg van wandelgebieden en de bouw van betaalbare en aantrekkelijke woningen voor alle inkomensgroepen zullen de levensstandaard verhogen van alle werknemers, of ze nu in de stedelijke industrie werken of in andere sectoren van de economie.

Stadsbestuurders moeten ook overwegen gebieden te ontwikkelen die zich concentreren op vernieuwingen in de industrie. Dit is momenteel een van de effectiefste manieren om plekgebonden economische transformatie en groei te stimuleren. In de huidige innovatieregio's ligt de nadruk, veel sterker dan in de industriewijken van de negentiende eeuw of in de kennisparken van de twintigste eeuw, op het fysieke domein (infrastructuur, stedenbouw en architectuur) en op de leefomgeving (betaalbare woningen, maatschappelijke activiteiten, culturele instellingen en evenementen) met het doel een lokaal klimaat te scheppen waarin vernieuwing, samenwerking en ondernemerschap gedijen. Dit specifieke ondernemersklimaat stimuleert het starten van nieuwe bedrijven en het leggen van nieuwe contacten tussen bedrijven, onderzoeksinstituten, regionale contactpersonen en andere organisaties binnen de regio.

Voordat we onze steden kunnen gaan transformeren tot industrievriendelijke, innovatiegerichte gebieden moeten er op alle bestuursniveaus fundamentele veranderingen plaatsvinden. De steden zelf kunnen en moeten bij deze transformatie het voortouw nemen. Zij zijn de motoren van de economie en moeten regionale en nationale overheden ertoe bewegen hun inspanningen te ondersteunen. Als een project als de Brooklyn Navy Yard eerder regel dan uitzondering is geworden, kunnen regionale en nationale overheden dergelijke transformaties verder ondersteunen en op een hoger plan brengen door productie- en innovatieve capaciteit hoger op de politieke agenda te zetten ten koste van de consumptiegestuurde strategieën uit het verleden. Steden, metropolen, regio's en naties die dit nieuwe perspectief op de stad omarmen, kunnen er samen voor zorgen dat de eenentwintigste eeuw die van 'de opmars van de makers' wordt.

**Bruce Katz**

Vicevoorzitter van het Brookings Instituut en directeur van het Brookings Metropolitan Policy Program

# WAT BETEKEN MAKING CITY VOOR HET SOCIALE HUISVESTINGS- BELEID VAN SÃO PAULO?

ELISABETE FRANÇA

In de hedendaagse stad worden beleidsmakers en andere betrokkenen geconfronteerd met de uitdaging een nieuwe manier van denken over de stad te formuleren. De twintigste-eeuwse postmoderne stedenbouw is niet in staat de problemen op te lossen waar de eenentwintigste-eeuwse stad voor staat. De eigentijdse stedenbouw moet uitgaan van de concrete kennis en informatie die in de praktijk in en over de stad ontwikkeld is en zo afstand nemen van de moderne stedenbouw, die gebaseerd was op theorieën over een niet-bestaande stad, een abstractie. Zulke concrete, feitelijke en gemeenschappelijk gedragen kennis is het resultaat van collectieve inspanningen van mensen die hebben gebouwd en gepland wat op het eerste gezicht misschien niet aantrekkelijk lijkt, maar wel belangrijk is. Het vertegenwoordigt immers de individuele en collectieve inspanningen, formeel en informeel, die samen de bestaande stad hebben gemaakt. Kortom, de bestaande opvattingen helpen ons niet verder. Beleidsmakers moeten vanuit dit nieuwe standpunt de stad zowel in haar geheel, als door en door kennen om hun plannen en projecten te kunnen ontwikkelen.

In São Paulo zijn ongeveer 1.500 sloppenwijken, 1.000 illegale nederzettingen en 2.000 *cortiço*'s (wijken met vervallen huurkazernes). Gezamenlijk nemen die slechts 136 km<sup>2</sup>

van het 1.500 km<sup>2</sup> grote São Paulo in beslag. Van alle stadsbewoners woont dus 30 procent bijeengepakt en opeengestapeld op minder dan 10 procent van het grondgebied van de stad. São Paulo vormt daarnaast vanwege de vele verschillende culturen en sociale groepen een mozaïek waarin geen plaats is voor monomane planning, voor, in de woorden van Argan: 'stedenbouw vanuit het categorisch imperatief'.

Vanuit die opvatting moet worden ingegrepen in de informele eenentwintigste-eeuwse stad. Het ontwerp van een hedendaagse stad draait niet zozeer om functionaliteit als wel om het bestaan van de mensen die er op de verschillende plekken leven. Wie er nieuwe projecten wil ontwikkelen, dient rekening te houden met stedelijke diversiteit en met een bestaande morfologische structuur met eigen kenmerken.

Het idee achter het sociale huisvestingsbeleid van SEHAB (Secretaria Municipal de Habitação de São Paulo) is om te laten zien dat er, in tegenstelling tot wat alom wordt beweerd, geen sprake is van één onpersoonlijke en gesegregeerde periferie waar alle mensen ongelukkig zijn, niet de mogelijkheid hebben zich te vermaken en geen toegang hebben tot het goede der aarde. Het lijkt er eerder op dat consumptiepatronen en gewoonten overal dezelfde zijn, maar dat de kwaliteit van een product en de prijs die ervoor moet worden betaald uiteenlopen. Wie plannen en projecten voor de informele stad wil maken, dient zich dus goed te realiseren dat het hier gaat om wijken waar mensen wonen die een geschiedenis hebben, een sociaal netwerk, een bestaan: dat is niet niets. Alleen de mate waarin mensen kunnen beschikken over diensten en goederen verschilt. Dit is van belang, want soms wordt er net gedaan alsof de armste delen van de stad op zichzelf staan, 'apartheids'-wijken zijn, en dat zijn ze helemaal niet.

Bovenstaand voorbeeld refereert aan bestaande mythen. Waarom wordt eigenlijk altijd aangenomen dat spontaan gebouwde buurten een probleem zijn? Waarom maken deze naar verhouding kleine buurten zoveel indruk in vergelijking met het gebruik van de grond in het algemeen? Waarom staan ze altijd prominent op de voorpagina van kranten en tijdschriften, die een meer dan gemiddelde belangstelling vertonen voor brandende sloppen, risicogebieden, enzovoort? Het *Observatório de Favelas*, dat in heel Brazilië actief is, stelt ons in staat te begrijpen waarom zoveel mensen bezwaren hebben tegen informele buurten. Men maakt zich druk omdat ze niet voldoen aan de geldende regels voor grondgebruik en de bestemmingsplannen. Maar we moeten ons afvragen of de bestaande regelgeving wel de best mogelijke is. Spontane stedelijke nederzettingen bezetten land van particulieren of van de staat en ook dat kan een onderwerp van discussie zijn.

Maar dat is nog geen reden om *favela's*, illegale buurten en *cortiço's* altijd maar te associëren met gebreken, tekorten en homogeniteit. Veel van de mensen die in deze omgeving aan projecten werken, verkeren immers in de veronderstelling dat ze aan het ontwerp van een homogene wereld werken. Dit uitgangspunt moet worden losgelaten. Het feit dat deze buurten niet voldoen aan enig geïdealiseerd model dat leeft bij stedenbouwkundigen en architecten, moet als kennisgeving worden aangenomen, willen we goede ontwerpen en plannen produceren die gebaseerd zijn op bestaande condities.

De ervaringen van SEHAB hebben ons in onze overtuiging gesterkt dat het voor bij de stadsvernieuwing betrokken stedenbouwkundigen van het grootste belang is om dit tijdens hun werk steeds voor ogen te hebben. Het bestaande karakter van een



gebied moet worden gerespecteerd, want zelfs mensen die onder hachelijke of zelfs bedroevende omstandigheden leven, zijn gehecht aan en verbonden met de plek waar ze wonen, met name met hun burens, familieleden en vrienden. In een arme wijk is een in de loop der jaren opgebouwd sociaal netwerk een waardevol bezit. Daar bestaan geen compensaties voor en dit moet dus behouden blijven.

Aan het begin van de twintigste eeuw had Brazilië een stedelijke populatie van circa 6 miljoen inwoners. Honderd jaar later leven er bijna 160 miljoen mensen in steden. Brazilië heeft voor een enorme uitdaging gestaan: hoe moest het land een bevolkingsgroep van deze omvang in zijn steden opnemen?

Van 6 naar 160 miljoen bewijst vooral hoe graag mensen in de stad willen wonen. Voor de Brazilianen geldt dat de kansen in de stad liggen; het betekent toegang tot een opleiding, gezondheidszorg, werkgelegenheid en misschien zelfs, meer algemeen, tot een rijker bestaan. Maar de stad werd (en wordt) niet alleen verheerlijkt, zij wordt ook slecht behandeld. In de loop van de twintigste eeuw, met name tot aan de jaren 1980, viel er in de bestaande stad geen spoor van een zorgzame benadering te ontdekken en werd, in een poging de problemen op te lossen, vooral gekozen voor ontwrichting en afbraak. Daarom leven die meer dan 30 procent van de inwoners van São Paulo, dat wil zeggen circa 3 miljoen mensen, nu in min of meer precare stedelijke omstandigheden, in *favela's*, *cortiço's* of illegale nederzettingen. Hun van de zogenaamde 'formele stad' geïsoleerde bestaan is een onmiskenbaar bewijs voor de bestaande ongelijkheid binnen de stedelijke ruimte.

Bij ingrepen in dergelijke stadsdelen moet de notie centraal staan dat de bewoners er voorgoed wonen en moet de continuïteit van de investeringen in huisvesting gegarandeerd zijn. Wordt de bestaande stad zelf begrepen als deel van de oplossing, dan zijn de belangrijkste doelstellingen van de ingreep de realisatie van aantrekkelijke openbare ruimten, met respect voor wat er al is aan omgeving en cultuur, en vooral het doen verdwijnen van (symbolische of reële) grenzen tussen de 'informele' gebieden en de 'formele' wijken. De stad heeft architectonische en stedenbouwkundige ontwikkelingen nodig die voortbouwen op wat er al is en die niet uitgaan van premissen. Deze nieuwe opvatting heeft een theoretische basis gelegd voor een manier van denken over de informele stad en over door de allerarmsten gebouwde buurten waarbij de inspanningen van de bewoners zelf worden meegewogen. Op basis van die filosofie kan een plan voor toekomstige ingrepen worden opgesteld. De informele stad is een stedelijk fenomeen dat is ontstaan op het grondgebied van de stad en er daarom integraal deel van uitmaakt, een van de elementen van de morfologie van een stad die haar ontwerp vormgeeft.

Volgens ons is het belangrijk aan de slag te gaan met de planning van stadsontwikkelingsprojecten die meer zijn dan een weerspiegeling van de conventionele stad. Projecten in wijken die te maken hebben met allerlei problematische situaties zouden zich juist moeten baseren op de geheel eigen verhouding tot ruimte, tijd en afstand die ieder van die verschillende buurten heeft, en daarbij rekening houden met zowel de bestaande orde als de problemen in het specifieke gebied.

Ons beleid is vooral bedoeld om de nadruk te leggen op het belang van verstedelijkingsprojecten voor de informele stad, niet als iets uitzonderlijks, maar als representatief voor een nieuwe verhouding die architecten en planners moeten aangaan met de

bewoners van deze minder bevoorrechte wijken. Vandaag de dag verwachten deze bewoners creatieve oplossingen die voldoen aan de eisen van de eenentwintigste-eeuwse stad. We streven deze doelen na, omdat we geloven dat het mogelijk is in de stad, in de zin van een geprivilegieerde ruimte voor menselijke betrekkingen en een belangrijk democratisch forum, tegengestelde waarden naast elkaar te laten bestaan en met elkaar te confronteren, en zo tegenwicht te bieden aan conservatieve ideeën als zouden deze gemeenschappen eilanden in de stad zijn. Adel verplicht, de stad is het platform voor een democratische samenleving, en dat betekent dat al haar bewoners toegang moeten hebben tot de mogelijkheden die zij biedt.

In de stad die we willen bouwen wordt het stedelijk leven, opgevat als sociale dialoog en uitwisseling van verschillen, voortdurend verzekerd. Het duurzaamheidsvraagstuk staat momenteel volop in de belangstelling en ook hier is het voornamelijk de taak van de stad om na te denken over haar vermogen om plaats te maken, om plekken te faciliteren die maatschappelijke uitwisseling en interactie mogelijk maken.

Het beleid van de SEHAB is er dus vanzelfsprekend op gericht het ontstaan van een stad van getto's, een stad van isolement en van *gated communities*, een stad waar we alleen omgaan met 'ons soort mensen', tegen te gaan. In die zin, met deze botsende perspectieven, zijn de stadsontwikkelingsprojecten in de *favela's* misschien wel een van de krachtigste methoden om tot nieuwe inzichten te komen.

De IABR en de gemeente São Paulo hebben hun krachten gebundeld in de overtuiging dat het in de hedendaagse stad de taak van architecten en stedenbouwkundigen is de actuele stad te transformeren door haar verschillende delen te verbinden en zo te streven naar een coherente en consistente, maar diverse stad waarop alle stedelingen evenveel recht kunnen laten gelden. Dit mag utopistisch overkomen, maar dat is het niet. Het is noodzakelijk.

**Elisabete França**

Adjunct-wethouder Volkshuisvesting en hoofd Sociale Woningbouw (SEHAB), São Paulo

# KOPENHAAGSE OPLOSSINGEN

## OVER DE NOODZAAK VAN EEN NIEUWE BENADERING VAN STEDELIJKE EN REGIONALE ONTWIKKELING

ANNE SKOVBRO

**In de afgelopen twee decennia is Kopenhagen van een vervallen industriestad veranderd in een moderne, levendige gemeente met een groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen. Deze transformatie was mogelijk doordat in nauwe samenwerking met de centrale overheid krachtig is ingezet op strategische en ruimtelijke stadsplanning. Deze ontwikkeling weerspiegelt diepgaande veranderingen in zowel het nationale beleid als de regionale planningsperspectieven: grote steden worden weer als belangrijke nationale groeicentra beschouwd. In Kopenhagen willen we dit concept verder uitwerken door ons toe te leggen op de realisatie van een concurrerende, grensoverschrijdende stadsregio.**

In het stedenbouwkundige debat wordt wel gezegd dat de economische, maatschappelijke en ecologische uitdagingen waar de moderne stad mee te maken heeft niet zijn op te lossen met behulp van gangbare planningsinstrumenten. In Kopenhagen zijn we tot een tegenovergestelde conclusie gekomen. De combinatie van wetgeving en instrumenten voor strategische ruimtelijke planning scheidt wel degelijk een deugdelijk kader waarbinnen veel stedelijke problemen aan de orde kunnen worden gesteld. De instrumenten schieten niet tekort, maar de planningscultuur zorgt voor problemen. Het is noodzakelijk dat de traditionele planningsinstrumenten worden ingebed in een progressief beleid en dat er dialogen en samenwerkingsverbanden met publieke en particuliere partijen ontstaan. Dit blijkt ook duidelijk uit de transformatie die Kopenhagen in de afgelopen 20 jaar heeft ondergaan. We streven ernaar deze aanpak voort te zetten en zo nieuwe stedelijke uitdagingen het hoofd te bieden.

### DECENTRALISATIE, SUBURBANISATIE EN STEDELIJK VERVAL

Aan het begin van de jaren 1980 was Kopenhagen bijna failliet. Een sterke daling van het aantal inwoners tussen 1950 en 1980 had ervoor gezorgd dat het aantal belas-

tingbetalers flink was afgenomen. Tegelijkertijd werden traditionele industrieën gesloten of verplaatst naar locaties in de voorsteden of het buitenland. Het havengebied lag er verlaten bij. De mensen hadden geen werk. In Kopenhagen woonden vooral mensen met een laag inkomen: werklozen, studenten, ouderen. Kopenhagen worstelde met de volgende structurele problemen:

- het woningbestand was verouderd en bestond voornamelijk uit kleine flats, zonder deugdelijk sanitair en verwarming, die niet geschikt waren voor moderne gezinnen;
- het nationale huisvestingsbeleid, de economische groei en de industrialisatie concentreerden zich tussen 1960 en 1970 alle drie op de voorsteden, waar via groot-schalige bouwprojecten betaalbare woningen, vooral eengezinswoningen, werden gerealiseerd;
- regionale planning voorzag in nieuwe steden en groeikernen in de regio Kopenhagen, maar de verwachtingen omtrent stedelijke groei en grondgebruik werden bij lange na niet gerealiseerd, met als gevolg een overschot aan ontwikkelingsmogelijkheden in de regio;
- decentralisatie van overheidsbanen;
- de particuliere sector voelde zich niet geroepen woningen in Kopenhagen te bouwen, dus stortte de gemeente zich op sociale woningbouw, waardoor de sociaal-economische verhoudingen in de stad nog onevenwichtiger werden.

De situatie bezorgde de gemeente Kopenhagen enorme financiële problemen. Doordat de belastingopbrengsten steeds verder terugliepen, moest de stad bepaalde diensten schrappen en ging de reputatie van de stad nog verder achteruit. Kopenhagen werd een nationaal probleem; er moest iets veranderen.

## DE TRANSFORMATIE VAN KOPENHAGEN

Aan het einde van de jaren 1980 kwam de politiek, in het bijzonder het parlement, tot het besef dat een welvarende hoofdstad van doorslaggevend belang was voor de nationale economie en in de regionale en mondiale concurrentiestrijd. Gesprekken en onderhandelingen tussen lokale en centrale overheden resulteerden uiteindelijk in de benodigde wetgeving en overeenkomsten voor de bouw van de brug over de Øresund, de metro en de uitbreiding van vliegveld Kastrup bij Kopenhagen. Daarnaast ging er een groot stadsvernieuwingsoffensief van start en werden er nieuwe culturele gebouwen en voorzieningen gerealiseerd.

De nauwe samenwerking tussen het stadhuis en de centrale overheid bleek voor de transformatie van Kopenhagen van cruciaal belang. De overeenkomsten waren strategisch van aard: de gemeente Kopenhagen werd gesteund via omvangrijke investeringen in de infrastructuur. Die infrastructuur zou de basis gaan vormen voor de grensoverschrijdende regio Kopenhagen-Malmö, waardoor de banden tussen Denemarken en de rest van de wereld nauwer zouden worden aangehaald. De bouw van diverse grote culturele instituten was bedoeld om de hoofdstad opnieuw aantrekkelijk te maken als toeristische bestemming. Uiteindelijk zou Kopenhagen weer een stad zijn waar mensen met plezier konden wonen.

Vanuit het stadhuis was deze nieuwe agenda vooral gericht op de herontwikkeling van de meest centraal gelegen, vervallen havengebieden. Er werd een masterplan ontwikkeld dat een helder toekomstperspectief schetste, een nieuw huisvestingsbeleid opgesteld dat vooral was gericht op de bouw van koopwoningen voor moderne gezinnen die graag in de stad wilden wonen, en er werd onophoudelijk geïnvesteerd in de verbetering van recreatieve voorzieningen, pleinen, het netwerk van fietspaden, enzovoort. Deze strategieën en investeringen hebben van Kopenhagen weer een aantrekkelijke, leefbare en economisch levensvatbare stad gemaakt. Veel van de huidige inwoners zijn jong en ook veel jonge gezinnen wonen weer graag in de stad nu die beschikt over groene binnenhoven en een bruisend stadsleven, en investeert in voorzieningen voor kinderopvang en scholen.

## GELEERDE LESSEN

De transformatie van Kopenhagen van een vervallen industriestad tot een levensvatbaar kenniscentrum stond in het teken van stadsmanagement en strategische planning. Zonder die nadruk op ruimtelijke planning en zonder samenwerking met de centrale overheid had de stad nooit zo kunnen veranderen. Toen eenmaal de belangstelling op regionaal niveau niet langer uitging naar decentralisatie, zoals in de jaren 1970, en er vanaf het eind van de jaren 1980 opnieuw interesse ontstond voor stadscentra, slaagde Kopenhagen erin de strategische plannen, het beleid, de ruimtelijke ordening en investeringen te mobiliseren die nodig waren voor haar transformatie. Strategische en politieke doelen werden dus ondersteund door plannen, regelgeving en investeringen die daarop waren afgestemd. Een goed voorbeeld hiervan zijn de ambitieuze masterplannen voor de havengebieden, die investeerders de indruk gaven dat de hoofdstad een nieuw leven was begonnen.

In Kopenhagen hebben we een belangrijke les geleerd: een succesvolle stedelijke transformatie moet worden ondersteund door heldere politieke doelen en langetermijnstrategieën, die een stabiele omgeving scheppen voor vastgoedinvesteringen en herontwikkelingsprojecten. Dit geldt, zo menen wij, zowel voor de lokale als de regionale overheid. Waarom spreekt bijna voor zich: als de regionale planning zwak is, weten particuliere investeerders niet waarin ze moeten investeren. Waar zijn hun investeringen veilig? Hetzelfde geldt voor publieke investeringen. Hoe verzekeren we onze investeringen in het openbaar vervoer als de lokale overheid geen greep heeft op de stadsontwikkeling?

## EEN NIEUWE AGENDA

Overall ter wereld worden steden geconfronteerd met nieuwe economische, maatschappelijke en ecologische uitdagingen. Daarom is een verdere uitwerking van planningsinstrumenten en -perspectieven wenselijk. Wij in Kopenhagen zijn ervan overtuigd dat juist de steden deze uitdaging moeten aangaan, maar dat kunnen ze niet alleen. De Kopenhaagse casus maakt duidelijk dat we onze doelen alleen dan kunnen bereiken als we ruimtelijke strategieën, beleid en planning combineren met een sterke

focus op nieuwe netwerken en samenwerkingsverbanden met publieke en particuliere stakeholders, waarbij de coördinatie door de verschillende bestuurslagen heen loopt.

In het project voor een nieuw stedelijk groengebied op het noordelijk haventerrein zijn voor wat betreft de energievoorziening samenwerkingsverbanden opgezet met de grondeigenaar, de energiebedrijven, onderzoeksinstituten en de gemeente Kopenhagen. We proberen er zo voor te zorgen dat er in dit gebied duurzame energie wordt opgewekt en gebruikt. Het samenwerkingsverband onderschrijft belangrijke politieke doelen op het gebied van duurzaamheid en stimuleert de ontwikkeling van nieuwe groene technologieën door als voorbeeld te fungeren voor de volgende generatie groene oplossingen voor de stedelijke omgeving.

Met de mondiale economische crisis in het achterhoofd zijn we ervan overtuigd dat landen en grote steden allebei belang hebben bij (en verantwoordelijk zijn voor) de realisatie van metropoolregio's met sterke economieën, een goed functionerend netwerk van openbaar vervoer en wegen, kwalitatief goede opleidingsinstituten, culturele en recreatieve voorzieningen, veiligheid en goede publieke diensten. Deze onderlinge afhankelijkheid vereist regionale planning en beleid en geprioriteerde investeringen. Terwijl er in de jaren 1980 en 1990 vooral werd geïnvesteerd in belangrijke infrastructurele werken zoals de brug over de Øresund en de uitbreiding van het vliegveld en de metro, zijn de regionale strategieën nu steeds meer gericht op 'software', dat wil zeggen op arbeidsmarktintegratie, onderzoekssamenwerking en geïntegreerde, transnationale planning met betrekking tot de regio Øresund. Omvang doet er wel degelijk toe en daarom besteden Kopenhagen en Malmö steeds meer aandacht aan hun strategische en politieke samenwerking. Onze gezamenlijke inspanningen zullen bijdragen aan het ontstaan van een aantrekkelijke grensoverschrijdende stadsregio, die garant staat voor het gedijen van de toekomstige regio Øresund.

**Anne Skovbro**

Directeur Planning en Stadsontwikkeling en lid van het dagelijks bestuur van de afdeling Financiën, gemeente Kopenhagen

# DE IBA BERLIJN 2020

## VOORBEELDPROJECTEN VOOR EEN MIXED-USE CITY

REGULA LÜSCHER

**Overall ter wereld staan stadscentra onder druk. Ruimte wordt steeds schaarser en in sommige steden stijgen de vastgoedprijzen ondanks de crisis nog steeds. Maatschappelijke segregatie wint terrein en een huis in het stadscentrum is meer en meer alleen voorbehouden aan kapitaalkrachtige stadsbewoners. De stad drijft steeds verder uit en terwijl het stadscentrum steeds leuker wordt om in te wonen, wordt de periferie overwoekerd door grote monofunctionele ontwikkelingen en bedrijvenparken.**

Steden kunnen het tij alleen nog keren als we onmiddellijk gaan nadenken over de staat waarin ze verkeren. Nadenken over de stad betekent: maatschappelijke, economische en ecologische standpunten geïntegreerd in overweging nemen. In steden die zich laten leiden door het ideaal van de zogenaamde *mixed-use city* kunnen de functies, die onder het modernisme werden gescheiden, opnieuw worden verenigd: werken, leren en wonen.

Deze essentiële overwegingen met betrekking tot de ontwikkeling van de grote Europese steden speelden een belangrijke rol bij de keuze van het thema voor de Berlijnse Internationale Bau Ausstellung (IBA) van 2020. De IBA Berlijn 2020 heeft de *mixed-use city* uitgekozen als rode draad en doel. Het is, om te beginnen, niet eenvoudig vast te stellen welke nieuwe vormen van stedelijke ontwikkeling in staat zijn deze functiemenging te genereren. In de stad is lang geen plaats geweest voor de industrie, maar tegenwoordig beschouwen steeds meer takken van industrie de stad en haar netwerken als een belangrijke uitvalsbasis. In de hedendaagse maatschappij wordt de roep om hybride vormen van wonen, werken, scholing, cultuur, diensten en ontspanning steeds luider. Met moderne productievormen is de industrie opnieuw aan het opmarcheren richting stedelijke omgeving, vastbesloten aansluiting te vinden bij de communicatie, de cultuur, de politiek, de wetenschap en het onderzoek die zich in de stad manifesteren.

Een tweede belangrijke vraag is hoe de stedelijke ruimte zó kan worden ontworpen dat zij voldoet aan de behoeften van verschillende groepen mensen. Berlijn kan dankzij een groot aantal open plekken, groene gebieden en grote openbare ruimten bogen op omstandigheden die uitstekend geschikt zijn voor het aantrekkelijk en duurzaam organiseren en vormgeven van het stedelijk leven van zowel families als alleenstaanden van alle leeftijden.

De manier waarop de ruimte wordt ontwikkeld of heringericht, moet een weerspiegeling zijn van de diversiteit van de stedelijke samenleving en de gehele stad samenhangender maken. Door de klimaatveranderingen ontstaan er nieuwe uitdagingen. Niet alleen de maatschappelijk geaccepteerde, energievriendelijke renovatie van afzonderlijke gebouwen staat hoog op de agenda, maar ook de klimaatvriendelijke reorganisatie van het stedelijk leven.

De IBA Berlijn 2020 is van plan twee methoden in te zetten om deze projecten concreter te maken: 'Raumstadt' (de stad als een onbeschreven blad voor ruimtelijke ontwikkeling) en 'Sofortstadt' (de stad als een tijdelijke, experimentele ruimte). De stedenbouwkundige strategie is gebaseerd op het potentieel van de Berlijnse ruimte – niet voor niets een rijk bezit, waar andere steden Berlijn om benijden. De vraag is hoe deze ruimte voorzichtig, verstandig en ten gunste van allen kan worden beheerd. Er moet op een terughoudende manier worden bepaald welke ruimte meteen moet worden ontwikkeld en waar dat nog lang niet aan de orde is. Het is de taak van de IBA zulke modellen voor duurzaam grondgebruik te onderzoeken en nieuwe manieren te ontwikkelen om de ruimte voor te bereiden op verdere ontwikkeling.

De culturele strategie van de tijdelijke, experimentele stad houdt in dat planning en bouw worden opgevat als een proces. Langdurige overgangsfasen, die onvermijdelijk zijn en het gevolg van complexe praktische beperkingen, worden aangegrepen als kansen om participatie en samenwerking op een nieuwe manier deel te laten uitmaken van het stedenbouwkundig proces. Dit transformatieproces maakt het mogelijk met toekomstige keuzes te experimenteren. Berlijn is een hoofdstad waar tijdelijk gebruik en tijdelijke toepassingen aan de orde zijn. Om participatie en stadsontwerp om te zetten in concrete processen wordt bewust gebruik gemaakt van praktische en aanstekelijke projecten met een bepaalde looptijd. Dergelijke projecten kunnen worden gebruikt om het territorium nader te verkennen, om de verschillende gebruiksmogelijkheden ervan te onderzoeken of om markante locaties te ontwikkelen. Ze verfijnen de discussie, ze overbruggen lange planningsperiodes, ze inspireren en soms leiden ze af. Het principe van de tijdelijke, experimentele stad is het uitgangspunt van alle IBA-projecten.

De IBA gaat immers over het ontwikkelen van nieuwe vormen van openbare ruimte en openbaar leven voor een *mixed-use city*. Wat zijn in een democratische stedelijke samenleving de kenmerken van de publieke ruimte? Hoe kan de maatschappelijke mix van een stad gaan fungeren als motor voor integratie? Hoe komt de dynamiek tussen de oude en nieuwe delen van een stad tot stand en hoe kan die dynamiek worden gereproduceerd? De stad als mix van gebruiksvormen kan een succes worden, mits de IBA niet gaat voorschrijven wat deze mix precies inhoudt, maar dit samen met alle betrokken partijen gaat onderzoeken.

De IBA Berlijn 2020 is géén heimelijke vervanging van beleidsinstrumenten voor stedelijke ontwikkeling, maar biedt werkelijk nieuwe perspectieven. Dit wordt benadrukt door de drie vragen die de IBA Berlijn 2020 aan de orde stelt:

## 1. HOE ZORGEN WE ERVOOR DAT DE INDUSTRIE TERUGKEERT NAAR DE STAD?

De *mixed-use city* verwijst niet alleen naar de menging van dienstensector en bestuur, wetenschap en onderzoek, wonen en ontspanning, maar ook naar het streven indus-



triële productie terug te brengen naar stedelijke gebieden. Dit is een nieuw doel in het stadsontwikkelingsbeleid, want de industrie is zich immers al sinds de industriële revolutie aan het verplaatsen naar de rand van de stad. In veel gevallen is de stad ondertussen weer aan deze geïndustrialiseerde randen voorbij gegroeid – een fenomeen dat helder wordt geïllustreerd door de vele, uit statige Wilhelminische industriële gebouwen bestaande wijken in Berlijn.

Met de ontwikkeling van nieuwe technologieën met aanzienlijk minder uitstoot wordt het haalbaar, zinvol en noodzakelijk de verwerkende industrie – ‘stedelijke technologie’ – gedeeltelijk terug te halen naar de stad. Dit zou niet alleen het woon-werkverkeer doen afnemen, maar ook zorgen voor sterkere banden tussen onderzoek, ontwikkeling en productie.

Dit opent interessante lokale perspectieven voor Berlijn. Ten eerste omdat de stad het grootste deel van haar industriële werkgelegenheid kwijtraakte in de jaren dat Duitsland verdeeld was, zelfs nog na de val van de muur. Ten tweede omdat de stad over voldoende ruimte beschikt en de omstandigheden er dus uitermate geschikt zijn voor de huisvesting van ‘stedelijke technologie’.

Een voorbeeld zijn de toekomstplannen voor vliegveld Tegel. De luchthaven wordt in juni 2012 gesloten vanwege zijn ligging in de stad en de daarmee gepaard gaande geluidsoverlast. Het vliegveld is groot genoeg en uitstekend geschikt om onderdak te bieden aan een combinatie van onderzoeksfaciliteiten en moderne productiefaciliteiten.

## 2. HOE KAN EEN STADSWIJK WORDEN GETRANSFORMEERD TOT EEN CENTRUM VOOR KENNIS EN ONDERZOEK?

In Berlijn wordt al heel lang gesproken over de bouw van een nieuwe centrale bibliotheek. Het huidige Berlijnse stadsbestuur is van plan de nieuwe bibliotheek te laten bouwen aan de rand van een enorm open gebied, de voormalige luchthaven Tempelhof. In de nieuwe bibliotheek moeten mensen kunnen netwerken, ze moeten er zowel analoog als digitaal kunnen leren, het moet een expertisecentrum zijn, een ontmoetingsplaats, je moet er kunnen internetten en o ja, er moeten ook boeken zijn. De vraag is echter hoe deze bibliotheek deel kan gaan uitmaken van de sociale omgeving. Hoe kan een tot voor kort voor het publiek afgesloten gedeelte van een voormalig vliegveld worden getransformeerd tot een kenniscentrum?

De IBA stelt deze vraag niet alleen theoretisch aan de orde, maar wil er ook op een praktische manier mee aan de slag. Door middel van tijdelijke simulaties kunnen mensen uitdrukking geven aan hun verwachtingen en ideeën. Dit proces kan het project in zijn geheel een duwtje in de goede richting geven en informatie opleveren over het mogelijk stedelijke karakter van de locatie. Deze plek – die niet in het stadscentrum ligt, maar op de grens tussen het centrum en de woon- en industriegebieden in Berlijn-Zuid – kan een belangrijke rol gaan vervullen als stedelijk trefpunt en als zodanig een belangrijke bijdrage leveren aan de verwerkelijking van het concept van de *mixed-use city*.

### 3. HOE WILLEN WE IN DE TOEKOMSTIGE STAD WONEN?

Het huisvestingsbeleid voor onze toekomstige steden is altijd een van de meeste controversiële kwesties geweest. De steeds sneller verlopende verstedelijking en de enorme aantrekkingskracht van de metropolen versterken de huisvestingsproblematiek. Een groeiende behoefte aan land in stedelijke agglomeraties, exploderende grondprijzen, vooral in de stadscentra, en toenemende kosten vanwege eisen op het gebied van energievriendelijkheid en bereikbaarheid zijn hierbij complicerende factoren.

De IBA Berlin 2020 benadert deze uitdaging op twee manieren. Ten eerste door betaalbare huisvestingsalternatieven voor grote groepen bewoners te ontwikkelen, en ten tweede door uitbreiding van de 'verstedelijkte stad', dat wil zeggen door een stad te maken die potentiële inwoners niet meteen naar de oude wijken in het stadscentrum doet trekken, maar naar interessante plekken elders.

Re-urbanisatie op basis van een nieuwe gebruiksmix brengt nog een voordeel met zich mee: het kan nieuwe modellen opleveren voor de transformatie van grote woningbouwcomplexen als Gropiusstadt of in Berlijn-Oost.

Dan zijn er nog de grote verlaten industriegebieden zoals Oberschöneweide, waar eens de beroemdste fabrieken van Duitsland stonden. Nu de 'oude' industrie is verdwenen, liggen deze gebieden te wachten op herontdekking door vooral creatieve jonge mensen, zodat de druk op de meer centraal gelegen delen van de stad afneemt.

