

Jurriaan van Stigt—Editorial—Niet omdat het moet, maar...
Noël van Dooren—Het voedsellandschap krimpt en groeit
Gerf van den Heuvel—Trends in mobiliteit
Hans Venhuizen—De penis van Gnarr
Harvey Otten—Ruim baan voor het kleine initiatief
Joost Ector—Succes!
Mick Eekhout—Koepeldenkers
Willem Jan Landman—Nait zoezen maar broezen
Tijl Uytengaak—Compact wonen
Tim Vermeend— De 'museumstad' als fundering voor de toekomst
Leonard Weijers—Het verstedelijkingsproces in Nederland—FORUM
XIX/1965-1
Nico Zimmermann—IAMsterdoomed
Enno Zuidema—Periferie is key

11—FORUM—KRIMP&GROEI/AETA

POD
U

Forum#
123-123.
PS



11—FORUM —KRIMP & GROEI/AETA

Print datum: 25/05/2016
Jaargang L, mei 2016
FORUM (Krimp & Groei)
Architectura et Amicitia

Forum jaargang 1
nr.11 mei 2016

Print datum 25/05/2016

Tijdschrift van het Genootschap
'Architectura et Amicitia'

De redactie

Mijke Rood, Marina Roosebeek,
Jörn Schiemann, Edward Schuurmans,
Juriaan van Stigt (hoofdredacteur),
Hester Wolters, Nico Zimmermann

Auteurs

Noël van Dooren, Joost Ector, Mick
Eekhout, Gert van den Heuvel, Willem
Jan Landman, Juriaan van Stigt, Harvey
Ottien, Tijl Uytengaak, Hans Venhuizen,
Tim Vermeend, Nico Zimmermann, Enno
Zuidema

Opmaak

Joris Knemeijer

'reprint' uit FORUM XIX/1965-1:

Het verstedelijkingsproces in Neder-
land—Leonard Weijers

Beelden

Adriaan Noortman (p. 95), Noël van
Dooren, Mick Eekhout, Gert van den
Heuvel, Willem Jan Landman, Harvey
Ottien, Tijl Uytengaak, Tim Vermeend,
Enno Zuidema

Opmaak schutbladen

Dimitra Tsagkalidou

De auteurs van Forum hebben zich
ingezet om alle eigenaren van het
getoonde beeldmateriaal te benaderen.
Mocht er een beeld tussenstaan wat
van u is dan kunt u zich ten alle tijden
melden.

Uitgever

Genootschap Architectura et Amicitia
i.s.m. de digitale uitgeverij Pumbo.nl
Printed on demand (POD)

Redactieadres

LEVS
Postbus 2182
1000 CD Amsterdam

Verkoop
Losse nummers zijn ook direct te bestel-
len via www.aeta.nl/forum/bestellen



Abonnementen

Leden van het genootschap ontvangen
het tijdschrift thuis per post.
Geen lid? Voor €40 ontvang je een jaar-
abonnement (3 nummers) thuis in de
brievensbus. Een abonnement cadeau
geven kan ook. Stuur naam en adresge-
gevens naar: abonnementforum@aeta.nl

Uitgaven

Hef tijdschrift Forum is ook verkrijgbaar
als e-pub

Partner space

Voor partner space kunnen geïnteres-
seerden contact opnemen via [redactie-
forum@aeta.nl](mailto:redactie-
forum@aeta.nl)

Beeldrecht en copyrights

The essay texts in this book are
licensed under a Creative Commons
AttributionNonCommercial-
NoDerivativeWorks license.



ISSN 2212-4829 (print)
ISSN 2212-4837 (online)

twitter @ForumAetA



◦ STEDEN MET MEER DAN 1 MILJOEN INWONERS †

AFRIKAANSE STEDEN



0-20% 21-40% 41-60% 61-80% 81-100% 101-120% 121-140% 141-160% >160%

BEVOLKINGSGROEI AFRIKAANSE STEDEN 2010-2050

11—FORUM —KRIMP & GROEI/Aeta

Print datum: 25/05/2016

☒☒☒☒ Jaargang L, Mei 2016

FORUM (Krimp & Groei)

Architectura et Amicitia



ForumØ
123-123.