Aan de conditie en de ontwikkeling van onze grote steden kan worden afgelezen in hoeverre onze maatschappij is voorbereid op de toekomst. Hoe we in de toekomst zullen leven hangt af van hoe goed we in staat zijn onze steden op een duurzame manier te organiseren. De *mixed-use city* moet ruimte bieden aan alles en iedereen: wonen en werken, ontspanning, cultuur en winkelen voor jong en oud, voor bestaande bewoners en voor nieuwkomers. De *mixed-use city* moet een gezonde omgeving bieden met een soepel mobiliteitsnetwerk voor mensen en goederen; ze moet zowel efficiënt met middelen omgaan als economisch succesvol zijn, teneinde het inkomen van haar inwoners zeker te stellen en te kunnen concurreren met andere steden. Maar bovenal moet de *mixed-use city* dit allemaal bereiken samen met haar inwoners, hen veranderen in stakeholders, gebruik maken van hun kennis en ze tegelijkertijd laten delen in kennis en opleiding.

Het is het doel van IBA Berlijn 2020 om met de *mixed-use city* strategie een bijdrage te leveren aan het wereldwijde debat over de steden van morgen.

#### **Regula Lüscher**

Directeur Stadsontwikkeling en secretaris-generaal in de Senaat van Berlijn

# GRIJS WEER, BLAUWE LUCHTEN

GRAU

**GRAU is een jong bureau voor architectuur en stedenbouw. De keuze voor de naam GRAU – Duits voor ‘grijs’ – was intuïtief en vertegenwoordigt dus geen architectonische stellingname. De naam GRAU verwijst volgens ons naar een houding ten opzichte van de hedendaagse stad die openstaat voor allerlei invullingen; grijs is immers een kleur die alle kleuren in zich draagt. Wij openen onze deuren in 2009, midden in een onstabiel economisch klimaat: een tijdperk van twijfel, maar ook van onzeker optimisme.**

Het huidige tijdperk wordt gekenmerkt door een steeds sneller voortrazende verstedelijking. Dat is niets nieuws, want hoewel de symbolische 50 procentsgrens pas onlangs, in 2007, werd gepasseerd, is de discussie over de verstedelijkingsexplosie al aan de gang sinds de jaren 1970. Wel nieuw is echter dat de huisvestingscrisis min of meer mondiaal is. In het laatste novemnummer van *The Economist* werd opgemerkt dat: ‘de huizenprijzen nog nooit zo snel, langdurig en wereldwijd zijn gestegen’. In Frankrijk is de huisvestingscrisis bijzonder ernstig: niet alleen de prijzen, maar ook het productietempo is er problematisch (er bestaat natuurlijk een verband tussen die twee). Aan het eind van de vorige eeuw bedroeg de gemiddelde prijs van een huis in Frankrijk de helft van de prijs van een huis in Duitsland; op dit moment ligt het Franse gemiddelde 20 procent hoger dan het Duitse. De vraag waar, hoe en onder welke omstandigheden nieuwe stedelingen zullen komen te wonen is een van de dringendste kwesties van deze tijd, waar we ook gaan of staan. Het trof dat we onze eerste opdracht kregen terwijl de woningnood nog in volle hevigheid woedde. We konden in Bordeaux deelnemen aan een ontwerpstudie voor 50.000 nieuwe woningen in de Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB). Naar Europese maatstaven is de dynamiek van de metropool Bordeaux behoorlijk indrukwekkend. De stad, die bekend staat om haar klimaat, de kwaliteit van leven van haar inwoners en haar uitstekende wijn, wordt aangesloten op het spoorwegnetwerk van de Europese hogesnelheidslijn – over vier jaar ligt de stad op nog maar twee uur treinen van Parijs. De huisvestingssituatie wordt daar echter niet beter van. Er bestaat een groeiend tekort aan betaalbare woningen en elk jaar dat verstrijkt betekent één vierkante meter minder woning voor dezelfde prijs. In de context van deze huisvestingscrisis is het project voor 50.000 woningen in Bordeaux bepaald opvallend.

Voor dit project werkten we samen met het Belgische ontwerp bureau 51N4E.

Ons team werd samen met vier ander teams door de CUB geselecteerd om aan het proces deel te nemen. Gedurende de eerste zes maanden hebben we relatief onafhankelijk aan een mondiale strategie gewerkt. De drie maanden daarna waren we gehuld in ambtelijke nevelen terwijl we, op zoek naar coalities, geestverwanten en gedeelde belangen met betrekking tot mogelijke locaties, heen en weer zwalkten tussen het kabinet van de burgemeester, landeigenaren, projectontwikkelaars en andere 'stad makers'. Het proces was zo ingewikkeld doordat het niet om een opdracht voor een specifieke locatie ging, misschien zelfs niet voor een specifieke opdrachtgever. Sindsdien was onze rol dubbelzinnig: we waren zowel minder als meer architect, we waren de opgewekte voorvechters van een systeem dat we niet helemaal begrepen, de vastberaden brandweerlui die alles wat vlam vatte onmiddellijk blusten. Het enige waar helderheid over bestond, was het aantal van 50.000: de massaproductie.

Wie het over de massaproductie van woningen in Frankrijk heeft, kan niet om de naoorlogse periode heen. Het proces van modernisering en verstedelijking verliep nergens in Europa zo snel als in Frankrijk. Maar hoewel de hedendaagse aandrang veel, snel en goedkoop te bouwen doet denken aan wat zich in de naoorlogse periode afspeelde, zijn de processen van het stad maken nu totaal anders dan toen. De gecentraliseerde en stabiele piramide is drastisch weggedeconstrueerd: het gaat niet langer om iemand als Jean Dubuisson of Emile Aillaud (twee belangrijke naoorlogse Franse architecten die elk circa 20.000 woningen hebben gebouwd), die het opneemt tegen het Ministerie van Wederopbouw. Vandaag de dag moeten we kunnen omgaan met behoorlijk chaotische, nevelige structuren. De belanghebbenden zijn anders, zowel qua aantal als qua aanpak, en veranderen onophoudelijk. Als we het nu over 50.000 woningen hebben, praten we met de CUB, dus met de publieke sector. Maar tegen de tijd dat sommige van die woningen worden gebouwd, kunnen en zullen daar andere architecten bij betrokken zijn. Die onderhandelen allemaal met projectontwikkelaars, die op hun beurt weer in het een of andere gemeentehuis met technisch specialisten in gesprek zullen gaan. Mensen komen en gaan bij het 'stad maken', en dat geldt ook voor ons. Als we ooit in alle rust iets willen produceren, moeten we eerst tot een vergelijk komen met deze nooit aflatende wisselende context.

Ten eerste moeten we ons vertrouwen hervinden in het vermogen (niet alleen de plicht) van de publieke sector om grootschalige problemen op te lossen door het mobiliseren en oormerken van middelen voor collectieve, nuttige doelen. De formulering van Clement Attlee, de Britse Labourleider die de conservatieven van Churchill verrassend wist te verslaan in de dramatische verkiezingen van 1945, voldoet nog steeds. Wat we nodig hebben zijn 'goed ontworpen en goed gebouwde steden en parken en sportvelden, huizen en scholen, fabrieken en winkels'. Het gaat hier natuurlijk niet om klassieke planning. De vraag is wat massaproductie betekent in een klimaat van diffuse besluitvorming en economische onzekerheid.

Vervolgens moeten wij architecten onze mentaliteit en onze mechanismen in dienst stellen van kwantiteit. Natuurlijk, ontwerp is nog steeds van cruciaal belang. Maar wie binnen het chaotische proces van stad maken iets wil produceren, moet sommige dingen loslaten om andere dingen beter te kunnen beheersen. In deze context zou een 'halfontwerp' een oplossing kunnen zijn.

Halfontwerpen wil zeggen: onszelf ervan weerhouden alles tot in de puntjes te ontwerpen. Door de grotere openheid die dan ontstaat, krijgen we in de praktijk juist meer greep op een project. Het wil zeggen dat we schaaloverstijgende interpretaties en ideeën ontwikkelen die kans hebben het planproces te overleven. Anderen kunnen zich deze ideeën en interpretaties eigen maken: ze kunnen worden geherinterpreteerd. In de praktijk komt het erop neer dat we een open benadering voorstellen, een benadering die naar a-specifiek neigt en waarbij niet wordt geprobeerd alle problemen op te lossen, terwijl we normaal gesproken zo ver mogelijk doorontwerpen en specifieke projecten voor specifieke locaties produceren. Een beweging dus van locatiespecifiek naar een meer mondiale context. Een halfontwerp is echter niet vaag, inaccuraat of onuitgewerkt: het is bedoeld om ruimtelijke en atmosferische eigenschappen aan het licht te brengen en, aan de hand daarvan, zeer specifieke problemen op te lossen. Het is gewoon een andere invalshoek.

Deze benadering stelt ons in staat een belangrijke rol te spelen in het mondiale productieproces. Grote, beroemde bureaus zoals OMA en SOM kunnen en zullen uitgebreide gebiedsontwikkelingsplannen blijven opstellen; dergelijke bureaus hebben de deskundigheid en de mankracht om op dat gebied flink uit te pakken. Gelukkig is het niet per definitie zo dat grote bureaus alleen maar megamasterplannen opstellen en dat kleine bureaus als vanzelfsprekend veroordeeld zijn tot het ontwerpen van een-gezinswoningen. De kleine bureaus kunnen een belangrijke, kritische rol spelen in het aanhoudende verstedelijkingsproces. Wie hiervoor kiest moet bereid zijn te navigeren door het in nevelen gehulde moeras van het stad maken en het imago van architect deels los te laten. Architecten moeten zich ook anders opstellen tegenover andere stad makers: onze bijdrage bestaat nog steeds uit tekeningen, ja, maar we zijn niet langer de dames en heren die op afspraak even een tekening komen uitrollen.

In Bordeaux wordt het halfontwerp aan toetsing onderworpen. In een poging tot open specificiteit te komen, kozen we zeven Bordeauxse eigenschappen als basis voor ontwikkeling: metaterritorium, wijn, horizontale verstedelijking, natuur, zeeklimaat, collectieve groei en mobiliteit. Iedere eigenschap omschrijft iets dat in zekere mate in de gehele agglomeratie voorkomt, wat doet denken aan Banham's Ecologies en Lerup's Megashapes. Deze transversale kenmerken zorgen er gezamenlijk voor dat het werkterrein specifiek maar open is. Ieder volgend element – architectonische typologieën, stedenbouwkundige aannames, enzovoort – staat in een continue dialoog met deze ingrediënten. Het doel is specifiek te zijn in plaats van lokaal.

Deze eigenschappen stellen bovendien een kader voor een collaboratief en inclusief proces dat als doel heeft een aantal mechanismen te definiëren die het bouwproces stroomlijnen: een typologische gereedschapskist, vier operationele concepten, vier hypothesen, enzovoort. Als we de theoretische en praktische mechanismen waar we mee werken op tafel leggen, kunnen we ze collectief bespreken en kan er een keuze uit worden gemaakt. Trouwens, aangezien we niet weten wanneer het project voor ons afgelopen zal zijn, moet het project op zichzelf volkomen begrijpelijk zijn. Dit betekent niet dat we nergens voor staan. Maar alleen 'ergens voor staan' brengt ons waarschijnlijk geen stap verder. Dus hebben we meer vertrouwen in een reeks mechanismen die flexibel kunnen worden geïntegreerd in het besluitvormingsproces.

De in het Bordeauxse proces gehanteerde principes zouden kwantitatieve vragen wel eens nieuwe perspectieven voor specificiteit kunnen bieden. In 2050 wonen er

7 miljard mensen in steden. De apocalyptische voorspelling over eindeloze reeksen generieke steden (die het architectenbrein paradoxaal genoeg ook fascineren) wordt misschien maar gedeeltelijk bewaarheid. 7 miljard stedelingen kunnen evenzogoed het eind van de generieke stad inluiden. Volgens ons opent de noodzaak snel en goedkoop miljoenen woningen uit de grond te stampen, gedeeltelijk in de context van de bebouwde kom, nieuwe perspectieven voor specificiteit. Maar omdat een dergelijke specificiteit moet kunnen worden verenigd met massaproductietechnieken vindt er een verschuiving plaats van gesloten, unieke specificiteit naar een open specificiteit. Deze tussenruimte, ergens tussen helemaal specifiek en helemaal generiek, stemt optimistisch over ons beroep en, uiteindelijk, over de stad.

**GRAU**

Ido Avissar, Erwan Bonduelle, Susanne Eliasson en Anthony Jammes

# STEVIGE PLANNEN, GOEDE VOORUIT- ZICHTEN

HET MAATSCHAPPELIJKE  
PLANNINGSMODEL VAN DE  
REGIONAL PLAN ASSOCIATION  
NEW YORK ALS MODEL VOOR  
ANDERE WERELDSTEDEN

ROBERT YARO

**Onderzoekers bij het Globalization and World Cities (GaWC)-project van de Britse universiteit van Loughborough hebben wereldwijd, en gemeten naar de prestaties van hun dienstensector, 47 steden geïdentificeerd die een hoofdrol spelen in de wereldeconomie: de zogenaamde 'Alfa' World Cities. Volgens het GaWC-onderzoek zijn slechts twee steden de status van wereldleider ('Alfa++') waardig: New York en Londen. De BRIC-landen (Brazilië, Rusland, India en China) spelen echter een steeds groter rol in de wereldeconomie en andere opkomende economieën nemen in kracht toe. Er ontstaat een generatie van potentiële topwereldsteden en sommige daarvan kunnen een bedreiging vormen voor de positie die New York, Londen en andere bestaande wereldsteden in de wereldeconomie van de eenentwintigste-eeuw innemen.**

De plattelandsbewoners die, aangetrokken door haar schijnbaar onbegrensde economische en maatschappelijke mogelijkheden, naar de stad verhuizen, veroorzaken daar

ware bevolkingsexplosies. Veel steden als Jakarta, Mumbai, São Paulo, Nairobi en tientallen anderen groeien voorbij door de politiek gestelde grenzen. Allemaal worden ze geconfronteerd met een scala aan bijna onoplosbare problemen zoals disfunctionele verkeerssituaties, zich snel uitbreidende en ongeplande krottenwijken, migranten die in het economische en maatschappelijke leven moeten integreren, milieuvervuiling, en de noodzaak zich voor te bereiden op de lokale effecten van klimaatverandering.

Deze steden zijn allemaal in staat de levensstandaard en -kwaliteit van hun inwoners ingrijpend te verbeteren. Elke stad zou dan een regionaal strategisch plan moeten opstellen om bovengenoemde trends in goede banen te leiden en de groei een nieuw, duurzamer en efficiënter patroon te laten aannemen. Om zulke uitdagingen te kunnen aangaan, moet ruimtelijke planning plaatsvinden op grootstedelijk of regionaal niveau, maar veel steden beschikken niet over de benodigde regionale instituties om dergelijke plannen te ontwikkelen en uit te voeren.

Zulke plannen zijn alleen effectief als ze op regionaal niveau en voor de gehele regiometropool worden ontwikkeld, want dat is de schaal waarop grote stedelijke systemen, inclusief transport- en milieubeheerssystemen en de woning- en arbeidsmarkt, functioneren en moeten worden bestuurd. Een effectief regionaal plan moet daarom worden opgesteld door een organisatie die over politieke barrières heen kan stappen en zich boven verkiezings- en bedrijfscycli kan stellen om regiobrede langetermijnstrategieën te ontwikkelen die politieke en institutionele scheidslijnen doorbreken.

## MAATSCHAPPELIJKE ORGANISATIES EN REGIONALE RUIMTELIJKE PLANNING

In sommige landen met een eenpartijstelsel, zoals China of Singapore, kunnen top-down bestuursstructuren jaren-, zelfs decennialang, zowel de inhoud van deze plannen als de uitvoering dicteren. Anderzijds kan het in landen mét een meerpartijdemocratie en een sterke lokale overheid, maar zonder grootstedelijke plannings- of overheidsinstellingen, lastig zijn een effectief regionaal plan te ontwikkelen dat noodzakelijkerwijs gedurende meerdere politieke termijnen moet worden uitgevoerd.

Dit laatste punt is cruciaal: de transformatie van grote metropolitane systemen neemt vaak decennia in beslag en kan over het algemeen niet worden volbracht gedurende een enkele politieke termijn. Een langetermijnvisie is niet vanzelfsprekend in een democratische samenleving, waar gekozen burgemeesters en volksvertegenwoordigers hun ambt kunnen verliezen en waar politieke prioriteiten elke vier of vijf jaar kunnen veranderen. En samenwerkingsverbanden waarin het regionale bestuur deelneemt, zoals overheidscommissies of grootstedelijke planningadviescommissies, zijn vaak weer niet in staat zich boven lokale politieke belangen te stellen en de politieke steun te verwerven die nodig is om sterke regionale plannen te ontwikkelen en uit te voeren.

Een alternatieve manier om zo'n langetermijnvisie te realiseren is door de regionale ruimtelijk planning in handen te leggen van een onafhankelijke maatschappelijke organisatie, die in de loop van de tijd de geloofwaardigheid en politieke invloed kan verwerven die nodig is om dergelijke plannen werkelijk te kunnen ontwikkelen en uitvoeren. Het oudste voorbeeld van zo'n organisatie is de *New Yorkse Regional Plan Association* (RPA).



## RPA'S STAAT VAN DIENST

Bijna een eeuw geleden al zag New York zich geconfronteerd met toenemende verkeersoverlast, een afnemende lucht- en waterkwaliteit, woningnood en andere uitdagingen die we nu zien terugkomen in de huidige en opkomende wereldsteden. De economie van de regio New York, die zich indertijd al tot in delen van drie Amerikaanse staten uitstrekte, begon het in 1898 ingestelde metropoolbestuur van Greater New York boven het hoofd te groeien. Deze ontwikkeling bracht een groep vooraanstaande leiders uit de maatschappij en het zakenleven ertoe de RPA op te richten, een onafhankelijk grootstedelijk centrum voor onderzoek, planning en lobby dat dit jaar zijn negentigjarig bestaan viert. De RPA was oorspronkelijk ad hoc bijeengeroepen als *Committee on the Regional Plan for New York and Its Environs*, maar ging na zeven jaar verder als de permanente *Regional Plan Association*, een non-profitorganisatie die als doel had het historische *Regional Plan for New York and Its Environs* uit 1929 uit te voeren. De RPA heeft sindsdien nog twee regiobrede langetermijnstrategieën ontwikkeld en is momenteel bezig aan een vierde, die in 2016 zal zijn voltooid.

De drie door de RPA opgestelde plannen hebben grote en blijvende gevolgen gehad voor de regio New York. Het in 1929 voltooide *Regional Plan for New York and Its Environs* beschreef een strategie van langetermijninvesteringen in het wegennet, het vervoer, de luchthavens, parken en andere regionale infrastructuur, inclusief de realisatie van het eerste grootstedelijke snelwegstelsel ter wereld. Het bevatte ook voorstellen voor de ontwikkeling van stedelijke en voorstedelijke modelcomplexen zoals de bekende Rockefeller en Lincoln Centers in Manhattan en de modelwijk Radburn in New Jersey. De geplande infrastructurele verbeteringen waren tegen 1940 grotendeels aangebracht, dankzij de lobby van de RPA, de financiering van openbare werken onder de New Deal van president Franklin Roosevelt en de opvallende inspanningen van 'bouwmeesters' Robert Moses en Austin Tobin en hun hoogst effectieve nutsbedrijven.

Het tweede plan van de RPA, het *Second Regional Plan* uit 1968, bevatte voorstellen om het ongebreideld uitdijen van de *suburbs* een halt toe te roepen, onder andere door een netwerk van grote parken en beschermde natuurgebieden aan te leggen. Het bevatte ook een voorstel voor de realisatie van een netwerk van regionale kernen en de herstructurering van het grootstedelijk gebied tot een polynucleaire regio. Ten slotte werd opgeroepen tot de instelling van een *Metropolitan Transportation Authority* (MTA) om de teugels van het indertijd haperende regionale vervoersstelsel in handen te nemen.

In het derde plan, *A Region at Risk* uit 1996, werd een uitbreiding van het regionale spoorwegstelsel voorgesteld en de aanleg van een netwerk van grote beschermde landschappen en waterscheidingen ten behoeve van de openbare watervoorziening. Daarnaast onderstreepte de RPA opnieuw haar voorkeur voor regionale kernen door met een nieuwe generatie masterplannen voor zulke locaties te komen, waaronder een plan voor een nieuw derde Central Business District in het uiterste westen van Manhattan.

Dankzij de kracht van deze ideeën en hun vermogen tot de verbeelding te spreken van gekozen dan wel benoemde functionarissen, leiders uit het bedrijfsleven en het grote publiek, is sinds de jaren 1920 bijna 80 procent van de belangrijkste beleids- en investeringsvoorstellen van de RPA ten uitvoer gebracht. De leden van RPA's raad

van bestuur en staatscommissies zijn invloedrijk, hebben goede contacten en dat maakt de voorstellen geloofwaardig, evenals het feit dat alle plannen en beleids- en investeringsvoorstellen zijn gebaseerd op grondig onderzoek. Ten slotte is de RPA actief als lobbygroep, vaak in samenwerking met andere zakelijke en maatschappelijke organisaties.

Het jaarlijkse budget van de RPA bedraagt momenteel 5 miljoen dollar. Dit bedrag wordt bijeengebracht via onder meer lidmaatschapsbijdragen die schommelen tussen de 50 en de 50.000 dollar, giften van liefdadigheidsinstellingen en contractonderzoek voor de overheid. Een afzonderlijke bijdrage vertegenwoordigt nooit meer dan een klein deel van het budget van de RPA, zodat geen enkel belang het beleid en de prioriteiten van de organisatie kan gaan bepalen. De overheidssteun is opzettelijk beperkt tot maximaal een kwart van het jaarlijkse budget, zodat de RPA onafhankelijk en integer kan blijven. Een groeiend aantal wereldsteden in de VS en daarbuiten, waaronder Chicago, San Francisco en Melbourne, hebben inmiddels gelijksoortige maatschappelijke organisaties opgericht.

## EEN NIEUWE GENERATIE REGIONALE RUIMTELIJKE PLANNING

Zelfs bestaande wereldsteden als New York, Londen en Rotterdam moeten nieuwe regionale ruimtelijke plannen ontwikkelen om te anticiperen op de fundamentele veranderingen in de transport-, energie- en communicatietechnologie en om hun positie in de snel veranderende wereldeconomie te heroverwegen. De RPA heeft in een reactie op dergelijke trends een vierde langetermijnstrategie geïnitieerd voor de metropoolregio New York. Dit vierde *Regional Plan* zal beleids- en investeringsvoorstellen bevatten die nodig zijn om van New York een duurzame, leefbare en concurrerende eenentwintigste-eeuwse metropool te maken. Het plan bevat de volgende strategieën:

- bestuurskundige en belastingtechnische hervormingen, plus hervorming van de overheidsfinanciën;
- modernisering en uitbreiding van het regionale vervoerssysteem en vermindering van het aantal files op de snelwegen;
- genereren van nieuwe economische bedrijvigheid en mobiliteit rond 'snelle' breedbandinfrastructuren;
- nieuwe aanpak voor de ontwikkeling van dichtbebouwde en goed bereikbare buurten en woningbouwprojecten;
- behoud van grote natuurlijke hulpbronnen op de schaal van de stedelijke regio van Noordoost-Amerika;
- versterking van economische banden en transportnetwerken met andere steden in het noordoosten;
- klimaatbeheersing en duurzame energie.

In het vierde regionale plan stelt de RPA onder meer voor een Wereldsteden Verbond en een Wereldsteden Adviesraad in het leven te roepen om samenwerking en informatie-uitwisseling tussen bestaande en opkomende wereldsteden te stimuleren. Zo'n verbond stelt leiders van andere wereldsteden in staat bij te dragen aan de ont-

wikkeling van innovatieve strategieën in New York en stelt de RPA in staat te leren van de vernieuwingen in andere steden.

## CONCLUSIE

In de eenentwintigste eeuw zullen de groeiende wereldbevolking en haar economieën zich grotendeels in een groeiend netwerk van wereldsteden bevinden. Wil dit zich uitbreidende netwerk van wereldsteden in staat zijn de immense uitdagingen op het gebied van milieu, transport, mobiliteit, klimaat, enzovoort het hoofd te bieden, dan moeten er effectieve regionale plannen komen. Het door de *Regional Plan Association* gehanteerde model van maatschappelijk aangedreven regionale planning is mogelijk interessant voor een groeiend aantal van dergelijke steden, die op zoek zijn naar manieren om een volgende generatie regionale plannen te ontwikkelen en te implementeren. Het model werkt het beste in regio's waar een goedontwikkelde traditie bestaat op het gebied van maatschappelijk leiderschap en filantropie, want beide zijn nodig om maatschappelijk geleide planningsorganisaties van dit type te ondersteunen. De RPA heeft bijna 100 jaar ervaring en dat is interessant voor iedere stad die op het punt staat haar eigen grootstedelijke langetermijnstrategie te initiëren.

**Robert D. Yaro**

Voorzitter van de Regional Plan Association (RPA), New York



# EEN NIEUW PARADIGMA VOOR DE STAD

JOAN CLOS

**De stad is een menselijk construct, een sociaal geconstrueerd artefact. Hoewel de groei van steden in het gunstigste geval als onvermijdelijk beschouwd wordt, is die verre van spontaan en onbeheersbaar. Verstedelijking kan immers in een collectief gewenste richting worden gestuurd en vormgegeven. Hoe meer we steden zien als bewust vormgegeven, des te meer zullen we hun positieve potentie om effectiviteit en gelijkheid te genereren erkennen.**

We moeten de stad meer gaan zien als een *verrijking en oplossing*. Verstedelijking biedt ons de kans veel van onze hedendaagse uitdagingen op te lossen. Goed geplande en goed ontworpen steden zijn in staat een hoger niveau van maatschappelijk welzijn en mondiale economische groei te genereren en ze zijn een voedingsbodem voor duurzame ontwikkeling. We moeten daarom zorgen voor een optimistisch perspectief op de stad. Dat voorkomt negatieve, zelfbevestigende percepties over verstedelijking en ad hoc probleemoplossingen.

Hoe kunnen steden aan dergelijke verwachtingen voldoen? Kort en goed: via *agglomeratie*. Steden zijn dichte infrastructurele, institutionele en innovatieve netwerken en bezitten als zodanig enorme gebundelde voordelen. In veel steden worden deze voordelen niet aangesproken. Maar wanneer steden hun schaalvoordelen benutten, dan komen hun intrinsieke mogelijkheden vrij en zijn ze in staat waarde en rijkdom te creëren en in het algemeen de kosten van maatschappelijke transacties te reduceren en innovatie te stimuleren. Uiteindelijk neemt de demografische en economische dichtheid altijd toe als er duurzaam in de stad wordt ingegrepen.

Ondanks de uitdagingen waar de stad voor staat – bevolkingsexplosie, institutioneel onvermogen, toenemende segregatie, brandstoftekort en klimaatverandering, om er enkele te noemen – zijn haar vooruitzichten goed. Om deze te realiseren moet de stad wel op een heel nieuwe manier bekeken worden. Zo'n paradigmaverschuiving moet ons in staat stellen de manier waarop we sinds de Tweede Wereldoorlog stad maken, los te laten. Die was gebaseerd op goedkope fossiele brandstof, afhankelijkheid van auto's, functiescheiding en bestemmingsplannen, waarbij vooral private belangen voorop stonden.

Veel steden in de ontwikkelde wereld zijn door dit oude paradigma in een onhoudbare positie gebracht. Ook heeft het de aspiraties van steden in ontwikkelingslanden, die de komende 40 jaar het leeuwendeel van de mondiale bevolkingsgroei moeten zien te absorberen, sterk beïnvloed. Maar de stad kan haar schaal- en agglomeratievoor- delen maximaliseren door, primair in de ontwikkelde landen, verouderde systemen te transformeren en met name in de ontwikkelingslanden in één keer over te stappen op nieuwe, efficiënte systemen.

Voor dit nieuwe stedelijke paradigma zijn een aantal fundamentele veranderingen noodzakelijk:

*We moeten ons opnieuw openstellen voor het idee van de compacte, mixed-use stad.* Steden en wijken moeten compact zijn, geïntegreerd en onderling verbonden. We zullen afscheid moeten nemen van de monofunctionele en economisch inefficiënte stad met haar lage bevolkingsdichtheid, lange afstanden, slechte verbindingen en maatschappelijke verdeeldheid. In plaats daarvan maakt het nieuwe paradigma optimaal gebruik van economie en bevolkingsdichtheid en stimuleert zo de wederzijdse nabijheid van bedrijven en mensen binnen een patroon van vooral gemengd grondgebruik. Door de menselijke maat die daarvan het gevolg is, worden de kosten van transport en dienstverlening geminimaliseerd, de grond optimaal gebruikt en wordt er sociale diversiteit gecreëerd. Ook helpt het de openbare ruimten in de stad te beschermen en te organiseren.

*Het terugwinnen van ruimte voor de stad is een hoogst effectieve eerste stap in de richting van een beter functionerende stad.*

De manier waarop ruimte zich ontwikkelt en vorm krijgt, waarop nabijheid en connectiviteit versterkt worden en de waarde van grond en locaties ontwikkeld en geconsolideerd wordt, staat centraal in het stadsontwikkelingsproces. De stedelijke openbare ruimte is de ruggengraat van de stad en stelt mensen in staat om te leven middenin een complexe wereld, om verschillen te overbruggen en zich een identiteit toe te eigenen. Hulpbronnen worden zowel op formele als informele wijze toegankelijk. Een effectief beleid met betrekking tot het creëren, beheren en onderhouden van stedelijke ruimte is essentieel voor het stimuleren van gemeenschap, en voor voetgangersvriendelijke en toegankelijke steden.

*Door cruciale acupunctuurpunten te identificeren kan de bestaande stad worden getransformeerd.* Steden moeten op deze punten de juiste ingrepen plegen. Vaak komt dit simpelweg neer op een teruggaan naar de bron. Dit betekent ten eerste dat we ons moeten concentreren op de minimale condities waaronder een ingreep significante gevolgen heeft. Steden moeten prioriteit geven aan kerntaken boven zaken die er minder toe doen. Ten tweede moeten ingrepen zijn gebaseerd op de sleutelprocessen en essentiële onderliggende systemen die voor het functioneren van de stad essentieel zijn.

*Stedenbouwkundigen moeten niet langer sectoraal interveniëren, maar problemen aan de orde stellen die de stad als geheel aangaan en die ingrijpen op de schaal van die problemen zelf.* De huidige gefragmenteerde, sectorale aanpak van de stadsontwikke-

ling heeft enkel geleid tot kleine geïsoleerde successen zonder transformerend effect. Vaak leiden deeloplossingen tot verslechtering en soms tot een volledig disfunctioneren van de stedelijke conditie als zodanig. Veel steden raken zelfs verstrikt in de nadelen van agglomeratievorming; ze ervaren de boven geschetste problemen zonder ooit ook maar enig plezier te hebben beleefd aan de typische voordelen van verdichting. Het adresseren van de vele problemen die hedendaagse steden kenmerken – zoals *urban sprawl*, segregatie en congestie – vereist een meer holistische, geïntegreerde en stadsbrede aanpak waarbij de oplossingen dezelfde schaal hebben als de problemen.

*Planning en ontwerp bepalen het cruciale ruimtelijke kader.* Duurzaamheid is alleen haalbaar als een stad goed is ontworpen en als dit op zowel de programmatische als operationele niveaus wordt aangepakt. Goede stedenbouwkundige planning en ontwerp moeten minimum dichtheden, optimale verbindingen en een sociale mix met een verscheidenheid aan huizenprijzen binnen een wijk opleveren. Het stedelijk weefsel is fijnkorrelig, met verschillende woningtypen, een aantrekkelijk publiek domein, voetgangersvriendelijke straten, heldere stadscentra en stadsranden, en verschillende vervoersopties.

*Het is tijd voor intelligentere bestemmingsplannen en bouwbesluiten.* Meer effectieve protocollen en regelgeving moeten zorgen voor een meer weerbare, CO<sub>2</sub>-arme stadsontwikkeling. Dat betekent het terugbrengen van specifieke, monofunctionele bestemmingsplannen, het zoveel mogelijk stimuleren van gemengd gebruik door een deel van het bebouwd gebied te bestemmen voor economisch gebruik, en het stellen van eisen aan de hoeveelheid straatoppervlak die een wijk minimaal moet hebben in verhouding tot zijn totale omvang.

*Steden moeten endogene ontwikkeling stimuleren.* Het nieuwe stedelijke paradigma heeft strategieën, plannen en experimenten nodig die uitgaan van wat er al is en dat tot het uiterste benutten. Daartoe behoort ook het koesteren en inzetten van lokale kwaliteiten – vooral menselijk kapitaal – en het maximaliseren van de concrete maar ook de meer immateriële kansen en mogelijkheden die er lokaal liggen. Door dit goed uit te buiten kan de stad zichzelf positioneren in de externe macrocontext van regionale, nationale en mondiale ontwikkeling.

*Stadsbewoners zelf – in het bijzonder de armste en kwetsbaarste – moeten de voor naamste begunstigden blijven.* Zij zijn de primaire stakeholders die de stad van dag tot dag, direct en persoonlijk ervaren. Het 'recht op stad' blijft een krachtig principe om te garanderen dat het collectieve belang van de stad voorop blijft staan. Een op mensenrechten gebaseerde aanpak is de enige manier om de waardigheid van alle stadsbewoners te borgen, daar waar rechten nog dikwijls worden geschonden – ook het recht op fatsoenlijke woonomstandigheden. Geen paradigmaverschuiving zonder dat fundamentele kwesties als gelijkheid, armoede en sociale rechtvaardigheid aan de orde worden gesteld.

Deze roep om actie vraagt om het opnieuw uitvinden van het dominante stedelijk model van de eenentwintigste eeuw. Het gaat dus om een paradigmaverschuiving; niet

alleen in en tussen steden onderling, maar ook in de instituties die zich met stadsontwikkeling bezighouden. Voor het creatief toepassen van duurzame ontwikkelingsprincipes op de dynamische, complexe stedelijke context hebben steden sterk behoefte aan concrete voorbeelden. Daarnaast hebben steden nieuwe institutionele mechanismen en een sterkere lokale bestuurscapaciteit nodig om de samenwerking met de private sector en de academische instellingen te kunnen aangaan en om in de maatschappij aanwezige kennis en middelen te kunnen aanboren. Succesvolle innovaties blijven vaak eilandjes van excellentie in een zee van aan algemene middelen verslaafde stadsontwikkeling van het type *business as usual*. Die innovaties moeten worden gecontextualiseerd en worden opgewaardeerd naar een schaalniveau dat significant verschil oplevert.