Inhoudsopgave

**Jurriaan van Stigt—Editorial—
Niet omdat het moet, maar...,
p. 6**

**Hans Venhuizen—De penis
van Gnarr, p. 12**

Joost Ector—Succes!, p. 22

**Mick Eekhout—Koepel-
denkers, p. 28**

**Gert van den Heuvel—Trends
in mobiliteit, p. 42**

**Tijl Uytenhaak—Compact
wonen, p. 50**

**Tim Vermeend—‘Museumstad’
fundering voor toekomst, p. 58**

**Harvey Otten—Ruim baan
voor het kleine initiatief, p. 68**

**Enno Zuidema—Periferie is key,
p. 76**

**Nico Zimmermann—
IAMsterdoomed, p. 88**

**Noël van Dooren—Het
voedsellandschap krimpt en
groeit, p. 94**

**Leonard Weijers—Het
verstedelijkingsproces in
Nederland—FORUM
XIX/1965-1, p. 114**

**Willem Jan Landman—Nait
zoezen moar broezen, p. 126**

**Niet omdat
het moet,
maar...
— Jurriaan
van Stigt**



❖❖❖ In een Tele2 reclame zien we een man uit een gebouw vallen en in een met water en twee zeeleeuwen gevulde Chevrolet convertible terechtkomen. Niet omdat het moet, zo luidt de reclame die de internetprovider haar klanten voorspiegelt, maar omdat het kan. Sneller, voeg ik daar in gedachten aan toe. Nooit eerder werd de geest van de tijd zo treffend in één zin getypeerd. De iconische gebouwen van onze tijd ademen de luciditeit van wat techniek mogelijk maakt. Ontwerpers werpen daarentegen als nooit tevoren de erfelijke belasting van 2000 jaar bouwkunst overboord om zich als 6-jarigen in de ballenbak van de Ikea tegoed te doen aan hallucinerende vergezichten in een denkbare toekomst. Zo moet Keizer Nero gedacht hebben toen hij opdracht gaf om Rome in brand te steken. Niet omdat het moet, maar

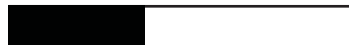
❖❖❖ Op de vraag of het experiment van de Modernen niet ten einde was, antwoordde - de onlangs overleden - Zaha Hadid: 'Ten einde? Het modernistische experiment is nog maar nauwelijks begonnen'. In gedachten voeg ik daaraan toe: niet omdat het moet, maar

❖❖❖ Over nut en noodzaak valt veel te twisten. Architecten zijn daar in toenemende mate ongevoelig voor geworden tot de werkelijkheid hen inhaalde. Marty McFly en Doctor Emmet Brown reizen in deel 2 van de BtTF-trilogie (1985) met een DeLorean naar de toekomst. Ze arriveren op 21 oktober 2015 wat voor veel huidige media eind vorig jaar

aanleiding was om na te gaan wat er van de voorspellingen in de film is terechtgekomen. Behalve 3D films, vingerafdrukscans en drones zijn vliegende auto's, hondenuitlaatrobots en een vrouwelijke president in de VS nog geen werkelijkheid geworden maar dat 'kunstmatige intelligentie' het binnenkort gaat overnemen van hoger opgeleiden had zelfs regisseur Robert Zemeckis niet kunnen bedenken.

❏❏❏ Toch zullen veel banen verdwijnen door nieuwe technologie, zo schrijven vader en zoon Richard en Daniel Susskind in 'The Future of the Professions'. In een wereld vol disruptieve technologieën zullen bijvoorbeeld artsen steeds vaker vervangen worden door robots om het simpele feit dat ze minder fouten maken, en er iedere 40 seconden een belangwekkend medisch artikel wordt gepubliceerd. Als 2% daarvan voor artsen doorslaggevende informatie bevat moet er evengoed 23 uur per dag gelezen worden om die kennis te verwerven. Machines kunnen deze bigdata scannen, lezen en opslaan waar mensen tijd te kort komen. Het is niet moeilijk voor te stellen dat banen in vrijwel iedere sector meer en meer op de tocht komen te staan. Olivia Goldhill stelt op de Quartz-site dat we de eerste 10 jaar misschien nog niet voor een robot-rechter hoeven te vrezen, maar dat we spoedig zullen moeten aanvaarden dat robots zich ontwikkelen tot volwaardige collega's op het werk.