UN-HABITAT is intussen begonnen aan een proces van institutionele afstemming op dit nieuwe stedelijke paradigma. We steken meer werk in stadsplanning, wetgeving en economie. Door inspraakprocedures te koppelen aan deskundige adviezen geven we met name prioriteit aan strategische collectieve ingrepen die gelijkheid genereren in een onzekere wereld. In die zin vormt de samenwerking met de IABR een veelbelovende bijdrage aan de stedelijke agenda van de EU. UN-HABITAT doet een beroep op het hele veld van stedelijke actoren en stadsvernieuwers en vraagt ze hun werkwijze af te stemmen op de zich ontwikkelende behoeften van de hedendaagse stad; om de sociaal-ruimtelijke uitdaging die de gevolgen van *urban sprawl*, segregatie en congestie ons stellen, aan te gaan; en om het aan de stedelijke agglomeratie intrinsieke potentieel aan compactheid, integratie en connectiviteit te helpen ontketenen. Dit is zowel noodzakelijk als meer dan ooit mogelijk.

**Joan Clos**

Directeur van het VN-programma voor Menselijke Nederzettingen (UN-HABITAT) en als zodanig ondersecretaris-generaal bij de Verenigde Naties



# RUIMTE OM TE BEWEGEN EN TE GROEIEN

MELANIE SCHULTZ VAN HAEGEN

**Ik geloof dat je mensen ruimte moet geven om eigen keuzes te maken. Eigen keus, eigen verantwoordelijkheid. Betutteling, zo is mijn overtuiging, is de deken waaronder het eigen initiatief wordt gesmoord. En met het heengaan van het eigen initiatief verdwijnen ook goede ideeën en innovaties. Het is een overtuiging die past bij het liberale gedachtegoed, het gedachtegoed van dit kabinet. Het is ook een principe dat op het eerste gehoor niet strookt met ruimtelijke ordening. Ordening van ruimte, sturing, kaders, regels. Dat zijn geen woorden die ik associeer met bewegingsvrijheid. Ik kan mij dan ook voorstellen dat in de vakwereld ons beleid de vraag oproept of nationale ruimtelijke ordening nog wel bestaat onder dit kabinet.**

Het antwoord is natuurlijk ja. We richten het beleid alleen anders in: gedecentraliseerd, op maat en verlost van regeldruk. Dat doen we omdat de ontwikkelingen in Nederland en daarbuiten dit vereisen.

Niet eerder is het beleid zo helder en sterk gedereguleerd en gedecentraliseerd, om zoveel mogelijk de zeggenschap te leggen bij die overheden, initiatiefnemers en andere belanghebbenden die het ook het meest aangaat. Niet eerder is zo scherp onderscheiden – en beperkt – welke nationale belangen het Rijk behartigt. Het opheffen van zo veel mogelijk restricties en het vergaand vereenvoudigen van regelgeving is een werkelijke liberalisering van het ruimtelijk beleid. Dat is nodig om de nieuwe omstandigheden het hoofd te bieden.

## ANDERE TIJDEN

Want de wereld is veranderd. Internationale economische ontwikkelingen dwingen ons te anticiperen op een steeds (sneller) veranderende economische realiteit. De aanhoudende verstedelijking in grote delen van het land zorgt voor een toenemende druk op onze groene en blauwe structuren, op onze infrastructuur, op de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij is de bevolkingsgroei gedifferentieerd en is er in sommige delen van Nederland zelfs sprake van krimp. De bevolking van de Randstadprovincies groeit de komende 14 jaar met 700.000 inwoners. Een groot deel van die bevolkingsgroei

vindt plaats in de grote steden. Zo groeit Amsterdam met 110.000 inwoners. Buiten de Randstad ligt de verwachte bevolkingsgroei veel lager: ongeveer 200.000 extra inwoners tussen nu en 2025. Ook hier geldt: de steden groeien, daarbuiten is krimp. Een derde van de gemeenten in Nederland krijgt te maken met krimp van 2,5 procent of meer. De totale afname van het inwoneraantal tot 2025 bedraagt in deze gemeenten ruim 180.000 personen.

Deze ontwikkelingen vereisen maatwerk. *One size fits all* gaat niet meer op. Een generiek beleid met inrichtingsvoorschriften en restricties voor het hele land is achterhaald. Wat nodig is, is maatwerk.

We gebruiken de *verschillen* tussen de stedelijke regio's, hun specifieke economische kracht, hun onderscheidende kwaliteiten en kansen voor ontwikkeling. Ruimte geven vormt de basis.

Deze omslag vereist duidelijk keuzes. Wat trekt het Rijk naar zich toe, wat stoten we af? Om die vraag te beantwoorden moet het Rijk een visie hebben over het Nederland van overmorgen. Wat dit kabinet betreft is dat een leefbaar en veilig land dat zich kan blijven meten met de sterkste economieën in de wereld.

## DE STAD

Een sterke economie heeft sterke stedelijke regio's als fundament. Daarom zien we investeringen in die regio's, die economisch gezien internationaal het verschil maken, als nationaal belang. Rotterdam en de haven, Amsterdam en Schiphol, Eindhoven en haar bruisende hightech industrie, om maar drie voorbeelden te noemen. Het Rijk geeft deze en andere stedelijke regio's de ruimte voor ontwikkeling en daarmee ook zelf richting aan de ontwikkeling van onze internationale concurrentiekracht. Selectieve en gerichte investeringen dus, op die plekken waar het sociaal-economisch belang en de ruimtelijke inrichting elkaar het meest beïnvloeden. Op die plekken waar de specifieke lokale en regionale potenties optimaal tot ontwikkeling gebracht kunnen worden: de stad.

Deze drie stedelijke regio's zijn van groot belang voor de Nederlandse economie. Het is daarom belangrijk dat we deze gebieden goed bereikbaar en leefbaar houden. Een mooi voorbeeld hiervan is de Zuidas. Het Rijk investeert fors in dit gebied. Ter hoogte van de Zuidas ondertunnelen we de weg, verbreden het spoor en verbouwen het station. Dit leidt ook tot een verbetering van de fysieke omgeving tussen de stad en de Zuidas. En dat is belangrijk, want de Zuidas is niet alleen infrastructuur en kantoren. Met het project Stadscentrum Zuidas wordt stad gemaakt. Gezamenlijk, met Rijk, regio en de stad als aanjager, in alliantie met private en publieke stakeholders, wordt gewerkt aan een visie voor het gebied die verder gaat dan 'slechts' de Zuidas. Alleen vanuit integraliteit en met een scope breder dan het primaire gebied, kan een werkelijk duurzame omgeving worden gecreëerd. Een omgeving waar mensen niet alleen werken, maar ook wonen en recreëren en die juist door al die facetten een internationaal aantrekkelijke leef- en werkomgeving vormt.

Dit project is een goed voorbeeld van hoe ik de ontwikkeling van de stad zie. Geen strenge regels, wel sturing. Zonder verstikkende kaders, met (financiële) aanmoediging. Sturing vanuit het Rijk met de nodige bewegingsvrijheid voor de regio's. Dat geldt voor

de nationale belangen. Waar we niet over gaan, laten we met rust. De provincie, de regio of de stad bepaalt. Je gaat erover of niet. Heel helder.

## ONTWERPOPGAVEN

Als wij Nederland internationaal willen positioneren als land met een aantrekkelijk vestigingsklimaat, vraagt dat niet alleen om investeringen in onze stedelijke gebieden, maar ook om goed ontwerp. Het ontwerpproces maakt het mogelijk dwarsverbanden tussen de diverse, vaak sectorale belangen te leggen. Als een moderator organiseert het de confrontatie van die belangen. Ontwerp is daarmee proces, kennis en innovatie tegelijkertijd.

Het Rijk zet in samenwerking met de IABR zeven nationale projecten op het podium van de biënnale. De eerder beschreven aanpak van Stadscentrum Zuidas is er één van. Stad Rotterdam Zuid, Maak de Olympische Stad, Knooppunten, Het Metropolitan Landschap, de Rijn-Maas Delta en 100.000 Banen voor Almere zijn de andere. Met aanvullend ontwerpend onderzoek en versterkt door een traject van kennisontwikkeling en -uitwisseling ontstaat verdieping en reflectie, in een internationale context, wat leidt tot innovatie en sterkere resultaten.

In al onze nationale projecten werken we in innovatieve allianties met ontwerp als middel aan de nationale opgaven. Daarbij leveren we geen half werk. Het adagium in het ruimtelijk beleid is: je gaat erover of niet. En als we er dan over gaan, gaan we ook echt voor het beste resultaat.

**Melanie Schultz van Haegen**

Minister van Infrastructuur en Milieu, Nederland







FEDERAL RESERVE  
1-800-255-3777









# MAKING CITY

LEZINGEN,  
CONFEREN-  
TIES EN  
DEBATTEN

# LEZINGEN, CONFERENTIES EN DEBATTEN IN HET NEDERLANDS ARCHITECTUURINSTITUUT

## MAKING CITY – THE URBAN SUMMIT

De toekomst van de mens is verklonken aan die van de stad. Wij staan daarmee voor een uitdaging: maken we de toekomst van de stad wel of niet tot het leidend principe voor onze politieke, economische en sociale acties?

Onze toekomst is immers afhankelijk van de manier waarop wij onze steden besturen, plannen en ontwerpen. Alle opgaven komen samen in de stad en hebben daarom een fysieke impact. Maar het bestaand instrumentarium, het 'fysieke' antwoord van de planners, ontwerpers en bestuurders, is niet meer opgewassen tegen de schaal, de diversiteit en de dynamiek van de stad, tegen de kracht waarmee het stedelijk systeem zich heeft ontwikkeld. Reactiviteit regeert en dit maakt een duurzaam proces van ontwikkeling bijna onmogelijk.

Er zullen dingen moeten veranderen – en dingen kunnen ook veranderen. Op dit moment investeren steeds meer actoren, onder steeds wisselender omstandigheden, in het ontwikkelen van nieuwe benaderingswijzen. Stap voor stap ontstaat er een nieuwe planningscultuur van 'stad maken'. Een cultuur die de stad 'zoals zij is' als uitgangspunt neemt voor een duurzame ontwikkeling van instrumenten, investeringsstrategieën, regels, voorschriften en plannen.

Dat is precies wat de *Urban Summit* beoogt: hoe kunnen (en moeten) de individuele en

collectieve acties van politici, bestuurders, ontwerpers, investeerders zich aanpassen aan de werkelijkheid van de stad? Hoe kunnen we een werkelijk open werkwijze integreren in onze alledaagse werkprocessen, instrumenten en allianties? Hoe kunnen we adaptiviteit en flexibiliteit terughalen naar de instituties, opdat het potentieel en de effecten van het veranderingsproces zelf een integraal onderdeel gaan vormen van onze manier van werken?

Dit is de 'verander-agenda' die voortkomt uit de noodzaak om de komende uitdagingen overtuigend tegemoet te treden en onze nieuwe ervaringen op het gebied van stad maken in praktijk te brengen. Een agenda die zich richt op een andere manier van kijken bij alle betrokken actoren en instituties. Dit is de agenda die de 5<sup>e</sup> IABR op tafel wil leggen bij de Urban Summit.

De Urban Summit wordt georganiseerd in het openingsweekend van de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City*. Deze *Summit* wil de 'city-makers' bereiken, een internationaal gezelschap van stakeholders, beleidsmakers, politici, ontwerpers en andere stedelijke professionals.

Het is tijd voor de volgende stap. We moeten niet alleen expliciet willen maken wat er op het spel staat, maar ook hoe we verder willen. Er liggen kansen voor een verander-agenda voor de stad, een agenda die aanzet tot actie, tot werkelijke transformatie en institutionele

verandering; een *urban agenda* die gedreven wordt door de dynamiek en de potenties van de steden zelf. Die kansen moeten we grijpen. *No cities, no future.*

Xavier Briggs (Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, Verenigde Staten) zal de Urban Summit voorzitten. Briggs zal de agenda die op die dag wordt ontwikkeld, verder verfijnen, samen met Henk Ovink (Ministerie van Infrastructuur en Milieu en co-curator van de 5<sup>e</sup> IABR). Andere sprekers op de Urban Summit zijn Damon Rich (Stad Newark, Verenigde Staten), Anne Skovbro (Stad Kopenhagen, Denemarken) en Joachim Declerck (Architecture Workroom Brussels en co-curator van de 5<sup>e</sup> IABR).

De 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* – Urban Summit wordt georganiseerd door de IABR in nauwe samenwerking met het Nicis Institute en EMI.

Nicis Institute is het stedelijk kennisinstituut van Nederland en verbindt kennis met praktijk door middel van onderzoek, advies op maat, kennisverspreiding en opleidingsprogramma's. Nicis werkt in Europa nauw samen met het European Metropolitan network Institute (EMI), een netwerkorganisatie voor steden, kennisorganisaties, beleidsmakers en wetenschappers op stedelijk, nationaal en Europees niveau.

## DE MAAKBARE STAD? OVER 'DE MAAKBARHEID' VAN STEDEN EN STEDELIJKE REGIO'S OP HET GRENSVLAK VAN RUIMTELIJK ONTWERP EN RUIMTELIJKE WETENSCHAPPEN

Dit jaar wordt het voorjaarssymposium van de Regional Science Association Nederland (RSA-NL) georganiseerd in samenwerking met de IABR. Op de agenda staat 'de maakbaarheid' van steden en stedelijke regio's. Nederland kent een rijke traditie van stedenbouw en planologie. Dit wordt vaak geassocieerd met

de vijf nota's Ruimtelijke Ordening en termen als groeikernen, Vinex-wijken en stedelijke netwerken, die inmiddels onderdeel zijn geworden van het dagelijks taalgebruik. Recent is er veel aandacht voor *city marketing* en de invloed van de creatieve klasse op stedelijke ontwikkeling en de daarmee samenhangende *gentrification* van bestaande stadswijken. Toch weten we ook dat gebiedsontwikkeling complex is en stedelijke groei vaak moeilijk voorspelbaar. Hoe maakbaar zijn de economie, cultuur en identiteit van een stad eigenlijk en welke rol moet de overheid hierin spelen? Is er een formule te vinden voor het ontwerp van een stad? Moet 'de maakbaarheid' van steden niet gerelativeerd worden?

De afgelopen jaren is er over dit onderwerp veel gesproken door zowel architecten, stedenbouwers en planologen als geografen, ruimtelijk economen en stadssociologen. Maar ze hebben niet voldoende met elkaar gesproken, er is sprake van relatief weinig interactie tussen ruimtelijk ontwerp en de ruimtelijke wetenschappen. Wanneer deze kloof overwonnen kan worden, zou dit niet alleen kunnen leiden tot een beter begrip van de maakbaarheid van steden, maar ook tot een effectievere ontwikkeling van toekomstige steden.

Het thema van de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* biedt een uitgelezen kans voor de twee disciplines om met elkaar in gesprek te gaan.

De Regional Science Association Nederland (RSA-NL) is een stichting die zich bezighoudt met onderzoek en beleid op het gebied van regionale en stedelijke economische en sociale vraagstukken. RSA-NL is sterk multi- en interdisciplinair, en telt zowel economen, geografen, planologen, demografen en sociologen onder haar leden.

'De Maakbare Stad?' wordt georganiseerd door het Institute for Housing and Urban Studies (EUR), de Erasmus Universiteit Rotterdam, de Universiteit Twente en de Radboud Universiteit Nijmegen.

## MAKING 'DESIGN & POLITICS' ONTWERP EN POLITIEK SNIJDT DOOR DE INHOUD, DEFINIEERT PROCESSEN, VERSTERKT ALLIANTIES EN PRIKKELT ONDERWIJS

Dit debat, dat aansluit bij de thema's van de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* en bij de missie van de Aedes Network Campus Berlin (ANCB), draait om sectoroverschrijdende en multidisciplinaire benaderingen van stad maken. Het ontwerp van de stad wordt het politieke domein binnengeloodst en het stedelijke beleid wordt gedefinieerd in termen van een ontwerpbepaling. Het project bouwt voort op een eerdere reeks van zeven debatten, *Design & Politics: The Next Phase*, die de ANCB in 2011 in Berlijn organiseerde. De co-curator van die reeks was Henk Ovink, tevens een van de curatoren van de 5<sup>e</sup> IABR.

*Making 'Design & Politics'*, het afsluitende debat, is bedoeld om de ideeën en voorstellen die eerder ter tafel zijn gebracht – over processen, samenwerkingsverbanden en onderwijs en over hoe deze kunnen bijdragen aan een nieuwe politieke benadering van de architectuur en de stedenbouw – verder te brengen door conclusies te trekken en concrete actiepunten te formuleren.

Dit debat zal op zijn beurt de opzet voorbereiden van een universitaire ontwerpwerkgroep die de ANCB in de zomer van 2012 in Berlijn organiseert. Deze werkgroep zal een serie collaboratieve processen en allianties die kunnen worden ingezet om stad te maken, gaan doordenken en testen.

Een publicatie over dit onderwerp, die deel uitmaakt van de reeks *Design & Politics* die is geïnitieerd door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Uitgeverij 010, wordt verwacht in de herfst van 2012.

De ANCB – The Metropolitan Laboratory is een cultureel en educatief platform voor eigentijds stedelijk-architectonisch discours. De ANCB onderkent de wisselwerking tussen de cruciale uitdagingen waarmee steden worden geconfronteerd en de fysieke omgeving, het culturele gedrag en de gestage vooruitgang op het gebied van technologie en materialen, en genereert interdisciplinaire en sectoroverschrijdende samenwerkingsverbanden die nodig zijn om te komen tot innovatieve inzichten, posities en visies.

Design & Politics wordt georganiseerd door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de ANCB – The Metropolitan Laboratory, in samenwerking met de IABR, het NAI en het Goethe Instituut Rotterdam

## MAKING CITIES = MAKING REGIONS: METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Het zijn meer en meer de steden en stedelijke regio's die sociale en economische ontwikkelingen in de wereld voortstuwen; hier liggen de kansen voor een werkelijk duurzame samenleving. De stedelijke regio is de plek waar opgaven het meest manifest samenkomen en waar de antwoorden en allianties (moeten) worden gevonden en gemaakt. Dat is een van de belangrijkste uitgangspunten van de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City*.

Er wordt al lange tijd samengewerkt in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. De samenwerking die zich de afgelopen jaren ontwikkelde, laat zich omschrijven als een organisch proces van onderop. Het kabinet, dat inzet op specifieke stedelijke regio's in Nederland, juicht de metropoolvorming van Rotterdam en Den Haag toe en heeft de gemeenten in de regio gevraagd om een concreet voorstel te doen voor de invulling van deze metropoolregio.

De metropolitane opgave bestaat eruit de verschillende fragmenten van het gebied, sterk én zwak, deel te maken van de dynamiek van de gehele regio en effectief te zijn op het lokale zowel als op het nationale niveau. Dat vergt een andersoortige afstemming van beleidskeuzes

op sociaal, economisch en ruimtelijk vlak, en op de verschillende bestuursniveaus.

Op 1 januari 2013 gaat de metropoolregio Rotterdam Den Haag officieel van start. Dit is dus het moment om het debat te voeren over wat het betekent een metropoolregio te zijn, voor de betrokken gemeenten, voor de provincie, voor de nationale overheid.

'Een Metropool in Wording' wordt georganiseerd door het Planbureau voor de Leefomgeving en het Ministerie van

Infrastructuur en Milieu, in samenwerking met de IABR en de metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Het Planbureau voor de Leefomgeving is een inhoudelijk, onafhankelijk onderzoeksinstituut op het gebied van milieu, natuur en ruimte, dat organisatorisch onderdeel is van de rijksoverheid.

## NAI PLATFORM

Aansluitend op de conferenties in de openingsweek van de 5<sup>e</sup> IABR zal het NAI Platform van begin mei tot eind juni wekelijks in het teken staan van *Making City*.

Ook zullen er in die periode door de IABR en zijn partners nog andere bijeenkomsten en debatten worden georganiseerd.

Voor het actuele programma, zie [www.nai.nl](http://www.nai.nl) en [www.iabr.nl](http://www.iabr.nl).

# LEZINGEN, CONFERENTIES EN DEBATTEN OP DE TEST SITE ROTTERDAM

## PROGRAMMERING TEST SITE ROTTERDAM

In de *Dépendance* op de Test Site Rotterdam worden tot medio augustus lezingen, presentaties, discussies, workshops en een praatcafé georganiseerd.

De doorlopende programmering in de *Dépendance* is het actieve reflectie-orgaan van de Test Site Rotterdam. Doel is om aan het einde van de 5<sup>e</sup> editie van de IABR het kader voor de Test Site 2014 te kunnen schetsen. Door te verkennen, te reflecteren, te debatteren en te inspireren. Door internationale expertise te koppelen aan lokale kennis, op en van de Test Site, en door ontmoetingen en gesprekken te faciliteren.

Het programma bestaat uit lezingen, workshops, kleine festivals, tours, korte discussies, brainstormsessies en filmvertoningen.

In een serie van acht *lezingen* vertellen de nationale en internationale sprekers over hun dagelijkse praktijk en maken zij de koppeling met de Test Site Rotterdam.

In de *workshops* worden de kansen blootgelegd voor particulier opdrachtgeverschap in Rotterdam. Het stadsbestuur wil het particulier ontwikkelen graag stimuleren. Workshop Rotterdam nodigt rondom een tiental locaties in Rotterdam burgers, ambtenaren en ontwerpers uit om de potenties en de tactieken van integrale gebiedsontwikkeling in hun gebied te verkennen. De *kleine festivals* zijn een close-up van de vijf

strategieën – Routing, Plek Maken, Transformatie, Verdichting en Lokale Economie – die toegepast worden op de Test Site. De festivals demonstreren de strategieën en zullen in de organisatie ervan het gemeentelijk beleid bevragen.

Het café faciliteert korte discussies en filmvertoningen.

Om ook aandacht te genereren voor een kleiner publiek wordt in de *Dépendance* het café geprogrammeerd met een toegankelijk programma: korte discussies en filmvertoningen. De doelgroepen zijn de gebruikers van het Schieblock, bezoekers van de biënnale en passanten van het gebouw. De korte discussies kunnen daarnaast ook gebruikt worden om critici een podium te bieden.

Voor het actuele programma, zie [www.iabr.nl](http://www.iabr.nl).

De programmering en organisatie liggen in handen van de IABR Test Site curatoren, Elma van Boxel en Kristian Koreman (ZUS), en de coördinator van de *Dépendance*. De partners zijn de IABR, het Stimuleringsfonds voor Architectuur, Rotterdam ArchiGuides, AIR, Stadsontwikkeling Rotterdam en de Vereniging Rotterdam Central District.

## DESIGN & POLITICS #6 ARE WE THE WORLD? RANDSTAD HOLLAND VS SÃO PAULO, ISTANBUL AND DETROIT

Decennia lang werd Nederlands ontwerp geëxporteerd naar steden over de wereld. Eerst werd het polycentrische Randstadmodel in de

wereld gezet, vervolgens de fris-moderne attitude van de SuperDutch architecten, en meer recentelijk worden de middelen en expertise van de ontwerpinstellingen ingezet voor projecten in Azië en Zuid-Amerika. Maar zijn Hollands vernuft, pragmatiek en procesmanagement wel hetgene waar de explosief groeiende – of krimpende – steden van de eenentwintigste eeuw echt behoefte aan hebben? Is de stad niet veel meer een politieke kwestie van toegankelijkheid, gelijkheid en democratie? Wat levert het Nederlands model de wereldsteden op, en wat kan Nederland er zelf van leren?

*Are We The World?* is het zesde deel in de serie *Ontwerp & Politiek*, een initiatief van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, over de interactie tussen planning, ontwerp en politiek. Dit deel is samengesteld door de leerstoel *Design as Politics* onder leiding van Wouter Vanstiphout aan de TU Delft. In dit zesde boek wordt de Randstad systematisch vergeleken met São Paulo, Istanbul en Detroit, en wordt er gespeculeerd over alternatieve ruimtelijke visies, idealistische architectonische interventies en een nieuw politiek engagement voor de betrokken steden in het bijzonder, en het ontwerp in het algemeen. Dit boek is een pleidooi voor uitwisseling van ideeën, maar vooral voor een nieuw politiek engagement met het ontwerpen aan de stad.

*Design & Politics #6* wordt georganiseerd door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Technische Universiteit Delft, faculteit Bouwkunde





# MAKING CITY MEDIA

170

# LEVE DE STAD

**Onder de vlag ‘Leve de Stad’ zal de VPRO vanaf 16 april 2012 een programmatisch vervolg geven aan het succesvolle project ‘Eeuw van de Stad’, de samenwerking met de 4<sup>e</sup> Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam in 2009. Een week lang zal de VPRO op radio, televisie, digitaal en in de gids aandacht besteden aan de stad en aan al die mensen die bezig zijn vorm en inhoud te geven aan het verbeteren van de stad en de leefbaarheid ervan.**

Daarbij sluit de VPRO aan op *Making City*, een titel die beweging suggereert, ook in het denken over de stad. Want als architecten, stedenbouwers, beleidsmakers en planologen één ding heel goed hebben ondervonden de laatste jaren, is het wel dat burgers graag nauw betrokken worden bij het maken van de stad en hun woonomgeving. De stedelijke omgeving raakt niet alleen professionals, maar ook de bewoners zelf. De stad als motor van economische, culturele, politieke, wetenschappelijke en zelfs ecologische ontwikkelingen verdient serieuze aandacht. Onder invloed van de verstedelijking verandert ons leven immers ingrijpend. We maken deel uit van de grootste volksverhuizing in de geschiedenis van de mensheid: de trek naar de stad. Van de 3 miljard stadsbewoners op de wereld woont nu een derde in een sloppenwijk en dat aantal neemt snel toe. Over 20 jaar woont tweederde van de wereldbevolking in steden. Zowel de IABR als de VPRO wil die dynamiek en potentie van de stad voor het voetlicht brengen; de stad als oplossing of op zijn minst als kans in plaats van als probleem.

## AGENDA

Het informeren, mobiliseren, ja zelfs activeren van een groot publiek vormt dan ook de pro-

grammatische kern van de alliantie tussen IABR en VPRO. De IABR wil graag een breder publiek bereiken dan de vakgenoten en professionals in het veld. De VPRO zoekt naar natuurlijke partners die een verdiepende rol kunnen spelen bij het samenstellen van een themaweek. Er speelt nog een factor voor de VPRO: we vinden het belangrijk thema's als ruimtelijke ordening en verstedelijking binnen de publieke omroep te behartigen. De VPRO heeft die focus al jaren, of het nu is op lokaal en regionaal niveau (denk aan *Landroof*, *De Slag om Nederland*) of op internationaal niveau (*DNW*, *Tegenlicht*, *Metropolis*). Het recente kijkcijfersucces van *Nederland van Boven* bewijst dat er wel degelijk spannende televisie te maken valt over een abstract onderwerp als ruimtelijke ordening. Met deze tweede themaweek wil de VPRO verstedelijking nog nadrukkelijker agenderen.

## AVONTUUR

In 2009 stortte de VPRO zich gretig in een nog onbekend avontuur: een week programmering rond het biënnale-thema *Open City* en de razendsnelle groei van (wereld)steden. Wat in aanzet begon met een handvol programma's op radio en tv groeide al snel uit tot een veelomvat-



tend, multimediaal project, waarbij de website en de gids de verbindende elementen vormden. De grote belangstelling voor verstedelijking werd ook fysiek zichtbaar tijdens de inleidende manifestatie in Pakhuis de Zwijger in Amsterdam, waar destijds debatten, filmpremières en ontmoetingen plaatsvonden tussen vakgenoten, mediamakers en andere belangstellenden. De zaal was binnen de kortste keren uitverkocht. Voor 'Leve de Stad' organiseert de VPRO op 12 april opnieuw een kick-off in Pakhuis de Zwijger.

De televisie en radioredacties zullen vanaf 16 april vanuit heel verschillend perspectief het fenomeen verstedelijking belichten. Een kleine greep uit het aanbod: *Tegenlicht* signaleert dat steeds meer bedrijven, zoals Siemens, Cisco en IKEA, zich op het maken van, soms complete steden storten. Het wetenschapsprogramma *Labyrint* zal met een kritische blik kijken naar de planning van steden en stedenbouw. Presentator Wim Brands zal op zijn beurt relevante auteurs uitnodigen voor het programma *Boeken* en portretteert in de nieuwe reeks *Nieuwkomers* schrijvers die zich in een nieuwe stad vestigden en daarover publiceerden. *Andere Tijden* zal aandacht besteden aan de ideeën achter Blauwestad, een nieuwe woonplek in de Groningse gemeente Oldambt, door het voormalige Ministerie van VROM bestemd als een van de zes gebieden in Nederland waar de leefbaarheid moest worden gestimuleerd. *Vrije Geluiden* komt met een uitzending over stadsgeluiden en componisten die zich door de stad lieten inspireren. Ook *Motel de Jong*, *Villa Achterwerk* en jongerenplatform *Dorst* zullen aanhaken bij 'Leve de Stad'.

Radio is sterk vertegenwoordigd tijdens de themaweek: om te beginnen met een live uitzending vanuit Rotterdam op Radio1 tijdens de officiële opening van de 5<sup>e</sup> IABR: *Making*

*Cities* op 19 april. Daarnaast zullen de redacties van *Argos*, *OVT*, *Labyrint Radio* en *Brands met Boeken* aansluiten bij het thema *Making City*. Bij *De Avonden* op Radio 6 zullen de nodige gesprekken worden gevoerd met architecten, beeldend kunstenaars en planologen en *Bureau Buitenland* gaat naar Istanbul.

In die eerste week zullen digitale themakanalen Wetenschap24, Holland Doc 24 en Geschiedenis 24 voor de nodige verdieping zorgen. Zo zendt Holland Doc 24 korte droomstadfilmpjes uit waarin (burger)initiatieven worden gevolgd, die de stad en het leven in de stad verbeteren. Van burgers die hun eigen ecowoning bouwen tot een restaurant dat buurtbewoners uit hun isolement bevrijdt. De filmpjes, die tot stand komen met steun van het Stimuleringsfonds voor Architectuur, vormen samen een staalkaart van *best practices*, zodat het wiel niet overal een tweede keer wordt uitgevonden en andere bewoners op nieuwe sporen worden gezet. De beste projecten worden uiteindelijk bekroond met een publieksprijs en een juryprijs die tijdens de biënnale worden uitgereikt.

Met 'Leve de Stad' wil de VPRO een stem geven aan de bewoners van de stad. Door ze te wijzen op interessante projecten, door ze te voeden met inspirerende ideeën en door het maatschappelijk debat over de leefomgeving te stimuleren. Maar bovenal door het verhaal te vertellen van de stadsbewoner zelf. De meest recente en volledige informatie over de programmering van 'Leve de Stad' is te vinden op [www.vpro.nl/levedestad](http://www.vpro.nl/levedestad).

**Wim Schepens**  
Projectleider VPRO

# MAKING CITY TENTOON- STELLINGEN

# SMART CITIES

**Slimme steden creëren meer banen, zijn schoner, flexibeler, efficiënter en veiliger. Tevens dragen ze bij aan een meer duurzame wereld, ook in sociale en economische zin.**

Bij *Smart Cities* wordt vaak gedacht aan een beperkt aantal nieuwe, door technologie gedomineerde supersteden zoals die sinds het begin van dit millennium met wisselend succes worden ontwikkeld in met name Azië en het Midden-Oosten. In een slimme stad is technologie echter alleen maar een middel, en dan nog slechts één van de middelen die ingezet kunnen worden om een stad succesvol te maken. Bij daadwerkelijk slimme steden is er meestal sprake van het succesvol inspelen op zes elementen.

*Smart economy*: het versterken van economische verbanden binnen de stad en met de omringende gebieden en de regio.

*Smart infrastructure* : een slimme omgang met mobiliteit en ICT.

*Smart environment*: het optimaal gebruik maken van natuurlijke hulpbronnen en de omgang met klimaat.

*Smart people*: het zo goed mogelijk inzetten van menselijk kapitaal.

*Smart living*: het bevorderen van de leef- en verblijfskwaliteit (*quality of life*).

*Smart coalitions*: het sluiten van slimme coalities door burgers, bestuur en instituties.

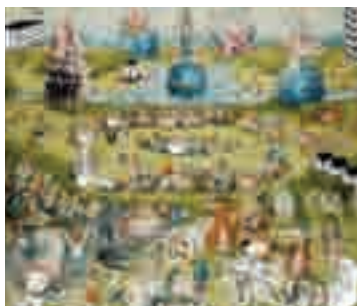
Pas wanneer deze elementen op succesvolle wijze verbonden worden met elkaar en met

bestaande economische en sociale condities, en aan economische strategieën voor stedelijke ontwikkeling is er daadwerkelijk sprake van een slimme stad.

## PARALLEL CASES II

In *Smart Cities - Parallel Cases II* tonen studenten en jonge onderzoekers uit de hele wereld hoe zij op dit moment aankijken tegen de 'intelligente stad'. De geselecteerde projecten zijn afkomstig uit Australië, Brazilië, Canada, Duitsland, Groot-Brittannië, Italië, Japan, Nederland, Oostenrijk, Polen, Taiwan, de Verenigde Staten en Zuid-Afrika.

De nadruk ligt daarbij op ontwerp- en onderzoeksprojecten waaraan ook door disciplines buiten het domein van de architectuur en stedenbouw een bijdrage wordt geleverd. De 23 projecten tonen een breed spectrum aan factoren en thematieken die volgens de inzenders bepalend zijn voor de manier waarop intelligente steden zich in de toekomst zullen ontwikkelen. Distributie, energie, ICT, infrastructuur, hergebruik, voedselproductie en nieuwe samenwerkingsvormen zijn enkele van de thema's die bij de zoektocht naar de slimme stad in deze tentoonstelling naar boven komen.



Denken vanuit de specifieke lokale context én vanuit globale trends, samenwerking, en slimme koppelingen blijken door de projecten heen relevante strategieën voor de slimme stad te zijn. Dit heeft deels te maken met infrastructuur en digitale connecties, maar juist ook met het verbinden van talenten aan markt, van kennis aan technologie en van gebruikers aan planning en beheer als de belangrijke succesfactoren voor de stad van de toekomst.

Vanuit de integrerende capaciteiten van architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur ontstaan er in samenwerking met andere

disciplines nieuwe kansen en mogelijkheden voor het tot stand brengen van deze ‘intelligente stad’ en het vormgeven aan nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen.

Smart Cities is de tweede editie van Parallel Cases, een samenwerking van de IABR met de zes Academies van Bouwkunst in Nederland, waarin parallel aan de hoofdtenoonstelling de jongste generatie ontwerpers onderwijs- en onderzoeksprojecten van over de hele wereld presenteert die aan het hoofdthema gerelateerd zijn. ‘Smart Cities – Parallel Cases II’ is samengesteld door de gezamenlijke Academies van Bouwkunst in Nederland en komt tot stand met steun van het Stimuleringsfonds voor Architectuur.

176

## SMART CITIES – PARALLEL CASES II: DE PROJECTEN

### SMART TRANSFORMATIONS

Academie van Bouwkunst, Amsterdam

*Smart Transformations* onderzoekt het aanpassingsvermogen en de flexibiliteit van stedelijke condities in Amsterdam-Noord en Almere (Nederland), de *favela* Heliópolis in São Paulo (Brazilië) en de stad Ho in Ghana. Door bewoners en andere gebruikers te betrekken bij de transformatie van ruimten en gebouwen kan de stad op een slimme manier veranderen, reagerend op de vraag. De Academie van Bouwkunst Amsterdam draagt aan de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* bij met een project dat de uitwisseling van kennis van specifieke ‘DNA-structuren’ propageert, zodat er een nieuwe overlap van condities kan ontstaan in elk van de vier cases.

### THE PRODUCTION OF WELL-BEING

ARTEZ, faculteit Bouwkunde, Arnhem

De slimme stad wordt meestal vanuit een technocratisch standpunt bekeken. Om werkelijke welvaart te creëren is dit echter ontoereikend. In een welvaartsmodel dient rekening te worden gehouden met alle aspecten van een levenscyclus: niet uitsluitend met aspecten die altijd al ter tafel komen als het over duurzaamheid gaat, zoals de vraag naar energie, afvalverwerking, uitstoot en transport, maar ook met maatschappelijke aspecten zoals werkgelegenheid, scholing en kwaliteit van leven. Dit vraagt om een nieuwe, ontwerpbenadering die niet langer objectief en afstandelijk is, maar subjectief en empathisch en tegelijkertijd rationeel.





## FUTURE CITIES

**Technische Universität Berlin, Berlijn, Duitsland**

Future Cities onderzoekt strategieën om bestaande steden in veerkrachtige structuren te transformeren. Van steden uit het verleden naar steden van de toekomst. In dit project wordt onderzocht wat het potentieel van bestaande twintigste-eeuwse stedelijke structuren is om zich aan te passen aan de urgente economische, ecologische en maatschappelijke vraagstukken van de eenentwintigste eeuw. De voorgestelde aanpak is niet om uit te wissen wat er is, maar om vanuit de bestaande context te werken en er het beste van te maken.

## RAUMSTADT-MODELL BERLIN

**Technische Universität Berlin, Berlijn, Duitsland**

Leegstand is in Berlijn en veel andere westerse steden een groeiend probleem. De bijdrage van studenten aan de TU Berlijn aan de 3<sup>e</sup> Internationale Bau Ausstellung (IBA) bestaat uit een kaart waarop meer dan 1.000 door de studenten gevonden 'Berlijnse leegten' staan aangegeven – onderbenutte locaties, restruimten en meer dan 200 grote, leegstaande gebouwen – die allemaal iets zouden kunnen bijdragen aan een duurzamere ontwikkeling van de stad. Het Raumstadt-Modell Berlin droeg bij aan het brede maatschappelijke debat over het IBA-concept en de toekomstige ontwikkeling van Berlijn in het algemeen.

## MESSYTECH – LOS ANGELES CLEANTECH CORRIDOR COMPETITION

**University of Virginia School of Architecture, Charlottesville, Verenigde Staten**

In de Cleantech Corridor wordt onderzocht of de twintigste-eeuwse industriële infrastructuur zo kan worden veranderd dat ze tegemoetkomt aan de eisen van de eenentwintigste-eeuwse economie. De Corridor, in het centrum van Los Angeles, zal worden herontwikkeld tot een centrum voor slimme, groene en technologisch verfijnde productie. Het project *MessyTech* neemt de totale levenscycli in overweging die bij de zogenaamde 'schone' industrie zijn betrokken en die ingewikkeld, dynamisch en in werkelijkheid misschien niet helemaal schoon zijn. Daarom wordt hier een 'vuile' benadering tegenover gesteld van de oplossing van milieuvraagstukken en technische problemen, die de inherente dynamiek van het bestaande stedelijke weefsel accepteert. Zo wordt Los Angeles van een nieuwe identiteit voorzien.

## CHANGING PATTERNS

**University of Strathclyde, Department of Architecture, Glasgow, Schotland**

Dit project gaat uit van een kritische betrokkenheid bij de 'veranderende patronen' van politieke, maatschappelijke en economische ruimten. Wie de patronen van deze veranderingen in verschillende locaties en onder verschillende condities herkent, komt tot andere ontwerp oplossingen en beelden en tot



ingrepen op een andere schaal. De ontworpen oplossingen kunnen worden beschouwd als motoren van een gemeenschap, de stad en de wereld. Ze versterken een natuurlijk fenomeen en maken gebruik van lokale hulpbronnen en materialen. In dit project wordt geprobeerd deze problemen door middel van architectonische interventies of initiatieven op te lossen en zo slimmere steden voor onze toekomst te creëren.

## DE INTEGRALE TRAM – EEN ONDERZOEK NAAR MULTIDISCIPLINAIRE PLANNING

**Hanzehogeschool, Academie voor Architectuur, Bouwkunde en Civiele Techniek, Groningen**

De workshop *Integrale Tram* is een onderzoek naar de meerwaarde van een multidisciplinaire benadering van grootschalige ingrepen in een stedelijke context. De onderzoeksvraag was of een andere dan de traditionele aanpak van planning en uitvoering tot voordelen en nieuwe inzichten kan leiden. In multidisciplinaire teams is gezocht naar kansen die de aanleg van de tram kan genereren voor het stedelijk functioneren: uiteenlopende maatschappelijke en ruimtelijke vraagstukken worden in onderlinge samenhang aangepakt. Op plekken langs het tracé worden nieuwe impulsen gerealiseerd, die tegelijk meer draagvlak opleveren voor de tram. Kortom, een integraal ontwikkeld tramtracé kan de stad op veel meer manieren aansluiten, ontsluiten en verbinden!

## DELTA CITY AND DISMANTLING/REBUILDING: A NEW FRAMEWORK FOR WILLETS POINT

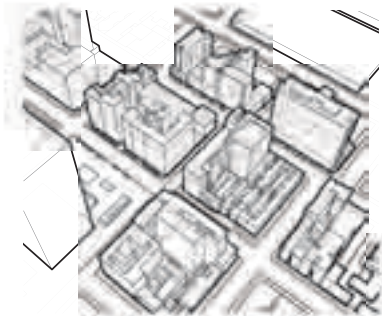
**Graduate School of Design, Harvard, Cambridge, Verenigde Staten**

Twee verschillende benaderingen, twee verschillende nieuwe kaders voor de sterk vervuilde en politiek omstreden wijk Willets Point in New York. *Delta City* behelst voorstellen voor de reorganisatie van de stedelijke omgeving en nieuwe gebouw- en landschapstypologieën voor dit gebied. Ze zijn gebaseerd op slimme landschappelijke interventies, die gebruik maken van hydrologische en ecologische processen. *Dismantling/Rebuilding* is gebaseerd op patronen van grondbezit, op het huidige niveau van bodemverontreiniging en op de regelmatig voorkomende overstromingen. Om giftig metaalafval te zuiveren wordt een systeem van gemodificeerde beplanting toegepast (fyto-remediatie). Gebouwen worden gesloopt en innovatieve systemen voor nieuwbouw en bescherming tegen hoog water worden strategisch ingezet. Daaruit komen nieuwe stedelijke structuren en landschapstypologieën voort.

## SENDAI OASIS – POST 311 / THOUSAND RAIN GARDENS

**Graduate School of Engineering, Department of Architecture, Urban and Architecture Design Laboratory + Sendai School of Design, Tohoku University, Tohoku, Japan**

Als gevolg van de rampzalige aardbeving die in maart 2011 plaatsvond in Noord-Japan, zijn kunstmatige infrastructurele werken zoals



179

kerncentrales, afvalwaterzuiveringsinstallaties en tsunami-dijken ingestort. Deze infrastructurele megaprojecten bleken kwetsbaar te zijn. *Sendai Oasis* stelt een alternatief, gemeenschapsgericht, rampenbestendig en slim scenario voor. Het project richt zich op de waterreserves van deze regionale hoofdstad en presenteert een plan op basis van een netwerk van duizenden kleine regentuinten. Deze tuinen koppelen waterreservoirs aan waterhergebruik en risicomangement in geval van overstromingen, terwijl ook gebruik wordt gemaakt van *smart-grid* technologie. Geleidelijk aan kunnen de tuinen in *Sendai* een vitaal milieunetwerk en nieuwe openbare groene ruimten gaan vormen, waarbij de oude waterbronnen nieuw leven wordt ingeblazen.

## JEPPE

**School of Architecture and Planning, University of the Witwatersrand, Johannesburg, Zuid-Afrika, in samenwerking met de afdeling Architectuur, Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening (ASRO) van de Katholieke Universiteit Leuven, Leuven, België**

*Jeppe* is een wijk in de binnenstad van Johannesburg waar nauwelijks regels gelden. Pan-Afrikaanse bedrijven bevoorraden er straatventers, distribueren er goedkope merkgoederen, en maken en verkopen er gordijnen. De combinatie van grote hoeveelheden lokale en Chinese namaakartikelen, minuscule winstmarges en bovenal heel veel mensen heeft *Jeppe* in het epicentrum van de Zuid-Afrikaanse informele economie veranderd. De gebouwen in *Jeppe* stammen uit de jaren 1950 en 1960 en stonden tien jaar geleden

nog leeg. Tegenwoordig liggen de huurprijzen hier hoger dan in het winkelcentrum van de luchthaven.

Wat maakt *Jeppe* slim? Er is geen leegstand en ruimten worden ad hoc en snel gewisseld. De statische ruimten zijn minutieus afgestemd op de stromen van goederen, geld en mensen. In de wijk is persoonlijke dienstverlening overal aanwezig en altijd dichtbij.

## WORKSHOP CITY STREAKERS

**Hogeschool Zuyd, Maastricht**

Vroeger werden onze steden opgetrokken uit gewapend beton, tegenwoordig zijn gebouwen gevuld met glasvezel. Dit type wapening vergemakkelijkt het mondiale dataverkeer, mits gekoppeld aan een netwerk met een oneindige capaciteit. *City Streakers – Smart City* is een combinatie van slimme economie, slimme context, slim management en slim leven, geleid door slimme bewoners. Het project *City Streakers* houdt zich bezig met de vraag hoe de huidige stad verbonden zal blijven wanneer detailhandel via internet plaatsvindt en vastgoed leegstand wordt. Wat betekent stedelijkheid in de slimme stad, en hoe leefbaar is zo'n stad?

## URBAN DATING

**RMIT University, Melbourne, Australië**

De *Urban Dating*-werkgroepen richten zich op de verhoudingen tussen de verschillende soorten coalities van stakeholders en nieuwe planningsinstrumenten. *Urban Dating* zoekt



naar nieuwe strategieën om tot slimmere manieren van communiceren te komen. Daarmee wordt het probleem opgelost, dat ontstaat wanneer er op de klassieke manier wordt ingegrepen in de bestaande stad, namelijk dat van de tegenstrijdige belangen en daaruit voortvloeiende conflicten tussen projectontwikkelaars, grondeigenaren, en de gebruikers van gebouwen en de publieke ruimte. Ook planners en ontwerpers krijgen bij het koppelen van de verschillende stakeholders een nieuwe rol. Minder gecompliceerde coalitievorming levert rijkere resultaten op in stedelijke ontwikkelingsprocessen.

## THE (I)DEAL CITY

**College of Architecture and Urban Planning, University of Michigan, Ann Arbor, Verenigde Staten**

De geschiedenis van de stedenbouw is vol visioenen van ideale steden die zijn voortgekomen uit denkbeeldige utopische samenlevingen. De eigentijdse stedenbouw is te ingewikkeld voor zulke fantasieën. Zo zal de stad bepaalde hulpbronnen in ongelijke mate aan haar regio onttrekken en tegelijkertijd andere in overvloed produceren. De stad zal nooit bestaan uit een volmaakte samenleving van gelijkgestemde individuen, maar er kunnen zich wel nieuwe hybride stedelijke collectieven ontwikkelen. De *(i)Deal City* ligt in de Texaanse stad Round Rock en is geen Utopia – het is een pragmatische en inventieve onderhandeling tussen de stedenbouw en de bewoners van de stad en haar regio. The *(i)Deal City* is kort door de bocht, realistisch en zit boordevol fantasierijke ideeën voor de toekomst.

## SUSTAINABLE INFORMAL TERRITORIES LAB\_HELIÓPOLIS

**Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, Brazilië; Academie van Bouwkunst Amsterdam, Amsterdam; Parsons The New School for Design, New York, Verenigde Staten en Secretaria Municipal de Habitação, Prefeitura da Cidade de São Paulo (SEHAB), CEDECA en UNAS, São Paulo, Brazilië**

Wie binnen een gemeenschap een systeem van co-creativiteit wil ontwerpen heeft een slimme tactiek nodig. Onze huidige steden zijn meerlagige ecosystemen op het snijpunt van fysieke en digitale werelden. Toch zijn wijken nauwelijks in staat deze *cross-over* te gebruiken om kritisch in te grijpen en hun eigen culture routes en ecologieën effectief uit te onderhandelen. In het specifieke geval van Heliópolis betreft *SITab\_Heliópolis* bewoners, studenten en universitair onderzoekers bij de ontwikkeling van verstedelijkingsmodellen die de vele dimensies van het informele ecosysteem combineren. Via innovatieve communicatie-, ontwerp- en constructietechnieken stelt het lab voorstellen op voor fysiek/digitale stedelijke interventies ten behoeve van de ontwikkeling van nieuwe, hybride, maatschappelijk-ruimtelijke praktijken.

## RESILIENT FEIJENOORD

**Academie van Bouwkunst, Rotterdam**

Feijenoord staat de komende jaren voor een dubbele uitdaging. Veel sociaal-economische indicatoren staan op rood. De werkloosheid piekt, de scholingsgraad is laag, armoede ruikt op. Tevens is dit buitendijkse gebied niet



zo aangepast, dat het de gevolgen van de klimaatverandering aan zal kunnen. Te veel water, te weinig groen, een verouderde infrastructuur. Is er een link tussen deze problemen? Kan een klimaatstrategie de lasten voor de bevolking drukken? Of kan omgekeerd een sociaal-economisch plan ook beschermen tegen het water? Het positieve antwoord op deze vragen is de centrale hypothese van *Resilient Feijenoord*. De globale strategie om van Feijenoord een veerkrachtige wijk te maken is een vijftrapsraket. Sleutelen aan de mobiliteit, de waterhuishouding en de energievoorziening verzekert de leefbaarheid van morgen. Sociale en economische impulsen zorgen vandaag alvast voor een snelle start!

## URBAN RECYCLING 21

**Hochschule Biberach, Studiengang Architektur, Institut für Architektur und Städtebau, Biberach an der Riss, Duitsland**

In Duitsland werd 'Stuttgart 21', een groot-schalig stadsontwikkelingsproject in het gebied rond het Centraal Station van Stuttgart, onlangs synoniem aan het massale burgerlijke verzet tegen top-down stedenbouw. *Urban Recycling 21* verwijst indirect naar deze gebeurtenis en staat een alternatieve benadering voor. De ontwerpstudio verkent slimme woningbouwstrategieën en -typologieën met de bedoeling gebouwen te kunnen toevoegen aan de hellende randen van de stad. Om dit te bereiken worden bestaande kwaliteiten en lokale kenmerken bestudeerd en vertaald in oplossingen in relatie tot de topografische context, rekening houdend met klimaat- en andere intrinsieke aspecten.

## MIQ: MADE IN QUEMOY

**Tamkang University, Department of Architecture, Taipei, Taiwan**

De eilandengroep Quemoy of Kinmen heeft zich de afgelopen 60 jaar nauwelijks kunnen ontwikkelen, door de beperkingen vanwege de Koude Oorlog en de vijandige sfeer tussen de landen aan weerszijden van de Straat van Taiwan (China en Taiwan). De afgelopen jaren zijn de kansen gegroeid voor verzoening en daarmee ook voor uitwisseling over de Straat van Taiwan heen. Investeerders en opportunisten stromen toe in de hoop munt te slaan uit de geografische en institutionele voordelen van Quemoy. *Made in Quemoy* is een ontwikkelingsvisie voor een 'eilandstad'. De bestaande omgeving van Quemoy is bestudeerd, geanalyseerd en getaxeerd. Het project heeft geresulteerd in een uitvoerig, duurzaam en haalbaar ontwikkelingsmodel voor de kusteilanden.

## HOLLANDSTAD INVERTED METROPOLIS

**Fontys Academie voor Architectuur en Stedenbouw, Tilburg**

Op basis van een grondige analyse van het slechte functioneren van de Randstad als stedelijk systeem en de afnemende functionaliteit van het Groene Hart, presenteert *Hollandstad* de nieuwe *Inverted Metropolis*. Dit is een slimme combinatie van kern en rand. Het Groene Hart is sterk in de productie van energie en voedsel en faciliteert watermanagement, transport, recreatie en



afvalrecycling ten behoeve van de compacte ring van steden eromheen. Een slimme inzet van de uitgestrekte waterverbindingen is de drager van het ruimtelijk ontwerp; het is functioneel, het is aantrekkelijk, het verbindt het verleden en de toekomst en geeft het gebied identiteit.

## INFRASTRUCTURAL RECLAMATION

**University of Toronto, Daniels Faculty of Architecture, Landscape, and Design, Toronto, Canada**

Het *Tar Creek Supergrid* is ontstaan uit het idee dat landschappen die ontregeld zijn door industrie, zoals verlaten mijnen, zouden kunnen fungeren als pioniersplekken voor menselijke nederzettingen en innovatie. Het opwekken van zonne-energie maakt deel uit van een voorgenomen nationaal stelsel van centra voor onderzoek naar (en de ontwikkeling van) het opwekken van schone energie. Het opwekkingsproces wordt gebruikt als financiële katalysator voor het herwinnen van de testlocatie in Picher, Oklahoma. Een superstructuur tilt de energie-infrastructuur op, waardoor het mogelijk wordt de locatie weer te gaan bewonen en waardoor het landschap eronder de kans krijgt te herstellen. De modulaire structuur, vervaardigd van lokaal puin, draagt de woningen en het circulatiesysteem, en fungeert als drager van de infrastructuur van de verhoogde stad.

## INFOSTRUCTURES – TYPOLOGICAL INTERVENTIONS FOR AN EMERGING INFORMATION ECONOMY IN SUB-SAHARAN AFRICA

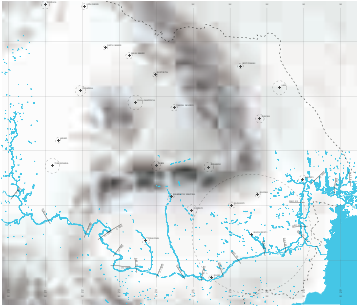
**University of Toronto, Daniels Faculty of Architecture, Landscape, and Design, Toronto, Canada**

Slimme steden zijn steden die in staat zijn hun aansluiting op mondiale informatiestromen te benutten. Omdat informatie en informatiedistributienetwerken een belangrijke rol spelen bij economische ontwikkeling realiseren steden slimme communicatiesystemen om hun inwoners met informatiestromen te verbinden. Dit project zet informatie- en communicatietechnologieën in als middelen voor groei en ontwikkeling. In Sub-Saharisch Afrika worden architectonische ingrepen op het snijpunt van de openbare en de informatieruimte ingezet voor het ontsluiten van informatie- en communicatietechnologieën. In deze context is de rol van fysieke openbare ruimten, waar een groter deel van de bevolking toegang tot informatie kan krijgen, nadrukkelijk van belang, omdat persoonlijke toegang tot informatietechnologie buiten het financiële bereik van meer dan 70 procent van de bevolking ligt.

## PEOPLE MAKE SMART CITIES

**Università IUAV di Venezia, School of Doctorate Studies, Venetië, Italië**

*People Make Smart Cities* is een beschouwing van het dagelijks leven van stedelingen in de verschillende openbare ruimten in de stad. Dit videoproject toont deze alledaags-



heid van Beijing middels een reeks observaties en veldopnamen. Ter ondersteuning van het onderzoek en ter verheldering van de complexe context zijn interviews afgenomen. Er is verhalend gefilmd, belangrijke opeenvolgende gebeurtenissen zijn naast elkaar geplaatst. Het leven en het gebruik van de openbare ruimte levert een essentiële bijdrage aan het proces om de stad slim te maken.

## TRACING FOOTSTEPS – THE DYNAMIC ECOLOGICAL FOOTPRINT

**Akademie der bildenden Künste Wien, Institut für Kunst und Architektur, Wenen, Oostenrijk**

De slimme stad is geen gesloten entiteit die alleen binnen haar eigen grenzen functioneert. Het is een complex samenspel van infrastructuur, netwerken en configuraties dat continu onder invloed staat van zijn natuurlijke omgeving. Het project sluit aan bij deze ecologische manier van denken door een ogenschijnlijk eenvoudig en deels empirisch onderzoek: het meten, analyseren en verbeelden van de geografische omvang van de ecologische voetafdruk van de maker. In dit project wordt het effect dat iemand op het milieu heeft verbeeld en wordt de wederzijdse afhankelijkheid en wisselwerking tussen de variabelen van natuurlijke en stedelijke omgeving getoond.

## INFRASTRUCTURE BEAUTIFUL

**Politechnika Warszawska, Faculteit Architectuur en Stedenbouw, Warschau, Polen**

*Infrastructure Beautiful* is een verwijzing naar de City Beautiful-beweging. De inzet is dat het prettiger is in steden te wonen als we onze infrastructuur mooier maken – dat wil zeggen slim, gezond en toegankelijk maken. Om dit te bereiken moeten storende factoren zoals geluidsoverlast en luchtvervuiling worden geneutraliseerd. Het doel van dit project is om een betere manier te bedenken om gebruik te maken van de infrastructurele ruimten en om de grens tussen architectuur en infrastructuur zodanig te doen vervagen dat tussen die twee een grotere wisselwerking ontstaat.

# DESIGN AS POLITICS

## POLITIEK ONTWERPEN

Het maken van stad, is dat een technisch, een ecologisch of een cultureel probleem? Toen het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Technische Universiteit (TU) Delft in 2009 besloten tot de oprichting van een leerstoel Design and Politics binnen de afdeling Urbanisme van de Delftse faculteit Bouwkunde, leken zij van mening dat het maken van stad in de eerste plaats een *politiek* probleem was. De eerste hoogleraar Design and Politics, Wouter Vanstiphout van Crimson Architectural Historians, stelde met zijn team al snel vast dat het bij Design and Politics niet om twee aparte entiteiten gaat, maar dat ontwerpen een politieke bezigheid *is*. Daarom werd besloten de leerstoel Design *and* Politics om te dopen in de leerstoel Design *as* Politics. Met de tentoonstelling 'Design as Politics' levert de leerstoel een expositie af die een overzicht geeft van relevant werk uit de afgelopen twee jaar, maar de expositie is vooral een reactie op de thema's van de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* en de drie Test Sites in São Paulo, Istanbul en Rotterdam. Hiervoor is gebruik gemaakt van drie verschillende verhaallijnen en drie verschillende sets visuele en andere hulpmiddelen.

### 1. WEG MET HET MASTERPLAN! RELLEN EN STEDENBOUW, 1967-2011

De hechte, maar vaak onderschatte relaties tussen de stedenbouw en politieke agenda's en ideologieën worden verrassend blootgelegd in een analyse van stadsrellen in naoorlogse westerse steden. De rassenrellen van 1967 in Detroit, de Rodney King-opstand in Los Angeles in 1992, de rellen in de Parijse voorsteden in 2005 en de plunderrellen in Engeland in 2011 bewij-

zen allemaal hoe diep ongelijkheid en apartheid ingrijpen in onze steden en hoe gemakkelijk het is dat langdurig te negeren, vooral voor stedenbouwkundigen en stadsontwerpers. Architectuur en stedenbouw zijn kennelijk verworpen tot de centrale noties van stadsmarketing, veroordeeld tot een hersenloos optimisme over de toestand waarin de steden feitelijk verkeren en de richting die het wel eens met ze zou kunnen opgaan. Omgekeerd kunnen architectonische iconen en stedenbouwkundige visies, waarvan je zou kunnen veronderstellen dat ze de progressieve





185

idealen en economische belangen van de elite vertegenwoordigen, voor de 'geknachte massa' onderdrukking en uitbuiting gaan symboliseren, zelfs gewelddadige reacties en rellen veroorzaken. 'Damn the Master's Plan!', riepen de Black Panthers, terwijl ze in 1969 de liberale architecten en politici aanvielen die het masterplan voor de stad New York presenteerden.

Diapresentaties, architectonische reconstructions van de rellen, *soundscape*s en filmclips laten de bezoekers van de IABR zien hoe het maken van de stad eruit ziet door een donkere bril.

## 2. HET POLITIEKE LANDSCHAP: ONGELIJKHEIDSKAARTEN, POLITIEKE MOBILES EN ORGANORAMA'S

Het tweede gedeelte van de tentoonstelling 'Design as Politics' brengt nader aan het licht welke ondergrondse politieke spanningen en maatschappelijke en economische breuklijnen onder onze steden lopen en ervoor zorgen dat we stad maken op een instabiel fundament. We laten zien welke ruimtelijke vorm de inkomensongelijkheid van de inwoners aanneemt en hoe het karakter van een stad door zowel de intensiteit als de geografische spreiding van de ongelijkheid wordt bepaald. Het karakter van een stad blijkt uit haar openbare ruimten, uit haar architectuur, haar trottoirs. Verschil en afstand manifesteren zich in de architectuur, soms subtiel en helder, zoals in de Hollandse straten, of scherp en hard, zoals langs de snelwegen van São Paulo. Hier komen statistiek en straat samen. Ten tweede kijken we aandachtig naar de projecten die de ruggengraat vormen van het

onderzoek van de biënnale van 2012: de drie zogenaamde Test Sites in het Rotterdam Central District, de gemeente Arnavutköy in Istanbul en het gebied Cabuçu de Cima in São Paulo. De politieke achtergrond van elk project is verwerkt tot een Calder-achtige *mobile*. Deze visualiseren de verhoudingen tussen deelnemers die aan een enkel project werken, maar niet echt overlappende agenda's hanteren.

Deze microkosmosen zijn vervolgens opgeblazen tot panoramische overzichten van de metropoolregio's waarin de projecten plaatsvinden. Op de overzichten zijn zowel het stedelijk landschap als de politieke, culturele en economische kenmerken en de dynamiek van de stad te zien, zodat ze als panorama én als organogram fungeren: als *organorama*. Om een breder scala aan steden op deze manier te representeren en ook om het zeldene genoemde vermogen van steden om weg te kwijnen tot ze de dood nabij zijn, te laten zien, is de stad Detroit aan de reeks toegevoegd.

## 3. FACE-OFF EN KIJK VOORUIT

In het derde en laatste gedeelte van de tentoonstelling hanteren we een meer positieve en praktische benadering. We trekken lessen uit de manier waarop deze steden zich hebben ontwikkeld en zijn getransformeerd, uit de manier waarop inwoners en instellingen erin geslaagd zijn door middel van architectuur en stedenbouw aan te passen aan hun veranderlijke lot. Om uit de in deze vier steden opgedane ervaringen zinvolle kennis te kunnen destilleren die elders kan worden toegepast, zijn er aan de faculteit Bouwkunde drie ateliers ingericht. In elk



atelier worden twee stedelijke regio's tijdens een zogenaamde Face-Off, een confrontatie, met elkaar vergeleken. Detroit werd aan de hand van het thema 'leegstand en afwaardering' geconfronteerd met Rotterdam. São Paulo werd aan de hand van het thema 'stedelijke infrastructuur' geconfronteerd met Amsterdam en Istanbul ging aan de hand van het thema 'suburbanisatie' de confrontatie met de Randstad aan. Door delen van de Randstad Holland te vergelijken met Braziliaanse, Amerikaanse en Turkse tegenhangers die gelijksoortige ontwikkelingen doormaken, worden de verschillen tussen de steden op dramatische wijze benadrukt, maar tegelijkertijd komen er door het bedenken van allerlei 'wat als'-scenario's geheel toevallig onverwachte mogelijkheden en oplossingen voor zowel de Nederlandse als de internationale locaties aan het licht. De Nederlandse problemen kunnen misschien op een Braziliaanse manier worden opgelost, de Turkse op een Nederlandse manier en de Rotterdamse vastgoedproblemen op een Detroitse manier.

De Face-Off tussen de vier steden heeft geresulteerd in een reeks projecten van de hand van in de betrokken steden geboren architecten, die een optimistisch en praktisch toekomstperspectief vertegenwoordigen. De projecten gaan bijna onoverkomelijke problemen als suburbanisatie, verkeer, politieke versplintering en economische afbraak niet uit de weg, maar streven er naar dergelijke omstandigheden om te buigen tot nieuwe kansen en ruimtelijke oplossingen voor de stad. De Design as Politics-benadering wil het faux-optimisme van de stadsmarketing overstijgen en oplossingen vinden die tot de kern van de zaak doordringen: waarom is stad maken tegenwoordig zo onmogelijk? De voorgestelde

projecten kunnen gelezen worden als politieke oplossingen voor stedelijke problemen, gepresenteerd via architectuur en stedenbouw. Daarom wordt gesteld dat de afwaardering van leegstaand vastgoed in Detroit en Rotterdam echt de enige manier is om deze gebieden nieuw leven in te blazen, ondanks de enorme controverse die een dergelijke keuze met zich meebrengt. Daarom ook wordt voorgesteld de infrastructuurplannen van São Paulo te democratiseren, door de lege stroken die in de stad onder de elektriciteitsleidingen liggen gestructureerd in gebruik te nemen. Ten slotte wordt voorgesteld de onstilbare honger naar nieuwbouw en de daaruit resulterende, het landschap rondom Istanbul transformerende suburbanisatie radicaal te veranderen van een top-down operatie in een gezamenlijk spel waarbij de stad niet gepland, maar bespeeld wordt. Deze en andere projecten die deel uitmaken van de tentoonstelling 'Design as Politics' hebben één ding gemeen: ontwerpen wordt opgevat als een politiek instrument om economische, democratische en maatschappelijke doelen te bereiken. De projecten pretenderen niet steden te kunnen veranderen in rechtvaardige, harmonieuze en transparante gemeenschappen. Maar doordat de projecten van elkaar leren en hun spanningen en breuklijnen onder ogen zien, schetsen ze een beeld van een stad waarin een veel groter deel van de inwoners achter de stedelijke projecten kan staan.

'Design as Politics' vindt plaats bij Mini-Mall, een nieuw collectief van winkels, galleries, clubs en restaurants in een 100 jaar oud spoorwegstation. Het betreft hier het eerste deel van een project om het spoorwegviaduct Hofbogen te transformeren in een 1,5 km lang gebouw. Dit project, onder leiding van Crimson Architectural Historians, ontstond tijdens de 4<sup>e</sup> IABR: *Open City*.

# MAKING DOUALA 2007-2013

## REIZENDE TENTOONSTELLING VAN DE TRIËNNALE SALON URBAIN DE DOUALA: OVER DE OPENBARE RUIMTE IN DOUALA, KAMEROEN.

'Making Douala 2007-2013', de reizende tentoonstelling van de triënnale Salon Urbain de Douala (SUD), laat zien welke invloed het plaatsen van eigentijdse kunst in de openbare ruimte heeft op het dagelijks leven in – en de beleving van – de stad Douala.

'Making Douala' bestaat uit werk van de SUD en toont een selectie uit de projecten en evenementen die hebben bijgedragen aan het succes van de internationale triënnales van 2007 en 2010. Daarnaast worden de conceptideeën bekendgemaakt voor de triënnale van 2013, *Douala Metamorphoses*.

Door openbare kunstprojecten – zowel permanente kunstwerken als evenementen – te realiseren in verschillende wijken van Douala stelt de SUD de toestand van het publieke domein in de stad aan de orde. Om projecten van de hand van zowel Kameroense als buitenlandse kunstenaars te realiseren, heeft de SUD een gezamenlijk werkproces in gang gezet waarbij de lokale bevolking en de wijkorganisaties betrokken zijn. Door lokale bronnen te gebruiken en lokale economieën te steunen, wordt de integratie van de projecten in de lokale context gestimuleerd. Voor wat betreft de artistiek doelstellingen en culturele expressie

hebben de kunstwerken zelf een sterke maatschappelijke en politieke dimensie: ze zijn bedoeld om een zekere publiekelijkheid of openbare ruimte te scheppen die in Afrikaanse steden zeldzaam is.

De SUD is opgezet door een onafhankelijke culturele organisatie, *doual'art*, geleid door Marilyn Douala-Bell en Didier Schaub, en is het enige evenement in Douala dat het openbare leven aan de orde stelt en er een bijdrage aan levert. Om haar doelstellingen te realiseren werkt *doual'art* samen met ICU art projects, een internationale, in Nederland gevestigde organisatie.

'Making Douala 2007-2013' is een productie van *doual'art* en ICU art projects in samenwerking met Lucas Grandin.

'Making Douala 2007-2013' werd mogelijk gemaakt dankzij de financiële steun van het Mondriaan Fonds en Arts Collaboratory.

*International Collaborative Urban (ICU) art projects* is een in Rotterdam gevestigde organisatie voor kunstprojecten die zich bezighoudt met internationale kennisuitwisseling en de ontwikkeling van het publieke domein en de stedelijke ruimte.

*Doual'art* is een centrum voor hedendaagse kunst en een experimenteel laboratorium voor nieuwe stedenbouwpraktijken in de Afrikaanse stad. Het artistieke beleid van *doual'art* richt zich op de ondersteuning van kunstenaars die via onderzoek en via hun werk actief betrokken zijn bij stedelijke kwesties.



# MAKING ALMERE

## VAN VOORBEDACHTE NAAR MEEDENKENDE STAD

**'Making Almere' is een tentoonstelling in Almere, de New Town bij Amsterdam, die de jonge polderstad presenteert als een bijzondere 'stad-maker'. De stad was ooit het prototype van de maakbare stad en samenleving. Nu is het opnieuw een stad die grenzen wil verleggen met een nieuwe, spannende en wat ongewisse manier van stadsontwikkeling. 'Making Almere' heeft de ambitie om het huidige experiment Almere te presenteren, te bediscussiëren en te voeden. Maar het heeft vooral tot doel de fundamentele kwestie over het auteurschap van de toekomstige stad te agenderen. 'Making Almere' probeert daarmee antwoorden te generen op de vraag wie de stad nu, maar vooral in de toekomst, maakt.**

### VOORBEDACHTE STAD

Almere, Nederlands prototype van de maakbare stad en samenleving, is slechts enkele decennia geleden ontworpen door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP). De stad werd bedacht als toevoeging aan een al omvangrijker en snel groeiend stedelijk gebied. Een gebied dat tegenwoordig bekend staat als de metropoolregio Amsterdam. Almere is een stad, een New Town, waarvan een belangrijk en onderscheidend kenmerk is dat ze bedacht, gepland en ontworpen is als een nieuwe stad. Een 'oude stad' is immers in de loop van een langere periode langzaam gegroeid. Een aanvankelijke nederzetting wordt een dorp om uiteindelijk een grote stad te worden. Het ontstaan en bouwen van een New Town daarentegen heeft een veel korter en explosiever karakter. In plaats van langs de weg van

langzame en geleidelijke groei ontstaat een New Town zoals Almere uit een bewuste, zeer specifieke planningshandeling die bovendien relatief kort duurt. Dit momentaan en bewust handelen onderscheidt New Towns in belangrijke mate van 'normale' steden.