❏❏❏ Richard Waters gaat in de Financial Times nog een stap verder. Waar de Suss-



kinds nog vertrouwen op het ontbreken van empathisch vermogen bij robots is Waters overtuigd dat machines effectiever zullen kunnen vaststellen wat een mens nodig heeft dan de mens dat zelf kan. Ook architecten zullen zich dit moeten realiseren, of kunnen wij net als kunstenaars ons beroepen op onze vernieuwende artistieke vermogens en overleven wij als koepeldenkers, zoals Mick Eekhout in dit nummer van FORUM beweert?

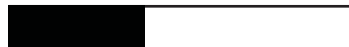
❖❖❖❖ Hoe kunnen we over een onderwerp als krimp en groei überhaupt nadenken zonder te beseffen dat technische ontwikkeling voortschrijdt. Het is een vorm van vooruitgangdenken dat past in de economie van de groei zoals we die in de 20e eeuw overal zien opkomen als de juiste weg naar welvaart. Maar het is ook mogelijk, zoals een opmerkzaam toehoorder onlangs bij de presentatie van Micks 8 boeken in Delft beweerde, dat innovatie, zonder reflectie over wat al bestaat en naar behoren functioneert, een hol verlangen zal blijken te zijn.

❖❖❖❖ En wat betekent groei in een gerobotiseerde economie voor de mens? De levensstandaard van inwoners van een land zal kunnen stijgen. Er zal een rijke elite zijn, maar ook de lagere klassen hoeven het niet slecht te hebben. Een basisinkomen zal wellicht gewaarborgd zijn voor iedereen, kijk maar naar wat in 100 jaar bereikt is aan welstand in dit deel van de wereld. Op de schaal van Europa lijkt het dus haalbaar om de 500 miljoen inwoners na een lange transitie van oude naar nieuwe economie in gelijke mate

te voorzien van een basisinkomen dat meer biedt dan de bijstand zoals we die nu kennen. Zal dit wellicht de groei beteugelen en mogelijk leiden naar krimp? Want waarom groeien als de dynamiek van vraag en aanbod, in- en verkoop verdwijnt en de prijs voor energie nadert tot nul?

❖❖❖ Toen Rem Koolhaas in 2001 tijdens een debat in de Balie namens onderzoeksbureau AMO stelde dat de tekens voor de belangrijkste valuta in de wereld, de yen, euro en de dollar het woord YES spellen, vroeg ik 'en Afrika dan?'. Het antwoord was toen dat Afrika vermoedelijk de 'graanshuur van de wereld' zou worden. Maar in het rijtje van de 10 snelst groeiende economieën staan nu 4 Afrikaanse landen. Dat Afrika volop in ontwikkeling is, ondanks de hoge sterfte door hongersnood, oorlog en ziektes, lijdt geen twijfel maar het inwonertal stijgt nog steeds en zal dit blijven doen tot er op dit continent in 2040 3 miljard mensen wonen.

❖❖❖ In een wereld die op weg is naar 8 miljard mensen en een Europa met 500 miljoen inwoners, waarvan 17 miljoen Nederlanders, lijkt een discussie over krimp en groei niet zo relevant, want dat we met z'n allen in aantal groeien is wel duidelijk. De vraag is alleen of Europese stedelijke agglomeraties die groei moeten entameren of ontmoedigen. De 'oude wereld' heeft met al haar authenticiteit veel te verliezen. De film Dredd (2012) toont een toekomstige stad, Mega-City One, waar 800 miljoen mensen wonen. Het computerspel Halo 3 toont eve-



neens een futuristische Metropool, New Mombasa, waar gigantische constructies zijn gebouwd om de enorme bevolking te kunnen huisvesten.