De eerste, en dus fundamentele en belangrijke stappen in het bedenken en het ontwikkelen van de stad Almere werden bijna 40 jaar geleden genomen door een klein ontwerpteam, het Projektburo Almere, dat onderdeel was van de genoemde RIJP. De ontwerpers die daar werkten zijn, zo kan nu vastgesteld worden, in staat geweest om op soms briljante en vaak visionaire wijze vorm te geven aan een nieuwe stad. In een relatief korte periode is men in staat geweest een basis voor het huidige Almere te leggen die, op een paar details na, nog steeds vitaal en inspirerend is. Veel van de destijds genomen beslissingen waren



gebed in een mix aan kennis van bestaande steden en hun tekortkomingen, en kennis van de ontwikkeling van nieuwe steden elders in de wereld. En in de ambitie om een aantrekkelijk en onderscheidend suburbaan leefmilieu met alle bijbehorende kwaliteiten te ontwerpen. Deze pioniersfase kenmerkt zich, naast het momentane karakter, door nadrukkelijk georkestreerde en gecoördineerde handelingen. Een relatief kleine groep specialisten is in staat tot (en heeft de verantwoordelijkheid voor) het maken van een (nieuwe) stad. Stad maken was in de context van het prille Almere een elitaire aangelegenheid.

De toekomst voor velen werd dus bepaald door enkelen. Van inspraak of burgerparticipatie was, in weerwil van de destijds geldende maatschappelijke normen, nauwelijks sprake. Een belangrijke oorzaak daarvan was het grotendeels ontbreken van een (kritische) massa bewoners die voor een dergelijk proces noodzakelijk zijn. Hoewel deze schijnbare carte blanche wat betreft bewonerswensen de ontwerpers in de schoot werd geworpen, probeerde men wel degelijk rekening te houden met (wensen van) toekomstige bewoners. Dit gebeurde echter op indirecte en anticiperende wijze. Bewoners hadden nagenoeg geen directe stem in het maakproces. In de jaren daarna namen vooral institutionele partijen, die grootschalig en ook vaak eenvormig bouwden, de invulling van de stad over. Zo ontstond op tekentafels en achter bureaus een stad die in eerste instantie voorbedacht was. Een voorbedachte stad echter waarbij in het DNA rekening werd gehouden met groei en verandering. Het basisprincipe van de verschillende kernen (de polynucleaire stad) is wel het meest

kenmerkende en onderscheidende resultaat van die gedachte.

## ORGANISCHE ONTWIKKELING

Inmiddels wonen er ruim 190.000 mensen in Almere. Duizenden mensen met eigen ideeën en wensen die, anders dan bijna 40 jaar geleden, een actieve rol kunnen spelen bij het ontwerpen en bedenken van de verdere ontwikkeling van de stad. In beginsel ligt er dus een kans om een beroep te doen op de energie, de creativiteit en het eigen kapitaal dat zij vertegenwoordigen. Het huidige stadsbestuur heeft die kansen en mogelijkheden ook sinds omstreeks 2006 erkend. Gebruik makend van het Cradle to Cradle-gedachtengoed van McDonough en Braungart werden de 'Almere Principles – voor een ecologisch, sociaal en economisch duurzame toekomst van Almere 2030' opgesteld. Een manifest waarmee de stad verklaart de toekomstige groei in het kader van de Schaalessprong, maar ook de verdere ontwikkeling van de bestaande stad, te willen koppelen aan de principes van duurzaamheid. Het credo 'Mensen maken de stad' is één van deze principes. Het geeft de burgers zeggenschap over hun eigen woon- en leefomgeving, ze mogen meebeslissen. Ze mogen een stad maken: Making Almere!

Consequentie daarvan is dat de groei en ontwikkeling van de stad niet uitsluitend door een kleine groep bestuurders en ontwerpers van bovenaf wordt opgelegd. In plaats daarvan wordt ruimte gecreëerd en inzet gestimuleerd om de stad – door middel van een veelvoud van (vraaggestuurde) kleinschalige initiatie-



ven – van onderop te laten ontstaan. Almere kiest hiermee voor een fundamenteel andere manier van gebiedsontwikkeling. Het principe van 'Mensen maken de stad' is daarbij een cruciaal punt. Het gaat uit van de erkenning dat 'burgers de drijvende kracht zijn in het maken, behouden en verduurzamen van de stad'. De rol van de overheid en andere instituten, die de afgelopen decennia tekenden voor de ontwikkeling van de stad, worden doelbewust en resoluut op een zijspoor gezet. Het experiment dat Almere aangaat is daarmee ook een experiment als proeftuin van deregulering.

De algemene betekenis van de Almere Principles ligt in het stimuleren van een vitale, in zichzelf gelovende gemeenschap en zet daarmee ook in op het vernieuwen van het elan van de stad. Burgers moeten (weer) een gevoel van betrokkenheid en trots krijgen, en niet blijven steken of afglijden in onverschilligheid of desinteresse. De overtuiging achter deze principes is dat alleen zo de verdere groei en ontwikkeling van Almere kan resulteren in een werkelijk duurzame stad.

De voorbedachte stad, versie 1.0 om het zo te zeggen, transformeert als gevolg van deze opvattingen en keuzes dus geleidelijk, maar onvermijdelijk in de meedenkende stad. Deze nieuwe richting staat ook wel bekend als 'organische ontwikkeling'. Dit ontwerp-principe was leidend in de stap van Almere 1.0 naar Almere 2.0. De nadruk verschuift noodzakelijkerwijs van eindbeelden naar procesgang. Niet het 'resultaat-als-dictaat', maar het 'proces-als-les' komt in het centrum van de verdere stedelijke groei en ontwikkeling te staan. Almere maakt daarmee een even radicale als vernieuwende ommezwaai van top-down planning naar bottom-up planning.

## MEEDENKENDE STAD

De actualiteit van de opgave is evident, maar het experiment zelf niet. Het inzetten van het burgerinitiatief kan bovendien niet los worden gezien van de economische crisis. De tweede grote groeiopgave, waarvan Almere aan de vooravond staat, krijgt zo naast een kwantitatief karakter ook een intrinsieke waarde. De tentoonstelling en manifestatie 'Making Almere', die in het kader van de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City* in Almere wordt georganiseerd, gebruikt deze herijking van stedelijke principes en vernieuwing van de ontwikkelingskoers als uitgangspunt én als voedingsbodem.

'Making Almere' is een uitgelezen kans om de huidige zoektocht naar toekomstige Almeerse stedelijkheid en ideeën over het ontwerpproces te onderzoeken en inzichtelijk te maken, waarbij duidelijk wordt dat het maken van stad een soms grillig en subjectief proces is. De ontwikkeling van Almere tot nu toe wordt vanuit het principe van *trial & error* bekeken en gepresenteerd. Zo wordt op begrijpelijke wijze uiteengezet hoe de stad wordt gemaakt. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de diverse infrastructuurprojecten die een belangrijk fundament voor de stadsontwikkeling vormen; aan de resultaten van de zogenaamde werkmaatschappijen die in het kader van de Schaalsprong naar Almere 2.0 actief zijn met het uitwerken van de nieuwe stadsdelen én aan de relatie (positie en houding) van de stad ten opzichte van de metropoolregio Amsterdam.

Niet alleen in de inhoud, maar ook in vorm en opzet van 'Making Almere' wordt aansluiting gezocht bij de uitgangspunten van stedelijke ontwikkeling. 'Making Almere' zal



zich presenteren als een fictieve laagdrempelige retailformule in het stadshart van Almere. Een Pop-Up Store, een tijdelijke winkel waar het zich vernieuwende Almere gepresenteerd zal worden. Niet op een statische of passieve wijze, maar juist op een actieve, input gevende en interveniërende wijze. Dit in lijn met de eerder genoemde gedachte dat burgers de drijvende kracht zijn in het maken, behouden en verduurzamen van de stad. De bezoekers vertegenwoordigen een veelheid aan ambities, meningen en opvattingen die cruciaal zijn voor de verdere gedachtevorming over een toekomstig Almere. Net als bij het denken over Almere 2.0 zelf speelt burgerparticipatie zo ook een grote rol bij de programmering en inrichting van 'Making Almere'. Bewoners en bezoekers worden in de winkel van 'Making Almere' uitgedaagd, zelfs soms voor het blok gezet, om mee te denken en te werken aan de stad, en zo input te geven die de tentoonstelling haar dynamische en veranderlijke karakter zal geven. Net als bij bijvoorbeeld een blog zullen gedurende de looptijd details, elementen en informatie worden toegevoegd of worden vervangen naar gelang er andere of meer input geleverd wordt door bezoekers. Die input en inhoud kan overigens ook gegenereerd worden door lezingen en discussie die in de winkel van 'Making Almere' worden geprogrammeerd.

'Making Almere' vindt niet alleen plaats in het stadshart; ook daarbuiten zijn plekken gemarkeerd die cruciaal zijn voor de toekomstige ontwikkeling van de stad. Door middel van een UAR (Urban Augmented Reality) applicatie kan de bezoeker informatie krijgen over recente en toekomstige initiatieven om de stad te transformeren. Via loop- en fietsroutes kunnen

de mogelijke resultaten van de plannen voor Oosterwold, de A6 zone of Almere Poort per smartphone bekeken worden.

De tentoonstelling 'Making Almere' zal gedurende drie maanden een tijdelijke, maar vanzelfsprekende centrale plek in Almere zijn waar de Almeerse bevolking, bezoekers en gebruikers van het digitale UAR-programma naast het bezichtigen van de tentoonstelling samenkomen voor debatten, rondleidingen, workshops en andere bijeenkomsten die in het kader van de manifestatie georganiseerd gaan worden. Zo sluit 'Making Almere' aan bij de principes van de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City*: de stad wordt zelf de tentoonstelling, en de tentoonstelling zal weer bijdragen aan het maken van de stad.

'Making Almere' is onderdeel van een samenwerking van de IABR en de gemeente Almere. De gemeente is ook, als één van de CounterSites, met een project vertegenwoordigd in de hoofdtentoonstelling van de 5<sup>e</sup> IABR: 'Making City', in het NAI in Rotterdam.

Het International New Town Institute (INTI), wetenschappelijk instituut op het gebied van nieuwe steden, dat gevestigd is in Almere, treedt op als inhoudelijk organisator (curator) van de 2<sup>e</sup> Architectuurmanifestatie Almere en daarmee van 'Making Almere'. INTI werkt in dit proces als vertegenwoordiger van de gemeente Almere nauw samen met andere partijen in Almere.





# MAKING CITY

BIOGRAFIEËN,  
CREDITS EN  
PUBLIEKS-  
INFORMATIE

# BIOGRAFIEËN

## AHMED ABOUTALEB

**Burgemeester van Rotterdam**

Ahmed Aboutaleb is op 5 januari 2009 geïnstalleerd als burgemeester van Rotterdam. Hij is voorzitter van het dagelijks bestuur van de gemeente (het college van Burgemeester en Wethouders). Daarnaast is hij voorzitter van de gemeenteraad.

## ASU AKSOY

**Onderzoeker en assistent-professor, Istanbul Bilgi University, faculteit Communicatie**

Asu Aksoy heeft onderzoek gedaan aan Britse en Turkse universiteiten naar stedelijke en culturele transformaties, met name naar migratie, globalisering en bestaand en toekomstig beleid. Met onder andere publicaties in Turkije en daarbuiten heeft ze de invloed van wereldwijde migratie op het culturele kapitaal van steden in West-Europa aangekaart. Daarnaast heeft ze geschreven over de transformatie van Istanbul in de context van de globalisering. Momenteel leidt Aksoy een project over de culturele economie van Istanbul, dat aanbevelingen doet voor een agenda voor de creatieve stad. Aksoy heeft meegewerkt aan de oprichting van Santralistanbul, een internationaal kunst- en cultuurcentrum, onder auspiciën van Istanbul Bilgi University.

## ELMA VAN BOXEL EN KRISTIAN KOREMAN

**Oprichters ZUS [Zones Urbaines Sensibles]**

Sinds 2001 werken Elma van Boxel en Kristian Koreman samen aan gevraagde (en ongevraagde) ontwerpen en onderzoeken in het veld van architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur. Ze geven leiding aan een internationaal team bestaande uit architecten, stedenbouwkundigen, ontwerpers en landschapsarchitecten. Voor hun grensoverschrijdende werk, dat zich beweegt tussen het private en het publieke domein, ontvingen zij in 2007 de Rotterdam-Maaskantprijs voor Jonge Architecten. Van Boxel en Koreman zijn oprich-

ters van INSIDE, een nieuwe masteropleiding aan de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten in Den Haag.

## GEORGE BRUGMANS

**Algemeen directeur van de IABR**

Vóór zijn aanstelling als directeur van de IABR, in 2004, was de historicus George Brugmans wereldwijd actief als (artistiek) directeur van dans-, theater-, muziek- en filmfestivals in Utrecht, Rotterdam, Lissabon, Ancona, Ottawa en Salzburg. Hij schreef libretto's en scenario's voor opera, televisie en speelfilm. Als filmproducent was hij onder meer betrokken bij de met een Oscar bekroonde speelfilm *Antonia* en hij was eindredacteur televisie en filmregisseur bij de VPRO waar hij meer dan 200 documentaires produceerde. Hij was als bestuurder betrokken bij vele kunst- en culturele instellingen, o.a. als vicevoorzitter van het bestuur van de Amsterdamse Kunstraad en als voorzitter van de Commissie Internationaal Cultuur Beleid van de Raad voor Cultuur. Brugmans was tevens *guest curator* van de Masteropleiding van de Design Academy Eindhoven.

## JOAN CLOS

**Directeur van het VN-programma voor Menselijke Nederzettingen (UN-HABITAT) en als zodanig ondersecretaris-generaal bij de Verenigde Naties**

De arts Joan Clos heeft zich onderscheiden in vele openbare ambten zowel als in de diplomatie. Tussen 1983-1987 bouwde hij als gemeenteraadslid in Barcelona een reputatie op vanwege zijn inzet voor de verbetering van het gemeentelijke bestuur en voor stadsvernieuingsprojecten, met name de renovatie van de wijk Ciutat Vella. Van 1990 tot 1994 was hij als waarnemend burgemeester verantwoordelijk voor financiën en begrotingen. Hij leverde een belangrijke bijdrage aan de Olympische Spelen in Barcelona in 1992. Hij werd daarna tweemaal gekozen tot burgemeester van Barcelona en vervulde deze functie van 1997 tot 2006. In Spanje was hij tussen 2006-2008 minister van Industrie, Toerisme en Handel onder president Jose Luis Rodríguez Zapatero.

## JOACHIM DECLERCK

**Medeoprichter en programmadirecteur van Architecture Workroom Brussels in Brussel**

De architect Joachim Declerck leidde het professionele ontwikkelingsprogramma bij het Berlage Instituut in 2008-2010 en was assistent-curator in 2007, toen het Berlage Instituut curator was van de 3<sup>e</sup> IABR: *Power – Producing the Contemporary City*. In 2010 was hij een van de oprichters van Architecture Workroom Brussels, dat samenwerkt met publieke en/of private partijen in het opzetten en coördineren van ontwerpstudies die tot doel hebben innovatieve antwoorden te ontwikkelen op architecturale en stedelijke uitdagingen. Daarmee kunnen ze bijdragen aan de internationale ontwikkeling en uitwisseling van kennis en expertise op het gebied van ontwerp, door middel van publicaties, conferenties, tentoonstellingen en *residency programs*.

## ELISABETE FRANÇA

**Adjunct-wethouder Volkshuisvesting en hoofd Sociale Woningbouw van São Paulo (SEHAB)**

Elisabete França is architect en stedenbouwkundige. Ze heeft 25 jaar ervaring op het gebied van stedenbouw en volkshuisvesting, met name de renovatie van sloppenwijken en participatief projectmanagement. Ze behaalde haar mastergraad aan de Universiteit van São Paulo en haar doctorstitel aan de Universitdade Presbiteriana Mackenzie in São Paulo (2009) met het proefschrift 'Slums in São Paulo (1980-2008). From slum elimination proposals to urbanization projects. The Guarapiranga Program Experience'.

## BRUCE J. KATZ

**Bruce J. Katz is vicevoorzitter van het Brookings Instituut en directeur van het Metropolitan Policy Program en bekleedt de Adeline M. and Alfred I. Johnson leerstoel voor stedelijk en metropolaan beleid in Washington, DC**

Bruce Katz is vicevoorzitter van het Brookings Instituut en grondlegger en directeur van het Brookings Metropolitan Policy Program, dat als doel heeft beleidsmakers in de publieke sector, het bedrijfsleven en de civiele sector te adviseren hoe beleid te voeren dat het welzijn en de welvaart van stedelijke en metropolitane gebieden kan vergroten. Katz dient regelmatig federale, nationale, regionale en gemeentelijke

kopstukken van advies. Het gaat daarbij met name om hervormingen die de concurrentiepositie van metropolitane gebieden kunnen versterken.

## REGULA LÜSCHER

**Directeur Stadsontwikkeling en secretaris-generaal in de Senaat van Berlijn**

Als secretaris-generaal van de Berlijnse Senaat en directeur Stadsontwikkeling Berlijn is Regula Lüscher verantwoordelijk voor politiek gevoelige stadsontwikkelingsprojecten, zoals de voormalige luchthaven Tempelhof en de Internationale Bau Ausstellung van 2020 (IBA 2020). Deze positie stelt haar in staat de aanpak van de architectuur- en bouwcultuur in Berlijn doorslaggevend te beïnvloeden. Lüscher was eerder actief als freelance architect bij Lüscher Gmür Architekten in Zürich en als waarnemend directeur van de dienst Stadsontwikkeling in Zürich. Ze is honorair hoogleraar aan de Universität der Künste Berlin. Zij doceert en doet onderzoek op het gebied van stadsontwikkeling.

## FERNANDO DE MELLO FRANCO

**Medeoprichter en partner van MMBB Architects, São Paulo, Brazilië**

MMBB werd in 1991 opgericht door de architecten Fernando de Mello Franco, Marta Moreira and Milton Braga. Hun werk richt zich op de ontwikkeling van publiek en institutioneel ontwerp op het gebied van stedelijke ontwikkeling, zoals *favela's*, sociale woningbouw en infrastructurele projecten. Het werk van MMBB werd geëxposeerd op tentoonstellingen zoals de IABR-SEHAB samenwerking 'The Informal City of the XXI Century' (São Paulo, 2010); 'Dirty Works' (Graduate School of Design, Harvard, 2008); 'Global Cities' (Tate Modern Londen, 2007); 'Collective', (ETH Zürich, 2007), en de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> IABR (2007 en 2009). MMBB publiceerde in *Abitare*, *Arch+*, *Architectural Record*, *AU*, *Casabella*, *GA*, *Hoch Parterre*, *L'Architecture d'Aujourd'hui*, *On Site*, *XXI*. De partners doceren aan universiteiten in en buiten Brazilië.

## HENK OVINK

**Plaatsvervangend directeur-generaal Ruimte en directeur Ruimtelijke Ontwikkeling voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu**

Henk Ovink is verantwoordelijk voor de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, de vernieuwing van het Ruimtelijk Ontwerp en Architectuurbeleid, de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (Wro), een aantal langetermijnplannen en -strategieën waaronder de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nederlandse ruimtelijke Olympische strategie 2028, GEO-Informatie en -Beleid, het Ontwerp Atelier en het deelprogramma Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma, de Kennisagenda Ruimte, en leerstoelen aan de Universiteit Utrecht (Planning Studies) en de Technische Universiteit Delft (Ontwerp en Politiek). Ovink geeft (en gaf) les aan Harvard GSD, Columbia GSAPP, Universiteit van Kentucky, TU Delft, Rijksuniversiteit Groningen en de Design Academy Eindhoven. Hij is curator van 'Design & Politics: The Next Phase' i.o.v. Aedes Network Campus Berlin, publiceert en geeft lezingen over de veranderende relatie tussen overheid, bestuur en planning, met name die tussen ontwerp en politiek.

## MELANIE SCHULTZ VAN HAEGEN

**Minister van Infrastructuur en Milieu, Nederland**

Melanie Schultz van Haegen-Maas Geesteranus werd op 14 oktober 2010 benoemd tot minister van Infrastructuur en Milieu in het kabinet-Rutte. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zet in op leefbaarheid en bereikbaarheid en werkt aan krachtige verbindingen over de weg, het spoor, het water en door de lucht, effectief watermanagement ter bescherming tegen wateroverlast en een betere water- en luchtkwaliteit. Op 14 juni 2011 heeft Melanie Schultz van Haegen de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aangeboden aan de Tweede Kamer, die naar verwachting in het voorjaar van 2012 wordt vastgesteld. De structuurvisie bevat de integrale aanpak van infrastructuur en ruimte van dit kabinet. Ook is zij medeverantwoordelijk voor het rijksbeleid ten aanzien van architectuur en ruimtelijk ontwerp.

## ANNE SKOVBRØ

**Directeur Planning en Stadsontwikkeling en lid van het dagelijks bestuur van de afdeling Financiën, Kopenhagen**

Anne Skovbro is sinds 2007 verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening in Kopenhagen, in eerste

instantie als afdelingshoofd en vanaf 2009 als lid van het dagelijks bestuur. Eerder werkte ze bij het Ministerie van Milieu en bij het onderzoekscentrum voor Bos, Landschap en Planning aan de Københavns Universitet. Anne Skovbro studeerde planologie en behaalde haar mastergraad en doctorstitel aan de Aalborg Universitet.

## ROBERT D. YARO

**Voorzitter van de Regional Plan Association (RPA), New York**

Bob Yaro is voorzitter van de oudste onafhankelijke, grootstedelijke beleids-, onderzoeks- en lobbygroep in Amerika. De RPA is gevestigd in Manhattan en bepleit plannen, strategieën en investeringen die nodig zijn om zowel de kwaliteit van leven als de concurrentiepositie te verbeteren van de metropolitane regio New York, de grootste verstedelijkte regio van Amerika. Hij is mede-voorzitter van de Empire State Transportation Alliance en van de Friends of Moynihan Station, en vice-voorzitter van het Forum for Urban Design. Hij maakt deel uit van de Sustainability Advisory Board die burgemeester Bloomberg heeft geadviseerd over PlaNYC 2030, het nieuwe langetermijnplan voor een duurzaam New York.

## GRAU

**GRAU is een in Parijs gevestigd bureau voor architectuur en stedenbouw, waarbinnen vier architecten, Ido Avissar, Erwan Bonduelle, Susanne Eliasson en Anthony Jammes samenwerken**

De toenemende eisen die aan communicatie worden gesteld, de verveelvoudiging van het aantal plaatsen waar beslissingen worden genomen en waar projecten worden uitgevoerd, de nieuwe standpunten die politici innemen omtrent de waarde(n) van de stad en de zorgen over het behoud van het ecologische evenwicht van de planeet hebben een vernieuwende invloed op operationele stedenbouwkundige methoden. De discipline is sterk aan het veranderen. GRAU bepaalt te midden van deze veranderingen zijn positie via stedenbouwkundige studies, planningsdocumenten, de proactieve analyse van stedelijke fenomenen en wetenschappelijk onderzoek op het gebied van architectuur, stedenbouw en landschappelijke planning.



# CREDITS

## SUBSIDIËNTEN

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Gemeente Rotterdam, Dienst Kunst en Cultuur

## HOOFDPARTNERS/ CO-FINANCIERS

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
*(Directoraat-generaal Ruimte en Water,  
Directoraat-generaal Bereikbaarheid)*  
Stadsontwikkeling Gemeente Rotterdam  
Gemeente São Paulo/SEHAB  
Gemeente Arnavutköy (Istanbul)  
Gemeente Almere  
Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en  
Innovatie *(Directoraat-generaal Natuur en Regio)*  
Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties *(Directoraat-generaal Wonen,  
Wijken en Integratie)*  
Nederlands Architectuurinstituut (NAi)  
VPRO  
Rotterdamse Academie van Bouwkunst  
ZUS [Zones Urbaines Sensibles]  
Vereniging Rotterdam Central District

## FINANCIËLE ONDERSTEUNING

Stimuleringsfonds voor Architectuur  
Stichting DOEN  
Turks Ministerie van Buitenlandse Zaken  
Vlaamse Overheid  
AgentschapNL

## RESEARCHPARTNERS

Architecture Workroom Brussels, Technische  
Universiteit Delft, Master City Developer  
*(Erasmus Universiteit Rotterdam)*

## PARTNERS

ABL Architects, Academie van Bouwkunst  
Amsterdam, Academie van Bouwkunst  
Groningen, Academie van Bouwkunst  
Maastricht, AIR, Amt für Städtebau Zurich, arch  
i-Platform, ArchiGuides, Arkitera Istanbul, Artez  
Academie van Bouwkunst Arnhem, Asociación  
Centroamericana Taller de Arquitectura *(a-c-  
t-a)*, baukuh, Berlage Institute Rotterdam,  
City of Batam, Communauté Urbaine de  
Bordeaux, gemeente groot Diyarbakir, doual'art,  
Etablissement Public Paris-Saclay, ETH  
Zürich, Fontys Academie voor Architectuur  
en Stedenbouw Tilburg, Future Cities SEC  
*(Singapore / ETH Zurich)*, Gemeente Den Haag,  
Gemeente Eindhoven, Gemeente Groningen,  
Gemeente Oude IJsselstreek, Hilton, Hofbogen  
BV, ICU art projects, Institute for Housing  
and Urban Development Studies *(IHS /  
Erasmus Universiteit Rotterdam)*, KRUPUC,  
Latitude, LSI project investment NV, Motel  
Mozaique, Municipalidad de Guatemala, New  
York City Department of City Planning, Nicis  
Institute, Ontwikkelcombinatie Pompenburg,  
L'Établissement Public d'Aménagement de La  
Défense Seine Arche Paris *(EPADESA)*, Romi  
Khosla Design Studio, Rotterdam Festivals,  
Rotterdam Marketing, Samenwerkingsverband  
Regio Eindhoven *(SRE)*, Schieblock/  
Dépendance, SHAU, Stroom Den Haag,  
Brussels Hoofdstedelijk Gewest: Kabinet van  
de Minister-president, University of Kentucky  
College of Design, Venhoeven CS, Vlaams  
Bouwmeester, Zandbelt&vandenBerg,  
ZigZagCity

## MEDIAPARTNERS

VPRO, Architectenweb, Blauwe Kamer, Pop-Up  
City, 'scape magazine



Rijksoverheid



Gemeente Rotterdam  
Kunst en Cultuur



Gemeente Rotterdam  
Stadsontwikkeling



Almere



architectenweb



## 5<sup>e</sup> IABR CURATOR TEAM

George Brugmans  
*voorzitter (IABR)*

Henk Ovink  
*(Directeur Nationale Ruimtelijke  
Ordering, Nederlands Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu, Nederland)*

Joachim Declerck  
*(Architecture Workroom Brussels,  
België)*

Elma van Boxel en Kristian Koreman  
*(ZUS, Rotterdam, Nederland)*

Fernando de Mello Franco

Marta Moreira  
Milton Braga  
*(MMBB, São Paulo, Brazilië)*

Asu Aksoy  
*(Istanbul Bilgi University, Istanbul,  
Turkije)*

## INTERNATIONALE ARCHITECTUUR BIËNNALE ROTTERDAM

*bestuur*  
Ed Nijpels (*voorzitter*)  
Adri Duivesteijn  
Joost Schrijnen  
Saskia Stuiveling  
Ton Meijer

*directie*  
George Brugmans

*operationele leiding*  
Anouk de Wit

*programmaleiding*  
Marieke Francke

*programma coördinatie*  
Jan Willem Petersen

*programma assistentie*  
Eva Vrouwe

*productie*  
Alexander Godschalk

*productie assistentie*  
Vivian Zuidhof

*projectleider opening*  
Regina van Kraaij

*office management*  
Judith Smals, (Kelly Leenders)

*bureau assistentie*  
Maria Heemskerker

*hoofd marketing en communicatie*  
Rinske Brand

*pers*  
Nancy van Oorschot

*online strategie en webredactie*  
Martine Zoeteman

*stagiair*  
Laura van Rosenberg

*logo*  
Mevis & Van Deursen

*vormgeving publiciteit en catalogus*  
Zinnebeeld

# HOOFD-TENTOONSTELLING MAKING CITY

## CURATOR

Joachim Declerck (*Architecture Workroom Brussels*)

## TENTOONSTELLINGSONTWERPER

Herman Kossmann (*Kosmann.dejong, Amsterdam*)

## ARCHITECTURE WORKROOM BRUSSELS

*programma directeur*  
Joachim Declerck

*zakelijk directeur*  
Roeland Dudal

*medewerkers*  
Wannes Peeters, Diederik de Koning, Thomas Cattrysse, Tine Segers, Nathanaëlle Baës-Cantillon

## KOSMANN.DEJONG

*directie, concept, ontwerp, inhoud*  
Herman Kossmann

*directie, concept, grafisch ontwerp*  
Mark de Jong

*projectleiding, concept, ontwerp*  
Robert van der Linde

*ontwerp*  
Nienke van der Berg, Serena Bigatti  
*grafisch ontwerp*  
Andreas Tscholl

*directie, financiën, planning*  
Ellen Schindler

*filmproductie*  
The Office for Nonfiction Storytelling

*regie*  
Victor Vroegindeweyj

*projectleiding*  
Arienne van der Veen (NAI)

*productieassistentie*  
Vivian Zuidhof

*tentoonstellingsbouw*  
Kloosterboer Decor

*techniek*  
Rapenburg Plaza  
*transport*  
Kortmann Art Packers & Shippers

*teksten*  
Joeri de Bruyn, InOtherWords

*De tentoonstelling Making City is mede tot stand gekomen door de inzet van alle medewerkers van het NAI*

# PROJECTEN

## TEST SITES

### TEST SITE ROTTERDAM

#### LOCAL CURATORS

Elma van Boxel en Kristian Koreman (*ZUS, Rotterdam*)

*kernteam Test Site Rotterdam*  
Elma van Boxel en Kristian Koreman (*ZUS*), George Brugmans, Joachim Declerck en Henk Ovink (5<sup>e</sup> IABR Curator Team), Merce de Miguel i Capdevila (*hoofd stedenbouw Dienst Stadsontwikkeling*), Fons Meijer (*gebiedsmanager Rotterdam Central District*), Myron Freeling (*organisator proces Pompenburg*), Bart van Beurden (*LSJ*), Simone Rots (*Hofbogen bv*)

*team ZUS*  
Marin Kulas, Violette Baudet, Anne-Wil Hop, Sam de Baere, Catinca Tilea, Pierre Berthelomeau, Christopher de Vries, Christina Kerr, Menno Kattenwinkel, Jolanda van der Ploeg, Jouke Sieswerda, Jos Hartman, Niels Timmer, Robert van der Po

*productie*  
Annekoos Logtenberg, Saskia Kluyfhout

*productiebegeleiding en vergunningen*  
Alexander Godschalk (*IABR*)

*communicatie*  
Rinske Brand

#### ALLIANTIE EN PARTNERS

*Vereniging en Businessclub RCD*  
Hans de Boer, Oscar de Grave

*LSJ project investment NV*  
Hans de Boer, Dirk de Boer, Eloise Maingay, Bart van Beurden, John Konijn, Michiel van der Star

*Codum*  
Michon van der Salm, Marcus Fernhout

*Gemeente Rotterdam Stadsontwikkeling*  
Carl Berg, Astrid Sanson, Adriaan Visser, Koen Westhoff, Martin Aerts, Marieke Hoekstra, Ditty Blom, Arjan Knoester, Bart Verward, Onnie Tjia, Jesse Elsberg, Isis Spuybroek, Chris Nieuwstraten, Myrte Schillings, Inge Breugem, Emiel Arends

*Bureau Binnenstad Rotterdam*  
David van Santen, Gabor Everaert, Mirjam van Lierop

*Deelgemeente Noord*  
Nils Berendsen, Eelco Groenenboom, Hans van Dam

*Deelgemeente Centrum*  
Theo Kion

*Verkeer en Vervoer*,  
Marcus Edelenbosch

*Werf Centrum*  
Aad van Leeuwen

*Gemeentewerken*  
Daniël Goedbloed, Paul van Roosmalen, Christoph Maria Ravesloot

*Stadsontwikkeling*  
Kees van Oorschot, Jesper van Loon

*Bouwinspectie*  
Valentijn Yousif

*Brandweer*  
Patrick Mostert

*Welstand*  
Bregje Pronk  
GGD Mathilde Dijk

*Hofbogen bv*  
Simone Rots, Annuska, Pronckhorst, Astrid Roos

*Mangrove*  
Robert Leefmans, Oscar van Veen

*Rotterdam Milieu Centrum*  
Emile van Rinsum, Wouter Bauman

*Grootlemmer*  
Eugene Dekker, Perry Attema

*Binder groenprojecten*  
Rob Luyk, Dirko van den Tol

*Club Hollywood*  
Fred Diaz

*Optigroen*  
Henk Vlijm

*ProRail*  
Mila Kluen

*Nederlandse Spoorwegen*  
Mark Poley

*Zonneveld ingenieurs*  
Arnold Robbemont, Jan van der Windt

*RET*  
Martin Busch

*Ontwikkelcombinatie Pompenburg*  
Wouter Onclin, Fred Langeslag

*Bewonersvereniging Delitsee Poort*  
Cor Lecker, Derk van Zutphen

*Hofpark*  
Caroline van der Woude (*locatiemanager Yulius / Heer Bokel College*), Coen Dolk (*Fortress*), Jan van der Schans (*Havensteder*), Joep Willems (*intern architect Zadkine*), John Trueman (*voorzitter hoofd vereniging VVE Hofdijk*), Lennart Rottier (*Fortress*), Robbert-Jan van Baal (*AXA Real Estate*), Judith Chin Kwie Joe (*CKJ Consultancy / Grafisch Lyceum*),

Paul Elleswijk (*programmamanager Havensteder*), Philip Powell (*ondernemer Bird*), Sabina Hofland (*general manager David Lloyd*)