❖❖❖ Soms is sciencefiction dichterbij dan we denken. Wat dit voor ons architecten betekent, weet ik niet precies. Ik ben bepaald geen voorstander van de huidige retrorage maar veel mis was er ook niet met de beproefde woonmodellen uit het verleden. Misschien zijn architecten de enige koepeldenkers zoals Mick beweert, maar moeten we voor het eerst juist níet blind achter de ‘vernieuwing om de vernieuwing’ aanlopen. Het voelt ook als een filosofische hersenkraker om grip te krijgen waar we in de openbare ruimte van de toekomst behoefte aan zullen hebben. Ik kan me daar alles bij voorstellen, behalve een door elektronica beheerste wereld voor adhd verslaafde beeldfetisjisten en wat de game-bouwers en filmregisseurs ons voorspiegelen.

❖❖❖ Er moet meer zijn dan de beeldcultuur zoals wij die nu kennen. Dat zou de uitdaging kunnen zijn in de komende 10-25 jaar. Niet langer alleen maar nadenken over de talloze mogelijkheden die de industrie ons biedt, maar hoe we die middelen kunnen inzetten voor een duurzame Europese stedenbouw en openbare ruimte, omringd door een virtueel landschap waarin flora en fauna in de breedste zin kunnen leven zonder extensief beheer in een ecologisch evenwicht. Omdat het moet!

De penis van Gnarr — Hans Venhuizen



Laatst zag ik een interview met de voormalige burgemeester van Reykjavik Jón Gnarr, een ex-punker en stand-up comedian die met zijn als satire bedoelde politieke partij, als reactie op de financiële crisis die IJsland hard trof, tot ieders verbazing in 2010 de verkiezingen won en burgemeester werd. In zijn bespiegelingen op de suggestie dat het kapitalisme schuld is aan de wereldwijde financiële en economische crisis vergeleek hij het kapitalisme met een penis. Die staat ook regelmatig centraal in negatieve ervaringen maar is tevens de bringer van nieuw leven. In zijn ogen is niet het systeem schuld aan welvaart of faillissement, aan groei of krimp, maar de mensen die het systeem aansturen.

❖❖❖ In de geest van Gnarr wil ik hier niet een pleidooi houden vóór of tégen krimp of de instrumenten daarvan, maar de aandacht vestigen op een van de situaties die ontstaan bij sterke groei. Een uitstekende plek om een bespiegeling over groei of krimp te beginnen is het walhalla van de ruimtelijke ordening aan het begin van de eenentwintigste eeuw: China. Dat de spectaculaire groei in China ongeëvenaard is, behoeft hier geen beoog. We kennen allemaal de beelden van de razendsnelle urbanisatie, de fascinerende nieuwe steden met de meest experimentele gebouwen en de hoogste torens van de jongste architecten.

❖❖❖ China was de afgelopen 15 jaar het land van de architectonische superlatieven, dat ongekende mogelijkheden voor architecten en stedenbouwkundigen bood. Wanneer je je tien jaar geleden in China op een stadsplattegrond oriënteerde, liep je een grote kans dat

die plattegrond de weg nog niet wees binnen de bebouwing die je overal omringde, of juist de schaduw van de komende urbanisatie ruim vooruit wierp door veel meer geplande stad te tonen dan dat er in de werkelijkheid was. Zo probeerde ik ooit mijn weg te vinden naar het fascinerende pretpark 'Window of the World' in Shenzhen met een klaarblijkelijk al lang achterhaalde kaart van het gebied. Daar waar de bebouwing van de stad op had moeten houden om een schitterend uitzicht op het vrij in het landschap liggende pretpark te bieden, was de stad er al lang 'op en over' gegaan en boden de haastig en eenvormig opgetrokken appartementengebouwen fascinerende doorkijkjes naar de op schaal 1 op 3 in het park nagebouwde Eiffeltoren.