*Huurders Schieblock BV*  
 AIT Architektur Salon, de Dépendance, de Klerk, Fabrique Urbaine, Mess, Rotterdam ArchiGuides, Rotterdam Bicycle, 2Words, Atelier Floor, Atelier Willem de Kooning Academie, Balzar marketingcommunicatie, Danger Cove, Fontanel, Front Mobile BV, Groen Links Rijnmond, In-Soo Productions BV, Kwibuss, Luchtsingel, Miquel Mohamedjar Styling&Design, MrRoza, Pietra Ligura, The Office for Nonfiction Storytelling (ONS), Buro Michelle Wilderom, Everybody Can Design, Johan de Wachter Architecten, Kim de Groot design research, M.V., Matraco Consult, Nog Harder, Proforma visual identity, Restruct Web design & development, Studio Duko Stolwijk, Suzanne Stam journalist en tekstschrijver, Video Werkt!, Xandra Nibbeling, XLS Hosting, Zeehaas, Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam, Rotterdams Milieucentrum, vanSoest&vanKrimpen, ZUS [Zones Urbaines Sensibles], almost Modern, Bureau M.E.S.T. the urban fertilizer, Cultuur-Ondernemen, Hanne Marckmann, Jeanne van Heeswijk, JESSEFILMS, JODI, Kirsten Kentler, Lilith Ronner van Hooijdonk, morePlatz, Motel Mozaïque, Naranja Mecánica, POP/Jelte Boeienga, Revolutie.TV & Arie, Rubén Dario Kleimeer Fotografie, SHAU, Studio NAI, Urban Synergy, Willem Lagerwaard Illustratie | Animatie | Interactie Ontwerp, Aagje inC., ANIMA MIA, Archilos Planontwikkeling, BIRD, Broos de Bruijn Architecten, Buurman & Buurman advies en communicatie, Cafe Open, de Wolkenrijders, J-CDS BV, Jazz International Rotterdam, JCID, John106, Ka-Ching Cartoons, Ketner Olsen, Land-made, Looking Glasses, MAG architecture, M|W architecten, Reineke Otten, Roy Gilsing Design, Taco Pino Architecture, City Planning & Interior Design, TCA|E, Ted Konings, Uncorporate, Webfabriek Rotterdam, Codeglue, Mangrove

en Arjen Baan (*Moderator*), Danielle Linscheer, Joyce Brouwer (*Ani & Hakien Hostel*), Franc Faaij (*Rotterdam Festivals*), George Ortega (*Total Event Company / Euro PA*), Jorinde Keesmaat (*stage director*), Pieter Kuster (*ZigZagCity*), Maurizio Scarciglia (*Nauta architecture & research*)

**FABRIQUE URBAINE**

*Van Eesteren*  
 Piet-Jan Heijboer  
*Made by Mistake*  
 Guido Marsille  
 2012 *Architecten*  
 Jan Jongert, Karola Van Rooyen  
*Treehouse/de Bende*  
 Bas van den Berg, René Boonekamp  
*de Buurman*  
 Dennis Symonson  
*Partizan Public*  
 Joost Janmaat

**BEELD EN COMMUNICATIE**

*fotografie*  
 Reineke Otten  
*PMS72*  
 Sean Jeronimus, Peter Schoonenberg  
*Flynth Adviseurs*  
 Ruud Zijp, Leo Lamens  
*Webclusive*  
 Frits Klaver, Rick Buitenman, Ronald Kleverlaan, Peter Hofman  
*75b*  
 Merel Snel, Pieter Vos  
*Grafisch Lyceum*  
 René Huitema, Bas Tiemes, Floor van der Kogel, Gerrit op 't Ende  
*Video werkt*  
 Oscar Langerak  
*IkRotterdam*  
 Evalien Lang, Ferry van Steijn en Marc Kolle

**PROGRAMMERING DÉPENDANCE**

ZUS, IABR, Stimuleringsfonds voor Architectuur, AIR, Motel Mozaïque, ZigZagCity, Stadsontwikkeling Rotterdam, Stylos

**ONDERZOEK EN ONDERWIJS**

POST-SQUAT NL  
*College of Architecture and Urban Planning, University of Michigan*  
 David Eugin Moon  
*studenten*  
 Jason Marcel Andre, Amy Atzmon, Allison Burrell, Jacqueline Colaiani, Owen Maher, Rachel Mulder, Chong Ying Pai, Sheena Shah, Wotong Shen, John Walter, Gordon Warwick, Sabrina Yeung m.m.v. Klaas Kresse

**SPECULATIE OP LEEGSTAND**

*École Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles*  
 Djamel Klouche, David van Severen  
*student project participants*  
 Alexandra Claraz, Guillaume Buton,

Gregoire Deberdt, Caroline Geffriaud, Martin Jaubert, Jean Sébastien Lebreton, Flavien Menu, Charles Mariambour, Antoine Maitre

**ALTERNATIEVE BUSINESS MODELLEN**

*Master of City Development, Erasmus Universiteit Rotterdam*  
 Jeroen Kooops, Barry Hol, Osman Kömbe, Gert Peter Vos, Nabila Bouabbouz, Ciska Toering- de Jonghans Teunissen, Geurt van Randerlaat  
*Stichting Fresh*  
 Jantiene de Ruijter

**MIXZONE MOCKUPS**

*INSIDE – Koninklijke Academie Den Haag*  
 Yara Araujo, Wei-Hsun Chen, Magdalena Curdova, Dasha Darya, Kyong Kim, Minsum Kim, Fonteinu Mermuygka, Nina Hoogstraten

**BOUWFESTIVAL**

*Hogeschool Rotterdam - Vrijetijdsmanagement*  
 Daisy Hofman, Jurgen Jeurissen

*De Test Site Rotterdam is een gezamenlijk project van de IABR en ZUS en is tot stand gekomen met financiële bijdragen van de Stichting DOEN, Stimuleringsfonds voor Architectuur, Schieblock BV, Bureau Binnenstad gemeente Rotterdam, Stadsontwikkeling Rotterdam, Vereniging RCD, Havensteder, Vestia*

**TEST SITE SÃO PAULO**

**LOCAL CURATORS**

Fernando de Mello Franco, Marta Moreira en Milton Braga, *MIMBB Arquitectos, São Paulo*

*team MIMBB*  
 Giselle Mendonça, Rita Aguiar Rodrigues

*SEHAB (Dienst Sociale Woningbouw São Paulo)*  
 Ricardo Pereira Leite, *wethouder woningbouw*, Elisabete França, *adjunct-wethouder / directeur dienst woningbouw*  
 Tereza Herling, Maria Teresa Diniz

*Cabuçu de Cima Urban Plan team*  
 Fabienne Hoelzel (coördinator), Pedro Vada, Thiago Mendes, Gregory Valente, Jann Erhard, Julia Farr, Olivier Levis, Maria Claudia Cezar, Jonas Fryser

*HABI-Norte team*  
 Maria Cecilia Sampaio Freire Nammur,

Emília Mieko Onohara, Elaine Cristina da Costa, Maria da Penha Sílvia Gomes, Mônica Oliveira Vieira Cyrillo, Ulisses Dias Cambráia Sardão, William Petry Barros Martinha

*Resolo Departement*  
Luciana Sakate

*SMDU (Ontwikkelingsbedrijf São Paulo)*  
Miguel Luiz Bucalem, wethouder  
Stadsontwikkeling, Fernando Henrique Gasperini, secretaris  
Gemeentelijke Raad voor Stedelijk Beleid

*SVMA (Dienst Milieu en Groenvoorzieningen São Paulo)*  
Rosélia Mikie Ikeda, Francisco Adrião Neves da Silva, Alejandra Maria Devecchi, Arthur Ferradas Chaklián

*EMPLASA (Dienst Grootstedelijke Planning gemeente São Paulo)*  
Renato Viégas, Rovena Negreiros  
*CIC-Norte/Jova Rural (Centrum voor Integratie Noord / Dienst Recht en Bescherming Burgerschap São Paulo)*  
Rosângela Garcia Escridelli, en team

*deelnemers workshop 'Voices of Cabuçu'*

Alex Marchioratto, André Luiz de Macedo, Ângela Maria Justino, Antônio Paulo de Souza, Bernardete Werthsculte, Catarina do Carmo de Souza, Cláudio Chaves, Edvaldo Oliveira, Floripedes da Cruz, Iraneide Souza, Jailde Teixeira, Jéssica Teixeira, Lúcia Elen Souza, Luzia Bezerra, Maria do Socorro dos Santos, Maria Inês do Carmo, Maria Madalena Figueiredo, Marlene Colares, Nazaret Goes, Noemia da Silva, Priscila Goes, Raimunda Escanoella, Silvana Evangelista, Sirlene Pereira, Vanessa da Silva, Vanessa Werthsculte

## ONDERZOEK

*adviesbureau's*

*sociaal-economisch onderzoek*  
Haroldo Torres

*buurtworkshops*

Maria do Carmo Brant, Patrícia Mendes, Biba Rigo

*mobiliteit*

TC Urbes

Trent Lethco, Vincent Lee (*Arup, New York*), Christoph Durban (*Dienst Stadsontwikkeling, Zurich*), Martina Baum (*Stedelijke Strategie, Karlsruhe*)

.FABRIC

*ontwerp*

Eric Frijters, Olv Klijn

*projectleiding*

Andrea Bertassi

*projectteam*

Clara Arango, Bas Driessen, David

Dominguez, Anna Fink, Ivo de Jeu, Greta Mozzachiodi, Nuria Ripoll, Jurian Voets, Siebe Voogt en Michiel Zegers

HABISP

*coördinatie*  
Eliene Coelho

*project coördinatie*  
Mercedes Dias

*projectteam*  
José Carlos Lima, Viviane Rodrigues, Maristela Cesar, Instituto Corda

## SOCIALE WONINGBOUWPROJECTEN

### CABUÇU DE CIMA PROJECT 7

*Terra e Tuma Arquitetos Associados*  
Danilo Terra, Pedro Tuma

*aanvullend ontwerp*  
Pablo Iglesias, André Buelau, Juliana Iha

*projectteam*  
Marina Caraffa, Zeno Muica, Bruna Hashimoto, Daniela Sönksen, Giulia Galante, Inês Fernandes, Paola Ornaghi, Lucas Millher, Renata Hirayama

### CABUÇU DE CIMA PROJECT 8

*H+F Arquitetos*  
Eduardo Ferroni, Pablo Hereñú

*aanvullend ontwerp*  
Marcos Acayaba

*projectteam*  
Eliana Uematsu, Luca Mirandola, Ivan Mazel, Danilo Hideki, Joel Bages Sanabra, Mariana de Carvalho Puglisi, Marta Pavão, Tammy Almeida, Thiago Moretti

*stage*  
Carolina Milani, Diogo Augusto Pereira, Gabriel Rocchetti, Natália Harumi Tanaka, Stela Da Dalt, Thiago Magri Benucci

### CABUÇU DE CIMA PROJECT 10

*Base 3 Arquitetos*  
Catherine Otondo, Jorge Pessoa, Marina Grinover

*aanvullend ontwerp*  
Luis Antônio Jorge, José Paulo Gouvêa

*projectteam*  
Julie Trickett, Paula Saad, Rebeca Grinspum, Regis Sugaya

*stage*  
André Nogueira, Bhakta Krpa, Cadu Marino, Fernando Tulio Melo, Luis Imenez, Thais Marcussi

*fotografie*  
Fabio Knoll

*De Test Site São Paulo is een gezamenlijk project van de IABR en*

*SEHAB São Paulo en is mede tot stand gekomen dankzij een financiële bijdrage van het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

## TEST SITE ISTANBUL

### LOCAL CURATOR

Asu Aksoy, *Bilgi Universiteit Istanbul*

### IABR ATELIER ISTANBUL

*Gemeente Arnavutköy*  
Gülnur Kadayıfçı, Elif Korkmaz, Ahmet Temel, Hülya Yalçın, Sefer Çaluk, Aysel Kural, Taner Hasdemir, Nurten Teknecioglu, Resul Akaner, Nazim Akkoyun, Hasan Nebioglu, Canan Başgül  
*Architecture Workroom Brussels*  
Joachim Declerck, Thomas Cattrysse

*H+N+S Landschapsarchitecten*  
Lodewijk van Nieuwenhuijze, Dirk Sijmons, Jaap van der Salm, Adam Hofland, Joppe Veul

*51N4E*  
Freek Persyn, Johan Anrys, Peter Swinnen, Sotiria Komaropoulou, Vesna Jovanovic, Guido Brandi

*Istanbul Bilgi University*  
Cem Çelik

### PARTNERS

*ISKI (Istanbul Waterschap Autoriteit)*  
Adem Şanlısoy, Mehmet Aygün, Alişan Koyuncu, Fatih Cihangir, Orhan Göktaş

*Gemeente groot Istanbul*  
Uğur İnan, Gökhan Yılmaz, Kazım Gök

*Regionaal Directoraat Bosbeheer Istanbul*  
Mehmet Yaman  
*Directoraat Landbouw & Voedselkwaliteit*  
Nazmiye Meral Yıldız

*TOKI (Turkse Nationale Dienst Woningbouw)*  
Fuat Kuşçu

*KIPTAŞ (Istanbul Konut İmar Plan Sanayi ve Ticaret A.Ş.)*  
İsmet Yıldırım

*Turks Ministerie van Milieu & Stedenbouw*  
İrfan Uzun, İlker Akbay

*Gouverneur Arnavutköy*  
Hürrem Aksoy

### ONDERZOEK

*Istanbul Bilgi Universiteit*  
İhsan Bilgin, Tansel Korkmaz, Elif Simge Fettahoğlu, Ata Kurt, Bilge Bal, Necmettin Selimoğlu, Nedim Kemer, Mehmet Kütükçüoğlu, Banu Tomruk, Emre Altürk

*Yıldız Technische Universiteit*  
Zeynep Enli

TU Delft

Wouter Vanstiphout

Berlage Instituut

Eduardo Rico

advies

Ahmet Haşim Baltacı, Osman Akkaya, Kortan Çelikbilek, Orkun Doğan, İlhan Koçulu, Canan Candan, Aldo Cibic, Ulaş Akin, Özgül Özkan Yavuz, Daniël Stork, Helene Zeller, Chris Luth, Ceren Sezer, Vasif Kortun, Meriç Öner, Esra Başak, Burcu Yiğit Turan, Dilek Öztürk, Nejat Dinç, Turan Duyar, Aslı Çiçek, Thorsten Schuetze, Peter Smeets, Paul Jorna, Daniel Stork, Martijn Elgersma

*De Test Site Istanbul is een gezamenlijk project van de IABR en de gemeente Arnavutköy en is mede tot stand gekomen dankzij een financiële bijdrage van het Stimuleringsfonds voor Architectuur en met de steun van het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Milieu, het Nederlandse Ministerie van Economie, Landbouw en Innovatie, NL EVD International - AgentschapNL en het Nederlands Consulaat in Istanbul*

## ATELIER MAKING PROJECTS

initiatiefnemers

Nederlands Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Chris Kuipers, directeur-generaal Ruimte en Water

Lidewijde Ongering, directeur-generaal Bereikbaarheid

Henk Ovink, directeur Ruimtelijke Ontwikkeling

Nederlands Ministerie van Economie, Landbouw en Innovatie  
Annemie Burger, directeur-generaal Natuur en Regio

Nederlands Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties  
Mark Frequin, directeur-generaal Wonen, Wijken en Integratie

ateliermeesters

Paul Gerretsen, Elien Wierenga (Nederlands Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

redactie

Jelte Boeienga (POP)

projectassistentie

Tis Solleveld van Helden (Nederlands Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

## STADSCENTRUM ZUIDAS

Nederlands Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Chris Kuipers, directeur-generaal Ruimte en Water, Martijn Adelaar

Gemeente Amsterdam

Klaas de Boer, directeur dienst Zuidas, Malcolm Smith (ARUP), Sandra Thesing, Hans van der Made, Marieke Baan

Yale

Alejandro Zaera Polo

Architectural Association

Lawrence Barth

TU Delft

Vincent Nadin, Roberto Rocco

Site UD

Leo Versteijlen, Geurt van Randerdaat, Wouter Spijkerman, Mara Broeren

## STAD ROTTERDAM ZUID

Nederlands Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Mark Frequin, directeur-generaal Wonen, Wijken en Integratie, Quirine Diesbergen, Riemer Baumfalk

Gemeente Rotterdam

Stijn Lohof, Robert Glerum, Hans Scheepmaker

Artgineering

Stefan Bendiks, Aglaée Degros, Laurens Boodt, Sven van Oosten

.FABRIC

Eric Frijters, Olv Klijn

Woonstad Rotterdam

Dennis Lausberg, Saskia van Ooij

Vestia

Inger Pons

TU Delft

Timo de Rijk

00:/ [Architecture00]

Joost Beunderman

New Industry

Vincent Taapken

VGG Middelkoop

Jan Winsemius

snelwegkunstenaar

Melle Smets

## RIJN-MAAS DELTA

Nederlands Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Chris Kuipers, directeur-generaal Ruimte en Water

Deltaprogramma

Emmy Meijers, Joost Schrijnen, Lilian van den Aarsen, Pieter de Greef

Delta Atelier

David van Zelm van Eldik (ateliermeester), Michiel van Dongen, Dagmar Keim

H+N+S Landschapsarchitecten

Lodewijk van Nieuwenhuizen, Jan Dirk Hoekstra

Studio Marco Vermeulen

Marco Vermeulen

D.EFAC.TO

Anneloes Nillisen

Robbert de Koning

Robbert de Koning

Bosch en Slabbers

Steven Slabbers, Tijs van Loon

De Urbanisten

Florian Boer

College van Rijksadviseurs

Yttje Feddes, Rijksadviseur voor het Landschap

## HET METROPOLITANE LANDSCHAP

Nederlands Ministerie van Economie, Landbouw en Innovatie

Annemie Burger, directeur-generaal Natuur en Regio, Hindrik Jan Knot, Bea van Golen, Nico Bos

West 8 Urban Design and Landscape Architecture

Adriaan Geuze, Riette Bosch, Jelle Therry

Royal Haskoning

Pascal Lamberigts, Pieter van Ree, Josja Veraart

Popov film

Dragan Bakema, Kuba Szutkowski, Sabine Groenewegen

## MAAK DE OLYMPISCHE STAD

Nederlands Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Chris Kuipers, directeur-generaal Ruimte en Water, Marijn van der Wagt, Willemieke Hornis, Daniel de Groot

Nederlands Ministerie van

Volksgezondheid, Welzijn en Sport  
Henk Meijer, Maarten Schallenberg

Alliantie Olympisch Vuur

Mark Monsma

Provincie Noord-Holland

Anne Könst

*Provincie Zuid-Holland*  
Annelies van der Does

*Gemeente Amsterdam*  
Miriam Verrijdt, Marco Kooiman, Esther Reith

*Gemeente Rotterdam*  
Caroline Rovers

*XML*  
Max Cohen de Lara, David Mulder,  
Sarah Apeldoorn

## 100.000 BANEN VOOR ALMERE

*Nederlands Ministerie van Infrastructuur  
en Milieu*  
Chris Kuijpers, *directeur-generaal*  
*Ruimte en Water*, Michiel Ruis, *directeur*  
*RRAM*

*Provincie Flevoland*  
Leen Verbeek, *commissaris van de*  
*Koningin*

*Gemeente Almere*  
Adri Duijvestein, *wethouder*  
Herman Schartman, Jo van der Veen

*International New Town Institute*  
Michelle Provoost, Marit Geluk, JaapJan  
Berg

*Zandbelt&vandenBerg*  
Rogier van den Berg, Daan Zandbelt

## KNOOPPUNTEN

*Nederlands Ministerie van Infrastructuur  
en Milieu*  
Lidewijde Ongering, *directeur-generaal*  
*Bereikbaarheid*, Emile Dil, Emiel Reiding,  
Heleen Groot

*College van Rijksadviseurs*  
Ton Venhoeven, *Rijksadviseur voor de*  
*Infrastructuur*, Rick ten Doeschate

*One Architecture*  
Matthijs Bouw  
*Maxwan*  
Rients Dijkstra, Elena Chevtchenko

*Barcode*  
Caro van de Venne, Dirk Peters

*Goudappel Coffeng*  
Thomas Straatemeier

*Universiteit van Amsterdam*  
Jan Duffhues, Paul Chorus

*APPM*  
Kees Kapteijn, Tjitske van Erp

## COUNTERSITES

### LA DÉFENSE SEINE ARCHE 'LE FAISCEAU'

Etablissement Public pour  
l'Aménagement de Seine-Arche

*projectteams*  
KCAP, CO-BE, Mutabilis, OGI, UP2M,  
Obras, Agence Horizons, Coteba,  
Alphaville, Transversal, Alexandre  
Chemetoff & Associés, le Bureau des  
Paysages, Groupe Etude, Arcadis

### HIGH LINE

*Friends of the High Line, New York*  
*City Department of City Planning,*  
*New York City Economic Development*  
*Corporation, New York City Department*  
*of Parks and Recreation*

### HAAGSE HAVENS

*Gemeente Den Haag Dienst*  
*Stedenbouw, kunst- en*  
*architectuurcentrum Stroom Den Haag*

*initiatiefnemers*  
Erik Pasveer, Loes Verhaart (*gemeente*  
*Den Haag*), Arno van Roosmalen,  
Francien van Westrenen (*Stroom Den*  
*Haag*), Sabrina Lindemann (*Mobiel*  
*Projectbureau OpTrek*), Job Roos (*TU*  
*Delft / @MIT*)

*ontwerpstudies*  
Corine Keus en Nanne Verbruggen (*E19*  
*architecten*), Denis Oudendijk (*Refunc*),  
Hans Venhuizen (*Bureau Venhuizen*)

*ontwerp*  
Jeroen Ruitenbeek (*Palmbout Urban*  
*Landscapes*), Ontwerpers gemeente  
Den Haag

*klankbordgroep*  
Iris Schutten (*Architectuurstudio Iris*  
*Schutten*), Martijn de Waal (*The Mobile*  
*City – Social Cities of Tomorrow*), Dritan  
Shutina, Besnik Aliaj (*Co-Plan / POLIS*  
*University, Tirana, Albanië*)

*onderzoek*  
Iwert Bernakiewicz (*TU Delft / @MIT*),  
Sara Stroux (*TU Delft / @MIT*), studenten  
TU Delft, @MIT, Tom Bergevoet,  
Maarten van Tuij (*temp.architecture*),  
Hans Karssenberg (*STIPO*), Joost  
Beunderman (*OO:/ strategy and design*  
*practice*), Justin Bennett, studenten  
Koninklijke Academie Den Haag

*presentatie IABR*  
Huib Haye van der Werf

*workshop*  
Ellen Holleman, Robert-Jan de

Kort, Tilmann Meyer-Faje, Sabrina  
Lindemann, Su Tomesen, Edwin  
Verdurmen, Ekim Tan

*gerealiseerd met financiële steun van*  
*Stimuleringsfonds voor Architectuur,*  
*gemeente Den Haag, Stroom Den*  
*Haag, TU Delft, FondsBKVB*

## BRAINPORT EINDHOVEN

*Gemeente Eindhoven,*  
*Samenwerkingsverband Regio*  
*Eindhoven*

*initiatiefnemers*  
*Gemeente Eindhoven:* Rob van Gijzel,  
*burgemeester, Mary Fiers, wethouder,*  
*Roy Beijnsberger*

*projectteam*  
Bart Stoffels (*Urhahn Urban Design*  
*Amsterdam*), Bert Dirrix (*Diederendirrix*  
*Architecten Eindhoven*), Jeroen  
Saris (*De Stad bv Amsterdam*),  
Sandra Koster, Cees Donkers, Frans  
Dijstelbloem, Anneke Coolen, Jelle  
Groot (*gemeente Eindhoven*), Rene  
Erven (*ACE Architectuurcentrum*  
*Eindhoven*)

*tentoonstelling ontwerp*  
Hans Smit, Rick van Tienen, studenten  
Stichting Sint Lucascollege Boxtel / De  
Eindhovense School

*multimedia*  
EDHV Eindhoven

*met steun van Joan van Dijk en Ron*  
*Hensen (Samenwerkingsverband Regio*  
*Eindhoven), Henk Ovink (Nederlands*  
*Ministerie van Infrastructuur en*  
*Milieu), Tim van der Avoird (Provincie*  
*Noord Brabant), Triple Helix Partners*  
*(Kennisinstellingen Eindhoven,*  
*Bedrijfsleven Eindhoven) en Stichting*  
*Brainport Development Eindhoven*

## KENTUCKY RIVER CITIES

*University of Kentucky, College of Design*

### HENDERSON

Drura Parrish (*PR&Vd, Lexington*),  
Anne Filson (*Filson and Rohrbacher,*  
*Lexington*), Matthijs Bouw (*One*  
*Architecture, Amsterdam*), Marcelo  
Spina (*Patterns, Los Angeles*), Rodney  
Andrews (*CAER*)  
Michael Speaks, Martin Summers  
(*University of Kentucky, College of*  
*Design*)

*sponsors*  
The City of Henderson, Tim Skinner,

Butch Branson, Mark Bethel (*River Cities Renaissance, Henderson*)

#### PADUCAH

Gary Rohrbacher, Anne Filson (*Filson and Rohrbacher, Lexington*), Carolyn Parrish, Sydney Kidd (*onderzoeksassistent*)

#### sponsors

University of Kentucky Center for Applied Energy Research, US Department of Energy, Kentucky Research Consortium on Energy and Environment, University of Kentucky Center for Applied Energy Research

#### LOUISVILLE

Brown-Forman Urban Design Studio, Gary Bates (*Space Group, Oslo*), Julien De Smedt (*JDS Architects, Copenhagen*), Florian Idenburg, Jing Liu (*SO - IL, New York*), Michael Speaks (*University of Kentucky, College of Design*)

#### sponsor

Brown-Forman Corporation

## GBIEDSVISIE DRU INDUSTRIEPARK

*Gemeente Oude IJsselstreek*

#### partners gebiedsvisie

John Haverdil (*projectwethouder College gemeente Oude IJsselstreek*), gemeenteraad gemeente Oude IJsselstreek, Projectgroep gebiedsvisie DRU Industriepark, Arno Boon (*Nationale Maatschappij tot Behoud Ontwikkeling en Exploitatie van Industrieel Erfgoed*), Gijs Takkenkamp (*Klaassen Vastgoedontwikkeling*), Harrie Kuypers (*Wooncorporatie Wonion*), Martin Dubbeling (*SAB*), Els Rutting (*Waterschap Rijn en IJssel*), Provincie Gelderland, Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

#### ambassadeurs gebiedsvisie

Herman Kaiser (*burgemeester gemeente Doetinchem*), Henk Ovink (*directeur Nationale Ruimtelijke Ordening, Nederlands Ministerie van Infrastructuur en Milieu*), Nico Wissing, Piet Oudolf, Kim van der Leest, Maurits Steverink (*Slowfood Achterhoek*), Sander Giesen, Jan Kaak (*Industrie Belang Oude IJssel en Kaak Group*)

#### partners DRU Industriepark

DRU Cultuurfabriek, Grand Café Het Schaftlokaal, Bouwwisatie, Bibliotheek Achterhoekse Poort, Galerie Bij de Boeken, Henk Welling, Heemkundige Vereniging Old Sillevoold, Kunstenaars Collectief Breekijzer, Logopediepraktijk

Ulift, Mediation Groep Oost-Nederland, Muziekschool Oost Gelderland, Nederlands IJzermuseum, Oudheidkundige Vereniging gemeente Gendingen, Ondernemersfabriek Ulift, ROC Graaafschapcollege, ROC Rijn IJssel, Stichting Turks Sociaal Cultureel Centrum, Van Dijk Voedingsadviesbureau, VVV Oude IJsselstreek, Optimaal FM, Alle partners innovatiecentrum Afbramerij

#### architecten

Subasch Taneja Hartsuyker, Hurenkamp, Ton Kleinjans

*ontwerp documenten gebiedsvisie*  
Buro Sterk!

*druk en realisatie documenten gebiedsvisie*  
PrintX

*tekst documenten gebiedsvisie*  
Vivienne Oomen

*fotografie documenten gebiedsvisie*  
Stan Bouman

*Met steun van ERH, Vormgeversassociatie, DRU Verwarming BV, Duiven, BBV De Hut*

## BRUSSEL KANAALZONE

*Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Kabinet van de Minister President, Architecture Workroom Brussels*

#### ontwerp

Team Groupement Alexandre Chemetoff & Associés, Team XDGA, Team Kanal Kanalyzator

#### partners

Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Kabinet Picqué, AATL/BROH (*Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting*), Directie Studies en Planning, ADT/ATO (*Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling*), Architecture Workroom Brussels

## DIYARBAKIR

*Gemeente Groot Diyarbakir, Berlage Instituut, Institute for Housing and Urban Development Studies (IHS/Erasmus Universiteit Rotterdam)*

#### projectteam

Martino Tattara, Caglayan Ayhan-Day (*Berlage Instituut*)

#### uitvoering

Berlage Instituut Rotterdam, Institute for Housing and Urban Development Studies (*IHS/Erasmus Universiteit Rotterdam*), gemeente Groot Diyarbakir, Kamer van Architecten, ingenieurs

en Stedenbouwkundigen Diyarbakir, Ontwikkelingscentrum Vereniging Diyarbakir

*strategisch plan voor Diyarbakir*  
Martino Tattara, Joachim Declerck (*Berlage Instituut*)

#### studenten

Andreas Faoro, Ulrich Gradenegger, Samia Henni, Vesna Jovanovic, Sarah Nichols, Wannas Peeters, Giorgio Ponzio, Roberto Soundy, Ji Hyun Woo, Tzu hua Wu

#### PILOT PROJECT SURICI

Martino Tattara (*Berlage Instituut*) en studenten Najmus Chowdhry, Gabriel Cuellar, Chih-Han Hu, Chi Li, Zhongqi Ren, Sai Shu, Rizki Supratman, Cheng-Hsuan Wu, Miyuki Yamamoto

#### postproductie

Gabriel Cuellar, Giulia Maci, Rizki Supratman, Tikvah Breimer (*Berlage Instituut en IHS*)

#### PILOT PROJECTS STATIONSGBIED DIYARBAKIR

Pier Vittorio Aureli (*Berlage Instituut*), Martino Tattara (*Dogma*) Julia Tournaire, Georgios Eftaxiopoulos, Tijn van de Wijdeven i.s.m. Directie Turkse Spoorwegen, TOKI, gemeente Groot Diyarbakir, Kamer van Architecten, Ingenieurs en Stedenbouwkundigen Diyarbakir, Ontwikkelingscentrum Vereniging Diyarbakir

*gerealiseerd met financiële steun van Matra, Nederlands Ministerie van Buitenlandse Zaken*

## LEVEN MET WATER IN DE VENETO

*Platform Latitude*

#### curatoren

Fabio Vanin, Marco Ranzato

#### projectonderzoeksteam

Fabio Vanin, Marco Ranzato, Tullia Lombardo, Enrico Anguillari, Andrea Masciantonio, Valentina Bonifacio en Unità di Crisi

#### in samenwerking met

Alessandra Marcon, Manoe Ruhe, Sahdia Kahn, Marta de Marchi, Roberta Marcolongo, Alice Brombin, Andrea Bortolotti, Vincenzo Artico

#### PROJECT DELTA DEL PO

*Università IUAV di Venezia, University of Sheffield, Ion Mincu University Bucharest, Vilnius Gediminas Technical*

*University in samenwerking met  
Summer School Delta del Po 2011 –  
Building Scenarios in Fragile Territories*

*staf en begeleiding*

Maria Chiara Tosi, Enrico Anquillari, Emanuela Bonini Lessing, Fabio Vanin, Cristina Cerulli, Anna Holder, Paul Muresan-Iuga, Gabriel Pascariu, Gintaras Stauskis, Inga Urbonaitė, Valentina Bonifacio, Tullia Lombardo, Marco Ranzato, Sara Ariano, Giancarlo Mantovani, Sara Milani, Francesco Musco, Lino Tosini, Lianne Verstrate, Sandro Vidal, Francesco Belloli, Marco Corona, Marta De Marchi, Andrea Masciantonio, Unità di Crisi

*studenten*

Ioana-Iulia Aftorei, Griselda Arteaga Trejo, Laura Georgiana Belmega, Sogand Babolhavaeji, Francesca Bellemo, Alex Berciu Vladaia, James John Clifford Rogers, Marius Costache, Povilas Daugis, Marella Diamantini, Ilona Dvareckaitė, Tautvilė Džiugytė, Octavian Eremia, Rossella Fabbri, Ligia Gorovei, Jessica Gubitta, Damiano Gui, Michael Horswill, Roberta Marcolongo, Heather Jacqueline Oakley, Roma Olišauskaitė, Elisa Padovan, Elena Rizzato, Raluca-Mihaela Serdaru, Edimtas Simeliunas, Tomas Skripkiūnas, James Starky, Cristina Stefan, Marija Vaitkutė, Alessandra Zampieri

#### PROJECTEN VAZZOLA EN MONTEFORTE D'ALPONE

*Università IUAV di Venezia, Bernardo Secchi, Paola Viganò, Sybrand Tjallingii  
docenten*

Emanuel Giannotti, Fabio Vanin, Marco Ranzato, Enrico Anquillari

*studenten*

Lauren Abrahams, Christopher Colja, Teodora Constantinescu, Alberto Salis, Rocho Eline Bugarin Figueroa, Valérie Raets, Ana Sabrina Martínez Fera, Sofia de Oliveira, Jani Advait Mahesh, Carmen Boyer Navarro

*gerealiseerd met financiële steun van  
CRIF – Consorzio Regimazione Idraulica  
Fiumi en met steun van Università IUAV  
di Venezia, Comune di Monteforte  
d'Alpone, Croce Rossa Italiana San  
Bonifacio, Consorzio di Bonifica Delta  
Po Adige, AIPO – Agenzia Interregionale  
per il Fiume Po, Provincia di Rovigo,  
Fondazione Ca' Vendramin, Ente Parco  
Regionale Delta del Po Veneto, CIRF  
– Centro Italiano per la Riqualificazione  
Fluviale, Consorzio di Bonifica Piave,  
Autorità di Bacino Fiume Adige, Gruppo  
Borgo Malanotte, Comitato Insieme per  
Borgo Malanotte, Comitato La Colonna,  
Provincia di Treviso*

## NEW YORK CITY WATERFRONT

*New York City Department of City  
Planning, New York City Economic  
Development Corporation, New York City  
Department of Environmental Protection,  
New York City Department of Parks &  
Recreation, New York City Mayor's of  
Long Term Planning and Sustainability*

## CANTINHO DO CÉU

*Secretaria Municipal de Habitação  
(SEHAB), São Paulo*

*Secretaria Municipal de Habitação,  
Prefeitura da Cidade de São Paulo  
Elisabete França, Vanessa Padia de  
Souza*

*partners*

Governo do Estado de São Paulo, Caixa Econômica Federal

*ontwerp*

Marcos Boldarini

## 900 KM NILE CITY

*Baukuh, Atelier Kempe Hill, Assiut  
University*

*curator*

Pier Paolo Tamburelli

*projectteam*

Atelier Kempe Thill, baukuh, GRAU, in samenwerking met AHUD Aymen Hashem for Urban Development, Lola landscape architects, Hilsón Moran, Paola Migliorini, Yousri Hashem

*fotografie*

Stefano Graziani, Bas Princen, Giovanna Silva

*video*

Saverio Pesapane, Angelo Boris Boriolo

*advies*

Roger Diener, Joseph Grima, Vedran Mimica

*partners*

Berlage Instituut, El Monshah Markaz, ETH Studio Basel, Sohag Governorate, UNISG University of Gastronomic Sciences Pollenzo, Assiut University

*gerealiseerd met financiële steun van  
Stimuleringsfonds voor Architectuur,  
Fondazione Amga, Gestione Acqua S.p.A.*

## CLUSTER PARIS SACLAY 2010-2016

*Frans Ministerie voor Stedenbeleid  
verantwoordelijk voor Grand Paris,*

*Frans Ministerie van Hoger Onderwijs en  
Onderzoek*

*projectteams*

Michel Desvigne, Sophie Mourthé, Driss ben Abdallah, Martin Basdevant, Fabrizio Calosci, Suzanne Jubert, Simon Lerouic, Guillaume Leuregans, Chamss Oulkadi, Valeria Pagani (*Michel Desvigne Paysagiste*), Floris Alkemade, Xaveer de Geyter, Pieter Coelis, Michel Sikorski, Pierre Burquel, Antoine Chaudemanche, Yannis Igodt, Pauline Lavie, Solène Legallo, Benoit Streicher, Christin Svensson, Peter Vande Maele, Solène Veyssyre (*Xaveer de Geyter Architecten – Floris Alkemade Architects*) Olivier Arquie, Anne-Claire Impens, Pascal Puren, Romain Guilbaud, Thomas Nollez, Nicolas David, Isabelle Naylies (*Alto Step*) Jean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud, Louis Moutard, Stéphanie d'Acremont, Sébastien Corbon, Thierry Coulange (*AREP*) Charlotte Guth, Pierre-Michel Laurent, Laurent Berger, Laetitia Perrier, Alain Rey-Giraud (*Setec TPI*) Lucile Coppeaux, Lucie Evaux, Renaud Rohan, Mathieu Souleau (*SOGREAH*) Sébastien Rodesch, Denis Brachet, Mathieu Nicaise, Koenraad Verduyn, Romina Dargenton (*TRITEL*)

*experts*

Dominique Boudet, Juan Busquets, Michel Corajoud, Aurelio Gafetti, Denis Quenard, Jean-Michel Roux

## FOODPRINT ERASMUSVELD

*Kunst- en architectuurcentrum Stroom  
Den Haag*

*projectteam*

Studio Makkink & Beij, Stroom Den Haag, Hofstra | Ruimte voor duurzame ontwikkeling

*gerealiseerd met financiële steun van  
Stichting Doen, gemeente Den Haag,  
Stimuleringsfonds voor Architectuur*

## OPEN CITY BATAM

*KRUPUC (Knowledge for Rural and  
Urban Projects Under Construction)*

*initiatiefnemers*

Stephen Cairns (*KRUPUC, Future Cities Lab*), Kees Christiaanse (*KRUPUC, ETH Zürich, Future Cities Lab*), Daliana Suryawinata (*KRUPUC, SHAU*), Bobby Wong (*National University of Singapore*)



*in samenwerking met*  
Herlily (KRUPUC, UI), Milica Topalovic  
(Future Cities Lab), Alfredo Brillembourg  
(Urban Think Tank)

*opdrachtgever*  
gemeente Batam: Ahmad Dahlan  
(burgemeester), Wan Darussalam, Raja  
Azmansyah, Mohammad Aidil Sahalo,  
Rahmat Kurniawan, Azril Apriansyah  
(BAPPEDA)

*project team*  
Cristian Nita (SHAU), Qinqin Wu (Tianjin  
University/NUS), Maria Edenbrandt  
(Chalmers University of Technology/  
NUS), Linda Schaub (ETH Zürich/NUS),  
Ping Hwei Ngu (NUS), Andreas Salchner  
(University of Innsbruck/NUS)

*gerealiseerd met steun van Future  
Cities Laboratory SEC (Singapore  
– ETH Zürich Centre for Global  
Environmental Sustainability),  
Stimuleringsfonds voor Architectuur,  
SHAU Rotterdam*

## MID-SIZE UTOPIA

*Zandbelt&vandenBerg*

*ontwerp en onderzoek*  
Rogier van den Berg, Heidi Klein, Mijke  
Kromdijk, Thomas Sturkenboom, Bart  
Witteman, Daan Zandbelt

*klankbordgroep*  
Jan Brouwer, Rob van Engelsdorp-  
Gastelaars, David Hamers,  
Maurits de Hoog

*ambassadeurs*  
Arjenne van Berkum, Ton van de Bunt,  
Jaap Klaarenbeek, Marieke Kums,  
Adriaan van Oosten, Wilco van Oosten,  
Dirk Peters, Candice de Rooij, Erik  
Smeijers, Mark Veldman

*opdrachtgevers*  
Zwolle Kampen Netwerkstad: Jaap  
Hadders, Aard Kins, Stedendriehoek:  
Huib Hooiveld, Gerard Sizoo, Regio  
de Vallei / Food Valley: Jan van den  
Brink, Arnoud Leerling, Stadsregio  
Arnhem Nijmegen: Jaap Modder, Regio  
Noordoost-Brabant: Jules Goris, Koo  
van der Zouwe, Stadsregio Eindhoven:  
Joan van Dijk, Jean Paul Kroese,  
West-Brabant: Frank Raaijmakers, Paul  
Vermeulen, Provincie Gelderland: Rob  
Dix, Pieter Rijzebol, Provincie Noord-  
Brabant: Joke Janssen, Gertjan Koolen,  
Nederlands Ministerie van Infrastructuur  
en Milieu: Anita Bijvoet, Gijsbert  
Borgman, Henk Ovink, Bart Vink, Elien  
Wierenga

*gerealiseerd met financiële steun van  
Stimuleringsfonds voor Architectuur*

## ATELIER VLAANDEREN 2030

*Team Vlaams Bouwmeester, Vlaamse  
Gemeenschap*

*projectleiding*  
Team Vlaams Bouwmeester

*ontwikkeling*  
Posad

*onderzoek*  
Architecture Workroom Brussels

## DELHI 2050

*Stuurgroep Delhi 2050*

*initiatiefnemers*  
Ashok Lall (AshokBLall architects),  
Romi Khosla (Romi Khosla Design  
Studio), Anne Feenstra (arch I platform),  
Bart Vink (Nederlands Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu), Ton Venhoeven  
(VenhoevenCS architecture+urbanism)

*projectteam*  
Tanvi Maheshwari, Kushal Lachhwani,  
Rakesh Baidya, Mariyam Zakiah (arch  
i platform New Delhi), Katharina Hagg,  
Thijs van Spaandonk, Ruth Lanting,  
Christian Rommelse (VenhoevenCS  
architecture+urbanism, Amsterdam),  
Bart van Bleek (Nederlands Ministerie  
van Infrastructuur en Milieu)

*in samenwerking met*  
Richard Sliuzas, Martin van Maarseveen,  
Javier Martinez (ITC), Maurits de Hoog  
(TU Delft/DRO), Diego Sepolveda (TU  
Delft), Tile von Damm (MOD Institute),  
Roelof Stuurman (Deltares), Stijn Koole  
(Bosch Slabbers), Chris Bremmer,  
Arie Bleijenberg (TNO), Jeroen Haver  
(Nederlands Ministerie van Infrastructuur  
en Milieu) Ronald Wall (IHS/EUR),  
Els Hegger, Femke Hoekstra (WUR),  
Marijn Spoelstra (Mountainworks),  
Yvette Govaart (COUP), Suresh Rohilla  
(CSE), Mahavir (SPA), Rajeev Malhotra  
(NCRPB), Geetam Tiwari (TRIP/IT),  
Manju Mohan (CAS,IIT), Alok Jain (MVA),  
Amitabh Kundu (JNU), Madhav Raman,  
Iftikhar Mulk Chishti (SPA)

*gerealiseerd met financiële steun van  
Dutch Design Fashion and Architecture,  
Nederlands Ministerie van Infrastructuur  
en Milieu, Maastricht School of  
Management*

## POSCONFLICTO LABORATORY

*URBANÍSTICA—Taller del Espacio  
Público Guatemala Stad, Asociación  
Centroamericana Taller de Arquitectura*

*projectleiding*  
Roberto Soundy (Asociación  
Centroamericana Taller de Arquitectura,  
(a—c—t—a),  
Álvaro Véliz, (URBANÍSTICA—Taller del  
Espacio Público, Guatemala Stad)

*projectteam*  
Rossana García Ovalle, Silvia García  
Vettorazzi, Erick Mazariegos, Eva  
Campos, Werner Solórzano, Gustavo  
González, Hans Schwarz, Felipe  
Vásquez, Jorge Villatoro, Rafael  
Aycinena, Frank Carrascoza, Diego  
Castillo, Mónica Santos, Emilio Vargas

*werkgroepen*  
Mariano Ventura (Housing Promoting  
Group), Ana de Méndez (SOSEP),  
Raúl Monterroso (General Planning  
Coordination), Guatemala Stad,  
Ministerie van Woningbouw van  
Guatemala, Universidad de San Carlos  
de Guatemala

*bijdragen en advies*  
Daniel Matta (gemeente Guatemala),  
Alonso Ayala, Carlos Morales-  
Schechinger (IHS/EUR), Roberto  
Bianchi, Marco Vivar (Equilibrio  
Arquitectos), Carlos Ayala (USAC)

*fotografie*  
Andrés Asturias (Estudio A2), Jean-  
Marie Simon

*video*  
Byron Mármol, S.o.P.a.

*gerealiseerd met de steun van Álvaro  
Arzú, Burgemeester van Guatemala  
Stad, Álvaro Colom, President van  
de Republiek Guatemala en Estuardo  
Gálvez, Rector van de Universidad de  
San Carlos de Guatemala*

## BORDEAUX MÉTROPOLE

*Communauté Urbaine de Bordeaux*

*projectteams*  
51N4E en GRAU in samenwerking met  
D. Boudet, T. Laverne, 3E

Alexandre Chemetoff in samenwerking  
met De Pardieu Mattei, Oasis, ETC,  
MDET, S. Marot

Lacaton-Vassal in samenwerking  
met Durot, Hutin, Marlin, Rivière  
Environnement, VPE

L'AUC in samenwerking met Bas Smets,  
NFU, Icade, Tribu, F. Gilli, Arup, Étude  
Chevreux

OMA in samenwerking met Coloco,  
Elioth, Iosis, CBRE

Michel Jacques, (arc en rêve centre  
d'architecture Bordeaux), Jean Marc

Offner, (*a'urba – Agence d'Urbanisme Bordeaux Aquitaine*)  
Jean Louis Subleau, (*une fabrique de la ville*)

*gerealiseerd met de steun van  
Communauté Urbaine de Bordeaux,  
Vincent Feltesse (president)*

## MAKING INNER CITY ROTTERDAM

*Gemeente Rotterdam,  
Stadsontwikkeling*

*stadsontwikkeling*  
Astrid Sanson, Martin Aarts, Nico Tillie,  
Lloyd Stenhuijs, Caroline Rijkse

*participanten*  
Doepel Strijkers Architects, LAP  
Landscape & Urban Design, Interreg IV  
B/MUSIC, TNO, DRIFT

## REMAKING ZÜRICH

*ETH Zürich, Christ & Gantenbein  
Architecten, Amt für Städtebau Stadt  
Zürich*

*projectteam*  
Emanuel Christ, Christoph Gantenbein,  
Victoria Easton, Guillaume Yersin met  
ondersteuning van Sebastian Ernst,  
Malte Kloes, Benjamin Olschner, Julian  
Trachsel

*partners*  
Patrick Gmür, Christoph Durban (*Amt für  
Städtebau Stadt Zürich*)

*productie*  
Emanuel Christ, Christoph Gantenbein  
(*ETH Zürich*)

*gerealiseerd met financiële steun van  
D-ARCH, Faculteit Architectuur ETH  
Zürich en Amt für Städtebau Stadt  
Zürich*

## INTENSE STAD, INTENSE LAAGBOUW, BOUWJONG!

*Gemeente Groningen, Dienst Ruimtelijke  
Ordening en Economische Zaken*

### DE INTENSE STAD!

*Architecten*  
AAS Architecten, arons en gelauff  
architecten, Architecten|en|en,  
Architectenbureau Holvast en Van  
Woerden, Architectenbureau Marlies  
Rohmer, Architectenbureau Van der

Veen, Bureau Noordeloos, Casanova  
+ Hernández Architecten, Claus en  
Kaan Architecten, DAAD Architecten,  
Diederien Dirrix Van Wylick Architecten,  
Hosoya Schaefer Architects, Inbo,  
KAAP 3 ontwerp bureau, Johannes  
Kappler Architecten, MAD architecten,  
MVRDV, Nieto Sobejano Arquitectos,  
De Nijl Architecten, Onix, Oving  
Architecten, Bureau Ritsema, Sacon,  
SANAA, Scheffer Van der Wal,  
SKETS architectuurstudio, TANGRAM  
Architecten, Team 4 Architecten, Van  
Herk en De Kleijn architecten, Van  
Ringen Architecten, De Zwarte Hond

*opdrachtgevers en betrokkenen*  
Woonzorg Nederland, Ballast  
Nedam Ontwikkelingsmaatschappij,  
BAM Woningbouw, De Boer  
projectontwikkeling, Ceylonstaete, gebr.  
Dekker, Develop Havelte, VOF Drieweg,  
Duurkens & Tichelaar, gemeente  
Groningen, Geveke Bouw, Heijmans  
IBC Vastgoedontwikkeling, Hoogland  
& Versteegh, De Huismeesters,  
Woningcorporatie In, Kroeze &  
Partners Vastgoed, KUUB centrum  
particulier bouw, Nijestee, Nijhuis Bouw,  
Ontwikkelcombinatie OCR, Christselijke  
Woningstichting Patrimonium, Proper  
Stok, Rabo Vastgoed, SIG Real Estate,  
Strukton Vastgoedontwikkeling,  
Ter Steege Vastgoed, B. Timmer  
projectontwikkeling, Vestia  
projectontwikkeling, Vlasblom  
Projectontwikkeling, Volker Wessels  
Vastgoed, Walsma Ontwikkeling, Van  
Wijnen Noord

### INTENSE LAAGBOUW!

*Architecten*  
0-9 atelier, 2012Architecten, AAS  
Architecten, AEQUO Architects,  
ANA architecten, Angelis + Partner  
Architekten, architecten van Mourik,  
Architectenbureau Holvast en  
Van Woerden, Architectuurstudio  
Herman Hertzberger, Architecturbüro  
Schwalm-Theiss & Bresich, Atelier  
Kempe Thill, atelierbruut, blauroom,  
broekbakema, Bureau Noordeloos,  
Bureau Ritsema, CIMKA, Cino Zucchi  
Architetti, DAAD Architecten, De  
Zwarte Hond, Dorste Droste & Urban,  
Emma architecten, Erwin van Liempt,  
Franz Ziegler, Grosfeld van der Velde  
Architecten, gruppeomp, Huggen  
Berger Fries Architecten, Jarmund/  
Vigsnæs Arkitekter, JDS Architects,  
Johannes Kappler Architecten, Jutten  
Architectuur, KAW architecten, Klein  
architecten, laura alvarez architecture,  
Loos Architects, MAD Architecten, ,  
MD Landschapsarchitecten, NEXT  
architects, Noard-Architectuur, NRJ-  
Architectuur, Onix, pdb|design, pool  
Architektur, pvanb architecten, SKETS

architectuurstudio, Team 4 Architecten,  
TWA architecten, Van Ringen  
Architecten, Zofa Architecten

*opdrachtgevers en betrokkenen*  
AM Wonen, BAM, De Huismeesters,  
Lefier, gemeente Groningen, Heijmans,  
Jorcom, Nijestee, Slokker Vastgoed,  
Urban Interest.

### BOUWJONG!

*Architecten*  
AAS Architecten, Architectenbureau  
Marlies Rohmer, Architectenburo Eduard  
C. Gerds, Architecturbüro Schwalm-  
Theiss & Bresich, Atelier Kempe Thill,  
Bureau Noordeloos, Bureau Ritsema,  
Cees Coppens, DAAD Architecten,  
Dok architecten, FABRIC, Inbo,  
JAS – Jeroen Architectuur Studio,  
KAW architecten, Karlijn Keppel, LEF  
architects, Joost Luijendijk, MAD  
architecten, Marco Henssen Architecten,  
MD Landschapsarchitecten, oving  
architecten, pvanb architecten, TD  
Architects, Team 4 Architecten, Van  
Ringen Architecten, Vdp Architecten,  
WAL architectenbureau, Wind  
Architecten Adviseurs, Zofa Architecten

*opdrachtgevers en betrokkenen*  
Ballast Nedam, Beleggingsmaatschappij  
Klein, gemeente Groningen, De  
Huismeesters, Lefier, m2o5 Real Estate,  
Nijestee, Nijhuis Bouw, Patrimonium,  
Strukton, TCN, Van Wijnen, R. Vegter,  
BUKO Bouwsystemen, De Meeuw,  
Hibex, Jarino Groep, Jan Snel,  
Tempohousing, Ursem Bouwgroep,  
Van der Wiel Planontwikkeling, VDM  
Woningen

## LEZINGEN, CONFERENTIES EN DEBATTEN

### MAKING CITY – THE URBAN SUMMIT

#### concept

Henk Ovink, Joachim Declerck, Marieke Francke, George Brugmans

#### organisatie

Nicis Institute / The European Metropolitan Institute (EMI): Wim Hafkamp, Koen Hollander, Cees-Jan Pen, Marloes Hoogerbrugge, Miriam Voets, Mariska Aanhane

### DE MAAKBARE STAD?

*Regional Science Association Nederland*

Martijn Burger (*Erasmus Universiteit Rotterdam*), Gert-Jan Hospers (*Universiteit Twente en Radboud Universiteit Nijmegen*), Ronald Wall (*Institute for Housing and Urban Studies/EUR*)

### MAKING 'DESIGN & POLITICS'

*ANCB Metropolitan Laboratory*

#### organisatie

*Nederlands Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

Henk Ovink, Elien Wierenga, Saskia Newry, Marja Jongeneel

*ANCB The Metropolitan Laboratory*

Kristin Feireiss, Hans-Jürgen Commerell, Áine Ryan, Beate Engelhorn

*Nederlandse Ambassade Berlijn*

Marnix Krop, Bart Hofstede, Loek-ten Hagen

#### input

Monika Griefahn, Michael Braungart, Peter Rehwinkel, Rinus van den Berg, Arthur Thomaes, Thomas Auer, Stefan Behnisch, Florian Idenburg, Joop Paul, Pauline Terreehorst, Jan Edler, Anh-Linh Ngo, Johannes Kuehn, Edzo Bindels, Dieter Grau, Han Meyer, Reiner Nagel, Paula Verhoeven, Richard Black, RI Il-O, Pu Miao, Harsh Purohit, Daniel Schwabe, Antje Stokman, Michael Roper, Koos Wieriks, Eduard Kögel, Christopher Dell, Theo Deutinger, Markus Fernhout, Wouter Vanstiphout, Petra Wessler, Ulrich Beckefeld, Regula Lüscher, Doris Kleilein, Ton Matton, Jürgen Patzak-Poor, Martin-Rein Cano,

Barbara John, Olv Klijn, Fatna Omidvar, Michael Künzel, Eric Frijters, Mekonnen Mesghena, Daniela Patti, Christine Hentschel, Riens Dijkstra, Martin Ertl, Marc Wolfram, Dirk Heinrichs, Paul Gerretsen, Philipp Rode, Florian Lennert, Peter Haimerl, Hubert Klumpner, Michel Heesen, Oliver Schütte, Floris Alkemade, Petra Rutten, Lars-Christian Uhlig, Klaus Overmeyer, Jan Nikolas Schulz, Stefan Rettich, Roland Puttmann-Holgado, Afaina de Jong, Stephan Schwarz

*Mogelijk gemaakt door Stimuleringsfondsen voor Architectuur, IABR, Goethe Instituut Rotterdam, Nederlands Architectuurinstituut (NAi), 010 Uitgevers*

### MAKING CITIES = MAKING REGIONS: METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

*Op initiatief van het Planbureau voor de Leefomgeving en het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Milieu, in samenwerking met de IABR en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag*

### PLATFORMACTIVITEITEN NAI

*curator NAI Platform*

Marten Kuijpers

*assistent curator NAI Platform*

Karin van Rooij

*De conferenties en lezingen zijn mede tot stand gekomen door de inzet van alle medewerkers van het NAI*

### DE DÉPENDANCE

*curatoren*

Elma van Boxel, Kristian Koreman (ZUS)

*in samenwerking met*

IABR, Stimuleringsfondsen voor Architectuur, AIR, Motel Mozaïque, ZigZagCity, Stadsontwikkeling Rotterdam, Stylos

## MEDIA

### VPRO

#### LEVE DE STAD

[www.vpro.nl/levedestad](http://www.vpro.nl/levedestad)

*project leiding*

Wim Schepens

*productie*

Karin Vermeulen

*onderzoek*

Nicolette Nol en Sarah Sylbing

*coördinatie internet*

Geert Jan Strengtholt

*coördinatie radio*

Gert Hindriks

*coördinatie VPRO Gids*

Arne Leffring

*communicatie*

Diederik Hoekstra, Christa Niekamp

*pers*

Marloes Steverink

### TELEVISIE

#### TEGENLICHT

SMART CITY UNLIMITED

*regie*

Alexander Oey

*onderzoek*

Marijntje Denters

*productieleiding*

Helen Goossens

*eindredactie*

Henneke Hagen en Jos de Putter

(VPRO) en George Brugmans (IABR)

*Coproductie van VPRO en de IABR*

#### SLAG OM NEDERLAND

PARKSTAD 1 EN PARKSTAD 2

*regie*

Victor Vroegindewei

*redactie*

Yvette Nieuwstad, Julie van Traa,

Jochem Salemink, Michiel Cotterink

*presentatie*

Roland Duong, Teun van de Keuken,

Andrea van Pol

*productie*

Else-Marie Rombouts, Tessy de Werd

*eindredactie*

Roland Duong, Teun van de Keuken

#### BOEKEN

*presentatie*

Wim Brands

*productie*

Ymke Kreiken

*regie*

Ellen Jens

*webredactie*

Maurice Woestenburg

*eindredactie*

Wim Brands

**NIEUWKOMERS**

KREUZBERG, BERLIJN

*regie*

David Kleijwegt

*onderzoek*

Karen Al

*presentatie*

Wim Brands

*productie*

Jessica van Beek

*eindredactie*

David Kleijwegt

**LABYRINT**

BESTEMMING ONBEKEND

*regie*

Thijs Brandsma

*onderzoek*

Saar Slegers, Julie Blussé

*presentatie*

Eric Arends

*productie*

Bella Boender

*eindredactie*

Rob van Hattum, Marcia van Woensel

*Coproductie van VPRO en de NTR***VRIJE GELUIDEN**

'STADSMUZIEK'

*regie*

Odette Toeset

*redactie*

Josee Voormans, Sakti Khedoe, Armand

Serpenti

*presentatie*

Melchior Huurdeman

*productie*

Karin Spiegel

*eindredactie*

Melchior Huurdeman

**ANDERE TIJDEN**

BLAUWE STAD IN DE KLEI

*regie*

Femke Veltman

*onderzoek*

Rob Bruins Slot, Roderick Tingen

*presentatie*

Hans Goedkoop

*productie*

Laura Kaandorp, Anne Bulsink

*eindredactie*

Karin van den Born, Yfke Nijland

*Coproductie van VPRO en de NTR***IMPORT**

WIE MAAKT DE STAD

*productie*

Film First Comp., USA 2011

**VILLA ACHTERWERK**

VAN HIER TOT TOKIO

*programmamakers*

Ben van der Meijden, Willem Baptist,

Joseff Iping, Mirjam Marks, Maarten

Remmers en Toranga

*Eindredactie*

Francine van der Lee

**HOLLAND DOC 24**[www.hollanddoc24.nl](http://www.hollanddoc24.nl)*redactie*

Marlijn Klerk

*productie*

Philip Bruning

*eindredactie*

Hansje van Etten

**RADIO****VILLA VPRO***presentatie*

Ger Jochems en Tessel Blok

*redactie*

Sofoula Schalkwijk en Marleen Zwanikken

*stagiaire*

Danielle van Hout

*eindredactie*

Sietske van Weerden

**RUBRIEK METROPOLIS***redactie*

Stefan Heijndael

*eindredactie*

Sietske van Weerden

*In samenwerking met de IABR***DE AVONDEN***regie*

Maurice Woestenburg

*presentatie*

Botte Jellema en Lotje IJzermans

*productie*

Kristina Petrasova, Wil Hassink

*eindredactie*

Lotje IJzermans, Maurice Woestenburg

**BRANDS MET BOEKEN***productie en regie*

Wil van Rijnsouw

*presentatie en eindredactie*

Wim Brands

**ARGOS***regie*

Wil van Rijnsouw

*presentatie*

Max van Weezel

*productie*

Barbara Schreuders

*eindredactie*

Kees van den Bosch

**OVT**

LIVE VANUIT THEATER WALHALLA IN ROTTERDAM

*presentatie en redactie*

Michal Citroen

*regie en productie*

Astrid Nauta

*eindredactie*

Paul van der Gaag

*In samenwerking met de IABR***BUREAU BUITENLAND**

LEVE DE STAD ISTANBUL

*regie en productie*

Dini Bangma

*redactie*

Irene van der Linde, Rik Delhaas, Ellen

van Dalen

*presentatie*

Harm Ede Botje

*eindredactie*

Ellen van Dalen, Sietske van Weerden

*In samenwerking met de IABR***LABYRINT RADIO**

DE STAD ALS SUPERORGANISME

*presentatie*

Pieter van der Wielen

*onderzoek en eindredactie*

Gerda Bosman

*Coproductie van VPRO en de NTR***HOLLAND DOC RADIO***redactie en regie*

Emmie Kollau

*productie*

Agnes van der Weijden

*eindredactie*

Anton de Goede

**INTERNET****LEVE DE STAD WEBSITE***webredactie*

Anya Boelhouwer

**DROOMSTAD***regie*

Sarah Sylbing

*onderzoek en productie*

Felicia Alberding

*webredactie*

Anya Boelhouwer

*eindredactie*

Wim Schepens

*productieleiding*

Karin Vermeulen

*Mede mogelijk gemaakt door Mediafonds voor de Architectuur. In samenwerking met ShootLab en de IABR***DORST IN DE BALIE**

DE STAD VAN DE TOEKOMST

*redactie*

Tessel Brühl, Naomi Jacobs, Katusha

Sol, Fransje Oudshoorn en Mischa

Woutersen.

*eindredactie en regie*

Boris van Hoytema

*VPRO Dorst in samenwerking met de Balie Generatie IK ©*

## TENTOON- STELLINGEN

### SMART CITIES - PARALLEL CASES II

#### curatoren

Stefan Bendiks, Rogier van den Berg, Matthijs de Boer, Jan Duursma (coördinatie), Annet Ritsema

#### project selectie

Stefan Bendiks, Rogier van den Berg, Matthijs de Boer, George Brugmans, Jan Duursma, Marieke Francke, Annet Ritsema, Linda Vlassenrood

#### tentoonstellingsontwerp

Willem de Kooning Academie Rotterdam: Joep Brouwer, Anne Burgaud, Suzanne Hoenderboom, Maurice Leeflang, Ayla Stomp, Bizhou Wang

#### docenten

David Baars, Brigit Lichtenegger, Roger Teeuwen

#### advies en coördinatie NAi

Ole Bouman, Teun van den Ende, Johan Idema, Suzanne Kole, Jeroen Vallenduuk

#### productie assistentie

Vivian Zuidhoff

#### tentoonstellingsbouw

Landstra & de Vries

#### licht

Rapenburg Plaza

#### beheer

Reinout Crinice

Parallel Cases - Smart Cities II is een project van Academie van Bouwkunst Amsterdam, Artez Academie van Bouwkunst Arnhem, Academie van Bouwkunst Groningen, Academie van Bouwkunst Maastricht, Fontys Academie voor Architectuur en Stedenbouw Tilburg, Rotterdamse Academie van Bouwkunst

*Parallel Cases - Smart Cities II is gerealiseerd met de financiële steun van het Stimuleringsfonds voor Architectuur, IABR, Academie van Bouwkunst Amsterdam, Artez Academie van Bouwkunst Arnhem, Academie van Bouwkunst Groningen, Academie van Bouwkunst Maastricht, Fontys Academie voor Architectuur en Stedenbouw Tilburg, Rotterdamse Academie van Bouwkunst*

### SMART TRANSFORMATIONS

*Academie van Bouwkunst Amsterdam*

#### staf

Rogier van den Berg, Machiel Spaan, Marieke Timmermans, Aart Oxenaar (directie)

#### studenten

Jesse de Bosch Kemper, Ivar van der Zwan, Jeroen Schoots, Jasper Smits, Jasper ten Bosch, Robert Wienk, Cliff Lesmeister, Gert-Jan Wisse

### THE PRODUCTION OF WELL-BEING

*Artez Academie van Bouwkunst Arnhem*

#### staf

Ton Matton (Wendorf Academy), Harmen van de Wal (Krill), Stefan Bendiks (Artez)

#### studenten

Geert Jan van der Aa, Arnold de Bruin, Elsemiek Ebers, Koen Geraedts, Hans Huizinga, Klaas-Geert Koolhout, Steven van Leeuwen, Niels Matitawear, Lieke Roerink, Ben Verbaan.

#### installatie

Brenno Visser

### FUTURE CITIES

*LIA Labor für Integrative Methoden der Architektur, Technische Universität Berlin, Duitsland*

#### docenten

Vesta Nele Zareh, With Bruno Cruz, Cécile Oberkampff

#### studenten

Øystein s. Aspelund, Nicola Agnes, Juan Pedro Benitez Garcia, Johanna Burkert, Miguel Cabezas Prudencio, Steve Cherpillod, Marie Charlotte Dalin, Séverine Delamare, Thomas Gilloz, Carles Guinot, Heinrich Heidelmann, Joana Jordão, Daniel Julve, Cécile Labbe, Petros Lazaridis, Martin Lepoutre, Gabriela Looke, Martha Lopez Marcos, David Malaud, Tsampika Alexandra, Manou Margaux Maurice, Flora Marchand, Jose Alberto Mariano, Ricardo Matias, Larissa Nebesny, Milena Petkova, Veselina Petkova, Thibault Pierron, Pedro Rodriguez Lopez, Delia Schaedel, Fabian Scholz, Filipe Serro, Victor Serrander, Laure de Soras, Christopher Skinner, Eleni Toliopoulou, Camille Vullierme, Gunn Irja Wälberg, Lisa Watanabe, Ramon Zamora Martinez

### RAUMSTADT-MODELL BERLIN

*Technische Universität Berlin, Duitsland*

#### concept

Vanessa Miriam Carlow (COBE) en Jana Gutge

#### maquette

Vanessa Miriam Carlow met Jana Gutge, Adriano Hellbusch, Niklas Kuhlendahl, Stefan Liczkowski, Melanie Mißfeld, Leo Stuckardt, Daniel Vedder

#### studenten

Vanessa Miriam Carlow, Jana Gutge, Adriano Hellbusch, Niklas Kuhlendahl, Stefan Liczkowski, Melanie Mißfeld, Leo Stuckardt, Daniel Vedder, Mariya Barbudova, Nina Barkmann, Florentine Dreier, Paul Girardet, Olga Gordaschnik, Paul Hansen, Leon Jank, Ruben Kiewiet, Marian Lemm, Janine Luther, Anna Mohn, Consuelo Montaner, Katerina Navalova, Anja Neupert, Deborah Nickles, Maria Oikonomou, Ulrich Pappenberger, Jakob Pawlowski, Johannes Rentsch, Noam Rosenthal, Sebastian Roßius, Heinrich Sparla, Willem Wopereis, Linda Wortmann, Linh Vu

### MESSYTECH – LOS ANGELES CLEANTECH CORRIDOR COMPETITION

*University of Virginia School of Architecture, Charlottesville, Verenigde Staten*

#### studenten

Randall Winston, Jennifer Jones, Renee Pean

#### advies

William Sherman, Peter Waldman, Bruce Dotson

### CHANGING PATTERNS

*University of Strathclyde, Architectuur Faculteit, Glasgow, Schotland*

#### docent

Ulrike Enslin

#### design studio docenten

Jude Barber, Kieran Gaffney, Ewan Imrie, David Hasson, Ivan Marquez, Gordon Murray, David Page, Alan Pert, David Reat, Ombretta Romice, Nicola Thomson

#### studenten

Craig Johnston, Steven Byrne, Micheal Holliday, Joseph Murphy, Tom Witham, Andrew Paul, Andrew Campbell, Matthew McKenna, Keith McGregor,

Mairi Laverty, James Huddleston, Mark Sneddon, Stuart Russell, Elizabeth Smith, Richard Penny, John Burns, Rebecca Thomas, Marianne Keating, Cara Shields, Kevin McLaughlin, Gary Cullen, Scott Jordon, Scott Abercrombie, Neil Brady, Agata Baranowska

## DE INTEGRALE TRAM

*Academie van Bouwkunst Groningen*

*organisatie*

Gert ter Haar, Jochem Koster, Anne Nighten

*opdrachtgever*

Regiotram Groningen

*advies*

Jan Martijn Eekhof, Jasper Schweigman, Jochem Koster, Andrea Stultiens, Ingeborg Ploum

*studenten*

Academie van Bouwkunst Groningen, Kunst Academie Minerva, City of Talent Groningen

## DELTA CITY AND DISMANTLING/REBUILDING

*Graduate School of Design, Harvard University, Cambridge, Verenigde Staten*

*mentor*

David Mah

*studenten*

Chen Chen (*Delta City*), Melissa How (*Dismantling/Rebuilding*)

## SENDAI OASIS – POST 311

*Graduate School of Engineering  
Department of Architecture, urban  
and architecture design laboratory +  
Sendai School of Design (SSD, Tohoku  
University, Japan*

*mentoren*

Toshikazu Ishida, Hiroki Ogawa, Maya Nishikori

*team*

Naoki Kanno, Yasuaki Kodashima, Yuri Akagaki, Takayuki Sasaki + Ishida Lab

## JEPPE (2009-2011)

*School of Architecture and Planning,  
University of the Witwatersrand  
Johannesburg, Zuid-Afrika, in  
samenwerking met ASRO, Katholieke  
Universiteit Leuven, België*

*curator*

Hannah le Roux

*vormgeving*

Fred Swart (*dieateljée*), Bronwyn Kotzen

*team 2009*

Rudi Benade, Faheem Cassim, Kevin Egnos, Ilona Frankenberg, Pauline Hayward, Ryan Janks, Charles Johnson, Bradley Krom, Raffaella Lepore, Danielsun Okeya, Carrie-Anne Richardson, Tessa-Anne Roux, Jonathan Webb