❏❏❏ De schaduwkanten van die groei worden inmiddels ook steeds meer zichtbaar. Op ons netvlies gegrift staan de beelden van eenzame appartementencomplexen waarvan de eigenaar weigerde te verhuizen voor de oprukkende urbanisatie. Op een gegeven moment vond die eigenaar zijn gebouw terug midden op een vers aangelegde snelweg of eenzaam op een heuvel in een verder metersdiep afgegraven landschap. Ook blijken nieuwbouwprojecten vaak leeg te staan omdat de eigenaren ze alleen hebben gekocht als beleggingsobject zonder het plan er ook daadwerkelijk te gaan wonen. Deze lijst van schaduwzijden van de Chinese urbanisatie is ongetwijfeld moeiteloos eindeloos aan te vullen en leidt doorgaans tot de nodige hilariteit. Soms lijkt het of er in het super geurbaniseerde China veel nieuwbouwkasten gebouwd zijn met lijken daarin die er ieder moment uit kunnen vallen.

❏❏❏ Acuter is de situatie in de dorpen waar jonge mensen huis en haard verlaten om te gaan werken in de stad. In de kansloos geachte dorpen worden miljoenen



kinderen bij hun grootouders achtergelaten die niet in staat zijn deze kinderen op te voeden. In veel dorpen leidt dit tot serieuze problemen met onhanteerbare, depressieve, en zelfs criminele en suïcidale kinderen. In het dorp Yuxian dat zo'n 300 kilometer ten westen van Beijing ligt, zijn recentelijk kinderen aan het moorden geslagen. De reactie van de overheid volgde onmiddellijk: nieuwe scholen met veel leerkrachten zijn naar dat specifieke dorp gestuurd om het onderwijs én het toezicht te verbeteren.

❖❖❖ In tegenstelling tot de wegtrekkende bevolking heeft inmiddels de Chinese culturele elite het dorpsleven ontdekt. Kunstenaars, curatoren, architecten en schrijvers, altijd goed als trendvoorspellers, vestigen zich meer en meer in dorpen op het platteland. Ze kopen er huizen en boerderijen en organiseren er artistieke presentaties, maar ook nieuwe oogstfestivals. Regelmatig komen deze culturele 'dorpsgentrifiers' in conflict met de oorspronkelijke bewoners. De culturele nieuwe bewoners zijn de stad uit gevlucht voor het alles-overheersende urbane leven met zijn auto's, milieugeluid-lucht-en lichtvervuiling, en zoeken in de dorpen de weldadige rust en landelijke eenvoud. Ze genieten ervan wanneer het 's-nachts nog daadwerkelijk donker wordt in de dorpen en ze de sterren kunnen zien. De oorspronkelijke bewoners daarentegen willen mee in de vaart der volkeren, en willen niets liever dan de stedelijke geneugten van auto's, geluid en licht overal ook in hún dorpen introduceren, en interesseren zich beïndrukkend minder voor de sterrenhemel.

❖❖❖ Deze situatie tussen op zijn eind lopende superurbanisatie, kansloze problematische leeglopende dorpen en de culturele kolonisatie daarvan, bracht de Chinese masterstudente Junyuan Chen van de opleiding INSIDE

aan de Haagse Koninklijke Academie voor Beeldende Kunsten ertoe om de kansen voor een 'ruralisatie' van de problematische dorpen te onderzoeken. Chen richtte haar onderzoek op het dorp Longshang in het zuiden van China. In dit dorp was tegelijkertijd sprake van trek van bewoners naar steden met meer perspectief op welvaart én een sterke en honderden jaren oude traditie van het met de hand scheppen van papier. Deze traditie had culturele investeerders uit Beijing ertoe gebracht om op eigen kosten een museum voor handgeschept papier in het dorp op te richten.