*team 2010*

Naomi Roux, Pauline Hayward, Nicolette Garrett, Dale Swanepoel, Philipp Baer, Dwayne Saldahna

*team 2011*

Nerali Patel, Marko Coetzee, Stephen Hoffe, Katerini Karandreas, Nokubekezela Mchunu, Nontoko Mhlungu, Nicole Otte, Karabo Pitsoe, Shayne Schwendenwein, Lee-Anne Scott, Leatile Seemule, Craig Warman, Paulien Herbots, Thomas Lenaerts, Annick Verhaegen, Christof Van Wyk, Steven Leviitt, Dorothee Kreuzfeldt, Amel Belay

*Het onderzoek is gerealiseerd met de financiële steun van het SPARC fund, University of the Witwatersrand, Goethe on Main en het Claude Leon Foundation. Onze dank gaat uit naar het Ethiopian Diaspora Forum en naar alle mensen uit de Eri, Ethio en Zuid-Afrikaanse gemeenschappen die hun medewerking hebben verleend aan het onderzoek*

## CITY STREAKERS

*MMA+, Academie van Bouwkunst  
Maastricht*

*staf*

Carlos Apers, Tim Prins, Nick Ceulemans

*studenten*

40 studenten van de MMA+ Maastricht, 60 studenten van de AAS, Tilburg

*docenten en gastsprekers*

Govert Derix, Oswald Devish, Tim Rutten, Liesbeth Thewissen, Sven Verbruggen, Pascal Wauben, Alex Warnock-Smith, Citystreakers

## URBAN DATING

*RMIT University, Melbourne, Australië*

*docenten*

Rosalea Monacella, Marco Broekman, Assistance from Craig Douglas, Thomas Harper

*studenten*

Emmaline Bowman, Seada Besic, Ting Cao, Bronwyn Robins, Jasper Tipping, John Paul Martin, Melissa Stagg, Julianne Trinh, William Welsh, Robert Lagator, Alastair De Fegely, Kristine Marshall, Fletcher Hawkins, Christopher Thomas, Anthony Sharples, James Pasco, Charles Allen, Ricky Ricardo, Benjamin Kronenberg, Bella Leber Smeaton, Jonathon Allison, Hiroshi Yoshinaga, Hieu Truong, Kenny Nguyen, Edi Oforikumah, Ben Kazacos

## THE (I)DEAL CITY

*Alfred A. Taubman College of  
Architecture and Urban Planning at the  
University of Michigan, Verenigde Staten*

*docent*

Assistant Professor McLain

*studenten*

Bryan Alcorn, Susannah Cramer-Greenbaum, Christopher Gerdes, Michael Gradis, Frank Kava, Melinda Rouse, Lauren Shirley, Alexander Simmons, Peter Spaulding, Erica Wannemacher, Christopher Wheeler, Katie Wirtz

## SUSTAINABLE INFORMAL TERRITORIES LAB\_HELIÓPOLIS

*Faculdade de Arquitetura e Urbanismo,  
Universidade Presbiteriana Mackenzie,  
São Paulo, Brazilië*

*docenten*

Carlos Leite, Charles Vincent, Maria Isabel Villac

*studenten*

Daniela Gettlinger, Victor Sardenberg, Michele Grein, Anna Junni, Nina Dalla, Yara Baiardi, Camila Girão, Patrícia de Palma, Lorraine Claudio, Marcelo Macedo

*Academie van Bouwkunst,  
Amsterdamse Hogeschool voor de  
Kunsten*

*docenten*

Rogier Van Den Berg, Donald Van Dansik

*studenten*

Veronika Kovacsova, Robert Wienk, Cliff Lesmeister, Els Van Looy, Geert Den Boogert, Luc Spee, Jasper Smits, Jasper Ten Bosch

*Parsons The New School for Design,  
New York*

*docenten*

Brian McGrath (*School of Constructed*)

*Environments*), Victoria Marshall (*School of Design Strategies*), Jane Pirone, Claudia Bernett (*School of Art, Media and Technology*)

*studenten*

Jeffery Parkman Carter, Leif Percifield, Alison Dalton Smith, Anamaria Vrabie, Howard Chambers, Jacqueline Cooksey, Amy Findeiss, Mai Kobori, Minh-Nguyet Le, Amy Johnson, Tara Mrowka, Lauren Zailyk, Olivia Gilmore

*Secretaria Municipal de Habitação, Prefeitura da Cidade de São Paulo* Elisabete França, Vanessa Padiá de Souza

*Wijkorganisaties*  
CEDECA, UNAS

**RESILIENT FEIJENOORD**

*Rotterdamse Academie van Bouwkunst*

*docenten*

Duzan Doepel (*Doepel Strijkers Architects*), Jeroen de Willigen (*De Zwarte Hond*)

*presentatie*

Marino Wieland (Wieland en Gouwens)

*studenten*

Hendrik Bloem, Stephan Boon, Daan Brolsma, Gabriela Kopacikova, Sijmen Schroevers, Marieke Veling

**URBAN RECYCLING 21**

*Hochschule Biberach, Institut für Architektur und Städtebau, Duitsland*

*staf*

MSAAD Ute Margarete Meyer, Hans-Ulrich Kilian, Frieder Goeser (*Adviseur Landschap, Ecologie en Infrastructuur*), Fabian Schuster (*Adviseur Onroerend Goed, Economie en Projectontwikkeling*)

*studenten*

Marianne Bolmer, Julia Braun, Gülsemin Cicek, Franziska Haag, Harald Harscher, Delia-Rahel Moritz, Nicolas Otto, Stefan Nicolas Schmidt, Sandra Their, Mariana Vargas Mondragón

**MIQ: MADE IN QUEMOY**

*Tamkang University, Architectuurfaculteit, Taiwan*

*Docent*

Tsao Lo-E

*studenten*

Chen Cheng-Bang, Chen Min-Yu, Chiang Chia-San, Hsiao Yu-Chi, Hung Tsung-Yi, Lin Chia-hoa Dennis, Lee Neng-chen, Lu Yen-An, Su Li-Ya

**HOLLANDSTAD  
INVERTED METROPOLIS**

*Fontys Academie voor Architectuur en Stedenbouw Tilburg*

*docenten*

Jan Willem van Kuilenburg, Pieter Feenstra

*studenten*

Dave Bone, Marno van Broekhoven, Lieke Frings, David Peeters, Peter Leeuw, Tim Robben, Damaris Verleun

*mentoren*

Arzu Ayikgezmez, Aude de Broissia, Duzan Doepel, Cor Geluk, Jacco van Leeuwen, Paul Verhoeven, Pascal Wauben

**INTERACTIEVE PRESENTATIE VAN  
HET HOLLANDSTAD MASTER PLAN  
VOOR IABR**

*docenten*

Gustavo Nascimento, Silvia Roxana Palfi, Damaris Verleun

*studenten*

Burcu Dalgicoglu, Chris van Heeswijk, Bjorn Hendriks

**INFRASTRUCTURAL  
RECLAMATION**

*University of Toronto Daniels, Faculteit Architectuur, Landschap en Ontwerp, Toronto, Canada*

*ontwerp*

Amy Norris, Clint Langevin

*mentoren*

Steven Fong (*Steven Fong Architect*), Marc Ryan (*West 8*), Carol Moukheiber (*Studio n-1*)

**INFOSTRUCTURES**

*University of Toronto Daniels, Faculteit Architectuur, Landschap en Ontwerp, Toronto, Canada*

*ontwerp*

Ali Fard

*mentor*

Mason White

**PEOPLE MAKE SMART  
CITIES**

*Università IUAV Venetië, Italië*

*ontwerp*

Anna Laura Govoni en Cristina Peraino

*mentor*

Alberto Ferlenga (*IUAV School of Doctorate Studies*)

**TRACING FOOTSTEPS**

*Akademie der bildende Künste Wien, Wenen, Oostenrijk*

*ontwerp*

Grga Basic

*mentor*

Nasrine Seraji

**INFRASTRUCTURE  
BEAUTIFUL**

*Politechnika Warszawska, Faculteit Architectuur en Stedenbouw, Warschau, Polen*

*mentor*

Pawel Grodzicki

*student*

Maria Anna Kowalska

## DESIGN AS POLITICS

### *eerste curator*

Wouter Vanstiphout

### *tweede curator*

Marta Relats

### *project selectie en management*

Leerstoel Design as Politics, TU Delft

### *ontwerp*

Dominique van 't Hof, Roderick van Klink, Jan Loerakker, Samir Bantal, Marta Relats, Wouter Vanstiphout

### *uitvoering*

Tim Peeters, Jan van Ballegooijen, Toon Stallaart, Ori Rubin, Dominique van 't Hof, Roderick van Klink, Jan Loerakker, Andrea Bagnato, Azadeh Mashayekhi, Mike Emmerik, Marta Relats, Wouter Vanstiphout

Design as Politics is een project van de Leerstoel Design as Politics aan de TU Delft

*Design as Politics is mogelijk gemaakt door financiële ondersteuning van de Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam, het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Technische Universiteit Delft – Faculteit der Bouwkunde, Dienst voor Kunst en Cultuur – gemeente Rotterdam, Hofbogen B.V. en Crimson Architectural Historians*

## MAKING DOUALA 2007-2013

### *curatoren*

Marilyn Douala-Bell, Didier Schaub (*doual'art*), Xandra Nibbeling, Kamiel Verschuren (*ICU art projects*) en Lucas Grandin

### *project management*

ICU art projects

### *ontwerp*

Kamiel Verschuren, design office OONA and Lucas Grandin

### *project selectie SUD 2010*

Didier Schaub (*doual'art*), Simon Njami, Koyo Kouoh, Elvira Dyangani and ICU art projects

Making Douala 2007-2013 is een project van doual'art en ICU art projects i.s.m. Lucas Grandin en de deelnemende kunstenaars en architecten

*Making Douala 2007-2013 is mogelijk gemaakt door financiële ondersteuning van IABR, Mondriaan Stichting en Arts Collaboratory, met steun van CBK Rotterdam*

## MAKING ALMERE

### *curator*

International New Town Institute (*INTI*)

### *ontwerp*

Pro Arts Design

### *ontwerpend onderzoek*

Zandbelt&vandenBerg met medewerking van Go West Project

### *Gaming Oosterwold*

TReC Network & Play the City Foundation

Gebaseerd op Ontwikkelstrategie

Oosterwold door MVRDV in samenwerking met Werkmaatschappij Almere Oosterwold

### *UAR (Urban Augmented Reality)*

App UAR Almere te downloaden via:

[www.nai.nl/uar](http://www.nai.nl/uar)

### *publicatie*

Catalogus Making Almere

### *publiciteit*

Almere City Marketing (*ACM*)

*Making Almere is mogelijk gemaakt door financiële ondersteuning van het Rijk-regioprogramma Amsterdam – Almere – Markermeer (RRAAM), het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de gemeente Almere en Almere City Marketing (ACM)*



# PUBLIEKSINFORMATIE

## TENTOONSTELLINGEN

### MAKING CITY SMART CITIES – PARALLEL CASES II

20 april – 12 augustus 2012

**Locatie: Nederlands  
Architectuurinstituut (NAi)**

Museumpark 25  
3015 CB Rotterdam  
[www.nai.nl](http://www.nai.nl)

*Toegang:*

Volwassenen: € 10,-  
Tot 18 jaar / Museumkaart / Rotterdampas /  
Vrienden van het NAi: gratis  
Seniorenkaart / CJP / student / Rotterdam  
Welcome Card: € 6,50

*Openingstijden:*

Dinsdag t/m zaterdag: 10.00 – 17.00 uur  
Zon- en feestdagen: 11.00 – 17.00 uur  
Gesloten op maandagen en 30 april

### MAKING DOUALA 2007-2013

20 april – 1 juni 2012

**Locatie: Test Site Rotterdam,  
RiverClub Gallery**

Delftsestraat 6  
3013 CJ Rotterdam  
[www.schieblock.com](http://www.schieblock.com)

### I / WE / YOU MAKE ROTTERDAM

20 april – 12 augustus 2012

**Locatie: Test Site Rotterdam,  
het Schieblock en omgeving**

Schiekade 189  
3013 BR Rotterdam  
[www.schieblock.com](http://www.schieblock.com)

*Toegang: gratis*

*Openingstijden:*

verschillen per onderdeel, aangezien deze zowel in het Schieblock als in de openbare ruimte in de omgeving plaatsvinden. Kijk voor actuele informatie op [www.iabr.nl](http://www.iabr.nl).

Het Vrijdagmiddag Café in De Dépendance (Schiekade 201) is vanaf 11 mei tot 12 augustus elke vrijdag open van 17:00 tot 19:00 uur. Bij de diverse pop-up restaurants op Test Site Rotterdam kunt u ook terecht voor een hapje of een drankje van vrijdag t/m zondag tussen 12.00 en 20.00 uur.

### DESIGN AS POLITICS

20 april – 7 juli 2012

**Locatie: Test Site Rotterdam, Mini-Mall**

Raampoortstraat 30  
3032 AH Rotterdam  
[www.mini-mall.nl](http://www.mini-mall.nl)

*Toegang: gratis*

*Openingstijden:*

Dinsdag t/m donderdag: 11:00 – 18:00 uur  
Vrijdag: 11:00 – 21:00 uur  
Zaterdag: 11:00 – 17:00 uur  
Zondag: 12:00 – 17:00 (alleen op de eerste zondag van de maand)

### MAKING ALMERE

21 april – 29 juli 2012

**Locatie: Citymall Almere**

Belfort 13  
1315 VA Almere  
[www.makingalmere.nl](http://www.makingalmere.nl)

*Toegang: gratis*

*Openingstijden:*

Maandag t/m vrijdag: 11:00 - 18:00 uur  
Donderdag tot 21:00 uur  
Zaterdag: 10:00 - 17:00 uur  
Zondag: 12:00 - 17:00 uur

## MAKING CITY SÃO PAULO

19 juni – 12 augustus 2012

**Locatie: Museu da Casa Brasileira,  
São Paulo, Brazilië**

## MAKING CITY ISTANBUL

1 – 31 oktober 2012

**Locatie: Taksim Cumhuriyet Sanat  
Galerisi Maksem, Istanbul, Turkije**

## EVENTS

### TEST SITE ROTTERDAM (SCHIEBLOCK)

Op Test Site Rotterdam organiseert ZUS een keur aan activiteiten; lezingen, festivals en filmvertoningen. In acht lezingen vertellen (inter)nationale experts over hun ervaringen gekoppeld aan Test Site Rotterdam, vanaf 8 mei tot 12 augustus elke twee weken op dinsdag van 20:00 tot 22:00 uur. In het Café van De Dépendance kunt u tussen 11 mei en 12 augustus elke vrijdag van 17:00 tot 19:00 uur kleine gesprekken en filmvertoningen bijwonen. Zie voor de actuele programmering [www.iabr.nl](http://www.iabr.nl) en [www.imakerotterdam.nl](http://www.imakerotterdam.nl).

### EVENTS IN HET NAI

Tijdens de IABR staat het NAI lezingen- en debatprogramma elke donderdag van 20.00 tot 22.00 uur in het teken van *Making City*. Daarnaast organiseert de IABR in samenwerking met haar partners een gevarieerd programma met lezingen, debatten en andere activiteiten in het NAI. U vindt een compleet overzicht in de agenda op [www.iabr.nl](http://www.iabr.nl) en [www.nai.nl](http://www.nai.nl).

## ROUTEBSCHRIJVING

Alle IABR locaties in Rotterdam bevinden zich in het centrum van de stad en zijn goed bereikbaar te voet, met openbaar vervoer of ov-fiets vanaf Centraal Station. Voor het NAI neemt u de metro, tram 7 of 20 (halte Eendrachtsplein) of bus 32 (halte Rochussenstraat). Bij het

NAi is beperkt ruimte voor betaald parkeren, tegenover het NAI bevindt zich Parkeergarage Museumpark. De Mini Mall is per tram bereikbaar via lijn 4 (halte Station Hofplein/Heer Bokelweg). Het Schieblock ligt op circa 10 minuten loopafstand van het Centraal Station.

Citymall Almere bevindt zich aan de zuidzijde van treinstation Almere en ligt op circa vijf minuten loopafstand. Citymall Almere is goed bereikbaar per bus (haltes Passage, Stadhuisplein, Flevoziekenhuis of Station Centrum). Citymall Almere is een autovrij gebied.

Zie [www.9292ov.nl](http://www.9292ov.nl) voor een compleet OV advies van deur tot deur.

## RANDPROGRAMMERING

De eerste editie van architectuurfestival ZigZag-City sluit van 20 april tot en met 6 mei aan bij de 5<sup>e</sup> IABR: *Making City*. Via een alternatieve route gevuld met kunstwerken, muziek en theater (met of zonder gids) dwars door het Lijnbaan-kwartier toont ZigZagCity verborgen plekken. ZigZagCity verbindt de centrale plekken van de IABR en samen met het meerkunstenfestival Motel Mozaïque bieden de evenementen een nieuwe blik op de stad. Het toont het heden, verleden en de toekomst van de stad op een unieke en ongedwongen manier.

Zie ook [www.zigzagcity.nl](http://www.zigzagcity.nl).

## AGENDA

Vrijdag 20 april

**Parallel Cases Biennale Award** (prijs voor beste bijdragen Smart Cities – Parallel Cases II)

*Locatie:* NAI, auditorium

*Tijd:* 18.30 – 20.00 uur

*Voertaal:* Engels

*Toegang:* Gratis

Dinsdag 24 april

**Conferentie ‘De Maakbare Stad?’** (Regional Science Association Nederland)

*Locatie:* NAI, auditorium

*Tijd:* 9.00-18.00

*Voertaal:* Nederlands

*Toegang:* € 100 p.p. incl. maaltijd, koffie en rondleiding (€80 voor leden RSAN).

*Aanmelden:* via [www.rsanederland.nl](http://www.rsanederland.nl)

Zaterdag 21 april

**Lezing ‘Smart Synergy, Examples and Valuation of Smart Urbanism’** (Stadslab)

*Locatie:* Berlage Instituut, Botersloot 27

*Tijd:* 20.00 - 22.00 uur

*Voertaal:* Engels

*Toegang:* Gratis

*Aanmelden:* via [www.stadslab.eu](http://www.stadslab.eu)

Zondag 22 april

**Seminar ‘Smart Metropolitan Systems’** (Stadslab)

*Locatie:* Berlage Instituut, Botersloot 27

*Tijd:* 20.00 - 22.00 uur

*Voertaal:* Engels

*Toegang:* Gratis

*Aanmelden:* via [www.stadslab.eu](http://www.stadslab.eu)

Maandag 23 april

**Seminar ‘Smart Post Urban Transition Processes’** (Stadslab)

*Locatie:* Berlage Instituut, Botersloot 27

*Tijd:* 20.00 - 22.00 uur

*Voertaal:* Engels

*Toegang:* Gratis

*Aanmelden:* via [www.stadslab.eu](http://www.stadslab.eu)

Dinsdag 24 april

**Boekpresentatie Design and Politics #6 – Are We The World?**

(Ministerie van Infrastructuur en Milieu en TU Delft)

*Locatie:* NAI, auditorium

*Tijd:* 20.00 - 22.00 uur

*Voertaal:* Engels

*Toegang:* € 7,50 (€ 3 voor studenten)

*Aanmelden:* via [www.nai.nl](http://www.nai.nl)

Woensdag 25 april

**Debat Making ‘Design & Politics’** (ANCB)

Metropolitan Laboratory)

*Locatie:* NAI, auditorium

*Tijd:* 20.00 – 21.30 uur

*Voertaal:* Engels

*Toegang:* gratis

Donderdag 26 april

**Boekpresentatie Groenblauwe netwerken** (opMAAT)

*Locatie:* NAI, auditorium

*Tijd:* 9.30 – 14.00 uur

*Voertaal:* Nederlands en Engels

*Toegang:* gratis

*Aanmelden:* verplicht via [iabr@opmaat.info](mailto:iabr@opmaat.info)

Vrijdag 27 april

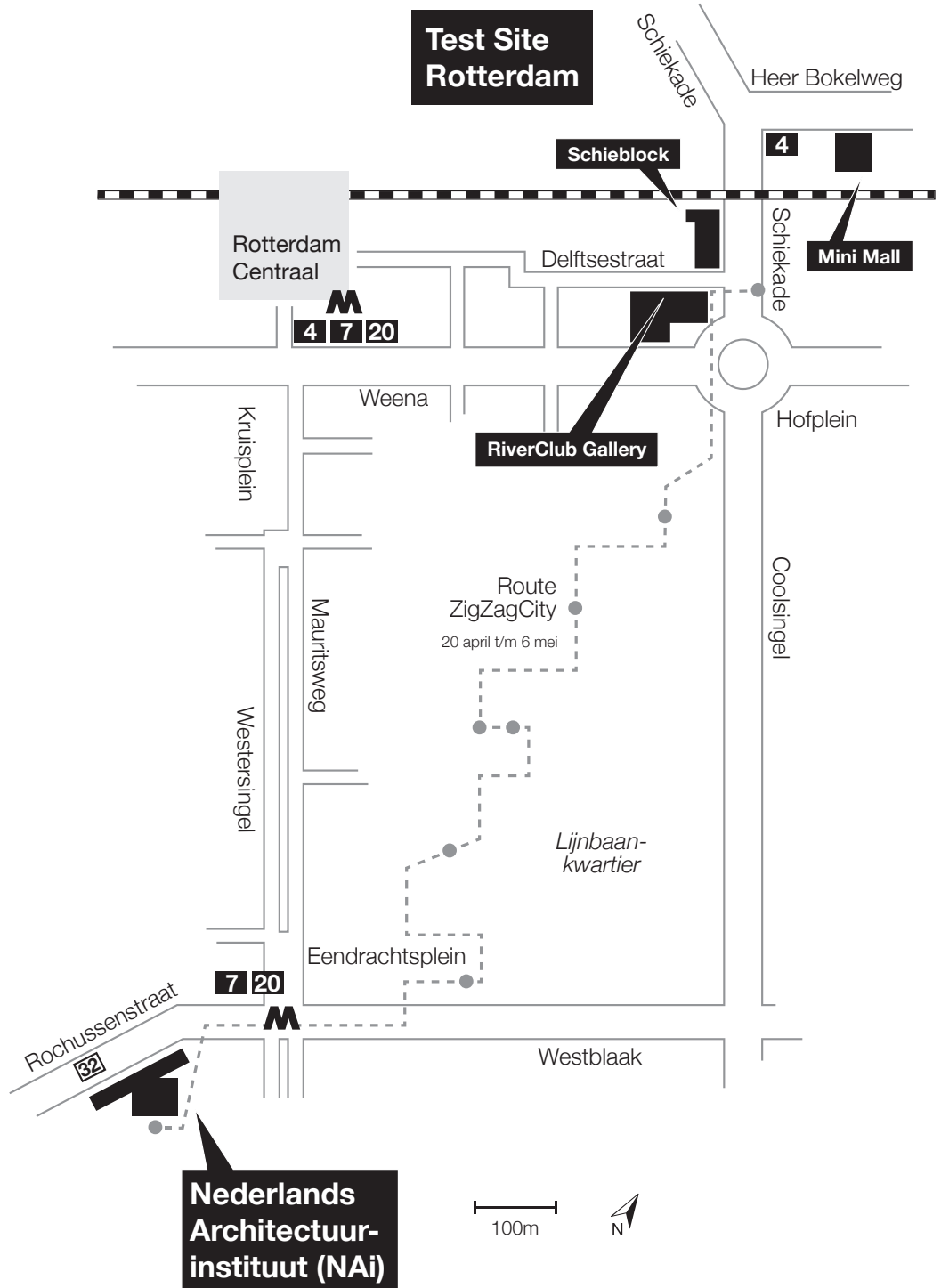
**Symposium ‘Making Cities = Making Regions: Metropoolregio Rotterdam Den Haag’** (‘Atelier Stad’, een samenwerkingsverband tussen PBL en IenM)

*Locatie:* NAI, auditorium

*Tijd:* 13.00 – 18.00 uur

*Voertaal:* Nederlands

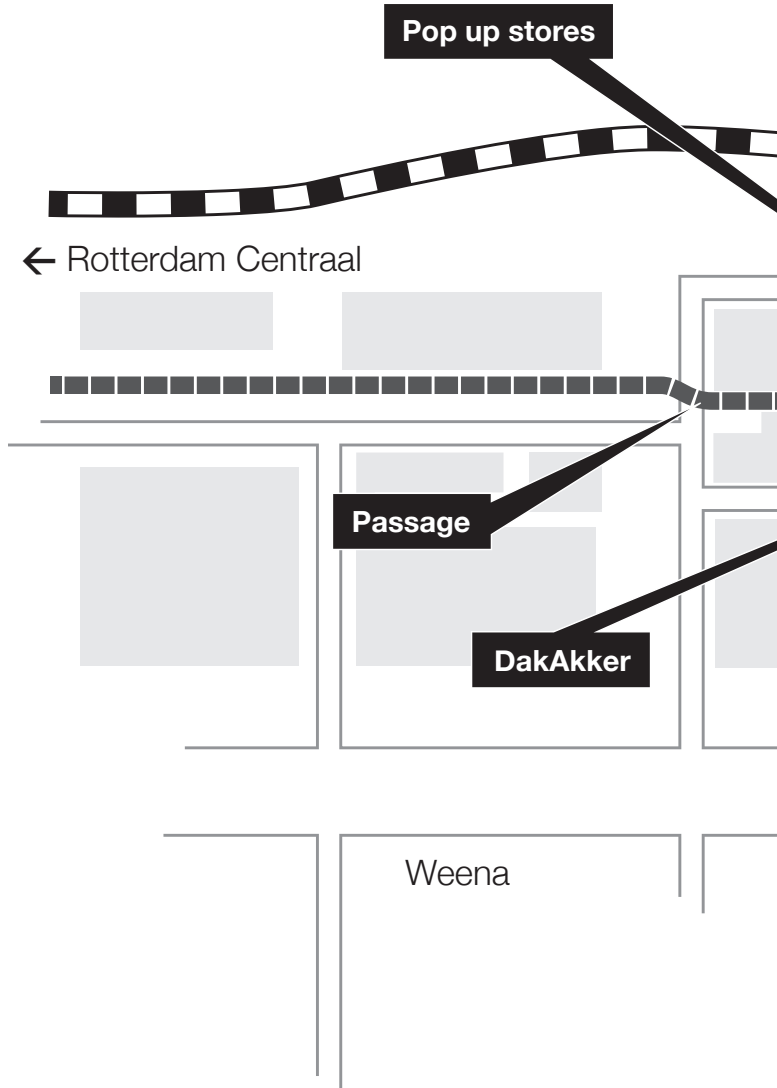
*Toegang:* gratis

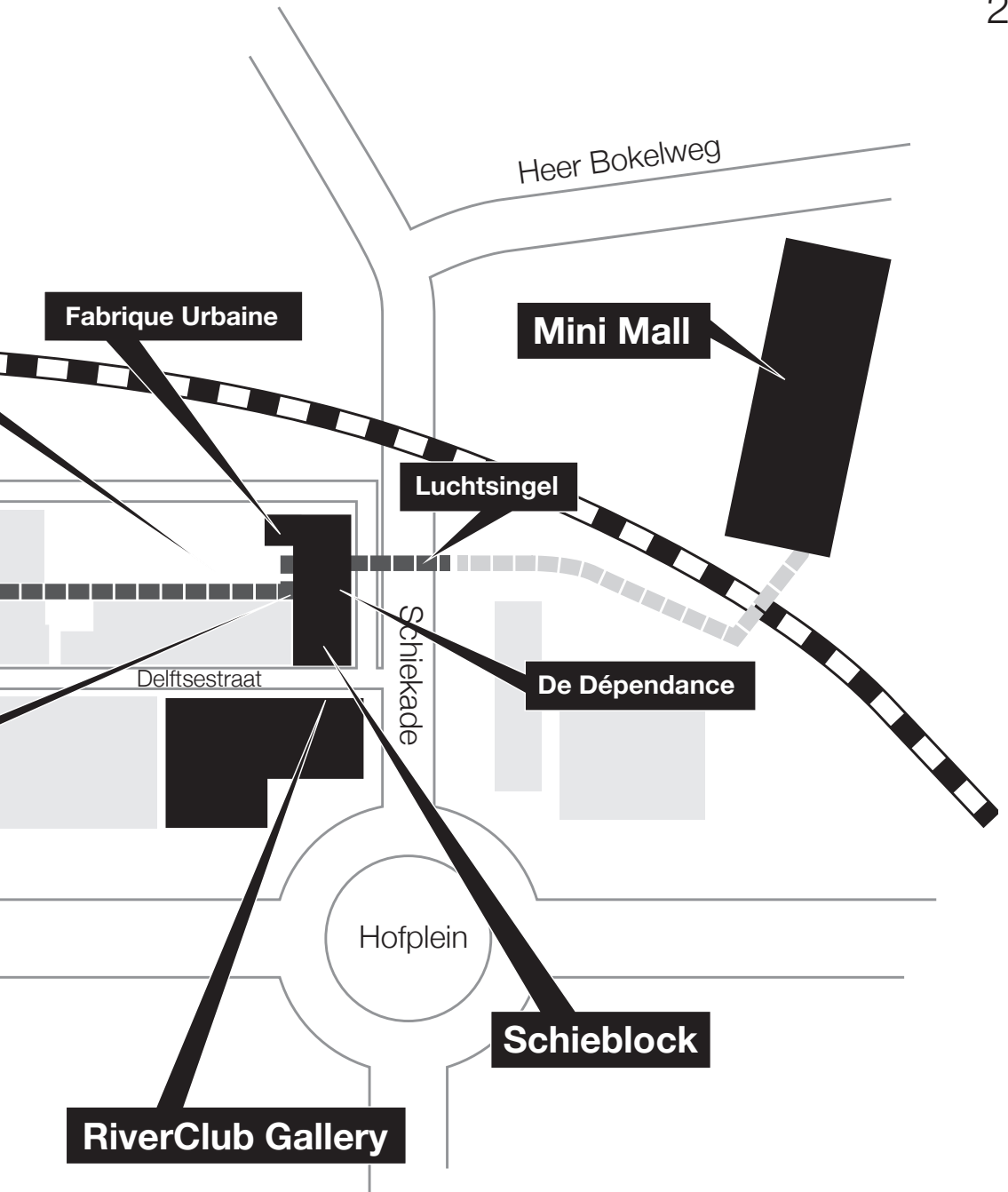


**Meer informatie**

Voor meer informatie kunt u terecht op [www.iabr.nl](http://www.iabr.nl). Volg de IABR ook op Facebook: [www.facebook.com/International.Architecture.Biennale.Rotterdam](https://www.facebook.com/International.Architecture.Biennale.Rotterdam) en Twitter: @IABR

# Test Site Rotterdam





# COLOFON

## Fotocredits chronologisch

**19, 22, 34, 49, 78, 88, 93, 95, 114, 116, 118, 155, 156, 158** George Brugmans, **20** EPADESA - Anne-Claude Barbier, **22, 35, 71, 99, 101, 103, 105, 109, 111** Reineke Otten, **23, 53** Loes Verhaar, **24, 54** Enno Zuidema, **24, 55** University of Kentucky College of Design, **25, 56** Stan Bourman, **26, 44** Artgineering, Stefan Bendiks, **26, 39, 83, 85** Fabio Knoll, **27, 58** IHS, **28, 45** ANP, **28, 59** Latitude, **28, 60** W architecture, **29, 61** Daniel Ducci, **30, 62** Bas Princen, **30, 40** Asu Aksoy, **30, 46** Rob Poelenjee, **30, 63** Michel Desvigne Paysagiste, **31, 64** Stroom Den Haag - Arenda Oomen, **32, 65** KRUPUC, **32, 66** Zandbelt&vandenBerg, **32, 47** London 2012, **32, 48** Raymond Rutting, De Volkskrant, HH, **33, 57, 67** Architecture Workroom Brussels, **34, 68** Delhi 2050, **34, 69** URBANÍSTICA, a—c—t—a, **34, 70** Wikimedia Commons, **35, 72** Christ & Gantenbein Architects, **36, 73** DRO Groningen, **38** ZUS [Zones Urbaines Sensibles], **43** Projectbureau Zuidas, **51** EPADESA, **52** Jeff Shumaker, **171** VPRO, **175** Jesse de Bosch Kemper, **176** Nikolaus Skorpik, **184, 185** Design as Politics, **187** Kamiel Verschuren, **187** Lucie Grisy, **190, 191** Gemeente Almere

## Grafisch ontwerp

Zinnebeeld: Tijn Akkermans, Bart Driessen, Mark Bolster

## Logo

Mevis & Van Deursen

## Vertalingen

InOtherWords translation & editing

Eindredactie: Gerda ten Cate

Engels-Nederlandse vertalingen: Maria van Tol

## Drukker

Veenman+, Rotterdam

## Papier

Munken Polar Rough, Novatech Satin

## Oplage

4.500 (2.500 Nederlandstalig / 2.000 Engelstalig)

Verkrijgbaar via IDEA Books

Nieuwe Herengracht 11

1011 RK Amsterdam

[www.ideabooks.nl](http://www.ideabooks.nl)

Niet alle rechthebbenden van gebruikte illustraties konden worden achterhaald.

Belanghebbenden worden verzocht contact op te nemen met:

IABR, Delftsestraat 5, 3013 AB Rotterdam, Nederland.

© 2012, de auteurs, de onderzoekers, de architecten

© 2012, IABR

ISBN/EAN: 978-90-809572-0-6

**Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam**

Schieblock  
Delftsestraat 5  
3013 AB Rotterdam

[www.iabr.nl](http://www.iabr.nl)





**5° Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam: *Making City***  
**19 april tot en met 31 oktober 2012**  
**Rotterdam / Almere / São Paulo / Istanbul**

Hoe maken we stad? Die vraag staat centraal in de 5° IABR: *Making City*. De voortdurende verstedelijking schept immense politieke, maatschappelijke, economische en ecologische uitdagingen. Deze uitdagingen manifesteren zich vooral in onze steden en zullen daar ook moeten worden opgelost. *No cities, no future*. Maar onze steden kunnen ons alleen een betere toekomst brengen wanneer we ze beter ontwerpen, plannen en besturen.

Daarom doet de 5° IABR: *Making City* een oproep aan alle betrokkenen – bestuurders, beleidsmakers, politici, marktpartijen, ontwerpers en burgers. Stad maken moet op een andere manier, met sterke allianties, met een uitgesproken stedelijke agenda en met ontwerp voorop.

*Onder redactie van*

George Brugmans en Jan Willem Petersen

*Met bijdragen van*

Ahmed Aboutaleb, Asu Aksoy, Elma van Boxel, George Brugmans, Joan Clos, Joachim Declerck, Elisabete França, Bruce Katz, Kristian Koreman, Regula Lüscher, Fernando de Mello Franco, Henk Ovink, Melanie Schultz van Haegen, Anne Skovbro, Robert Yaro, GRAU