❏ Het museum werd ontworpen door Trace Architecture Office uit Beijing. Een nieuw museum is geen groot nieuws in China, er wordt er bijna dagelijks wel ergens een geopend. Maar dit museum kreeg de nodige aandacht in de internationale pers en won zelfs een prestigieuze architectuurprijs. De gedachte achter het museum was dat dit bezoekers naar het dorp zou brengen. Bezoekers die papier zouden kopen en er gingen eten en de nacht doorbrengen en daarmee de welvaart in het dorp een impuls zouden geven. De gemeente vernieuwde de toegangsweg tot het dorp tot het aan de rand van het dorp gelegen museum en legde er een parkeerplaats aan. De boerenfamilie direct naast het museum zag wel brood in de nieuwe impulsen en bouwde onmiddellijk hun boerderij uit tot gastenverblijf en restaurant. De rest van het dorp zag het museum vooral als aandachttrekker en concurrent. Potentiële kopers kwamen het dorp niet meer in en kochten hun papier bij het museum aan de rand van het dorp. Hierdoor waren de andere papierverkopers als het ware nog perifeerder komen te liggen dan vóór het museum gebouwd was en gaf uiteindelijk het museum zich vooral zélf een impuls. Bouwtechnisch bleek het museum ook niet geheel tegen de specifieke klima-



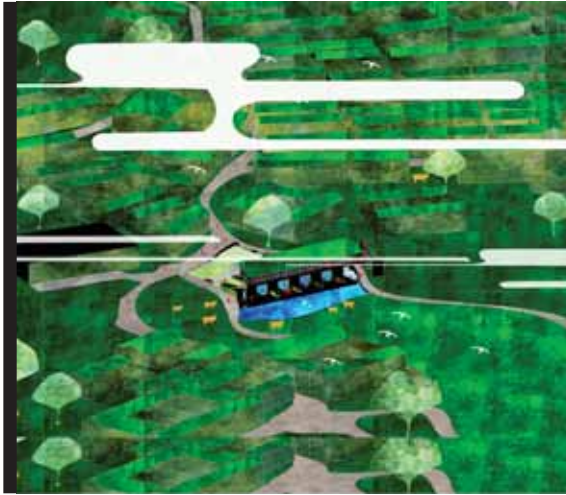


GELIJK AANTAL INWONERS IN 2009



GELIJK AANTAL INWONERS IN 2015

tologische omstandigheden bestand te zijn. Het ruimschoots gepubliceerde fraaie en in 2012 gerealiseerde museum vertoonde enkele jaren later reeds serieuze sleetsheid die niet in de laatste plaats door veelvuldig lekken van subtropisch regenwater werd veroorzaakt.



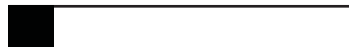
Jillian Chen - Future Ruralization in Longshang Village China - Graduation Project master INSIDE 2015

❏ Junyuan Chen doorzag snel dat deze vorm van culturele kolonisatie niet direct tot een trend van perspectiefrijke ruralisatie zou gaan voeren. Het geven van impulsen aan leeglopende dorpen behoeft handwerk met aandacht voor specifieke kansen en ontstaat niet vanuit een eenheidsworsteling met de vastgestelde beelden van wat welvaart zou moeten zijn. Dat kan alleen maar leiden tot een vervlakking door allesverwoestende generieke ingrepen. Ze analyseerde de geschiedenis, politiek, geografie, waterhuishouding, demografie, economie, bouwtradities en sociale verhoudingen in het dorp. Haar voorstel bouwde ze vervolgens op rondom een ingreep in de waterhuishouding. Die veroorzaakte serieuze vervuiling in het dorp en kon in de toekomst

gebruik gaan maken van een overheidsstimuleringsprogramma. Onderdeel van die verbeterde waterhuishouding was een centrale plek in het dorp waar vervuilende handelingen in het papiermaakproces zouden kunnen worden geconcentreerd. Hieruit ontstond een ontwerp voor een praktische, economische en tevens sociale ontmoetingsplaats midden in het schone dorp. Een ontmoetingsplaats die het dorp al sinds de culturele revolutie moest ontberen.

Met haar onderzoek uit 2015 toont Junyuan Chen dat de trek naar de stad ook in China geen onontkoombare keuze is. Het dorp Longshang staat symbool voor de potenties van vele dorpen in China waar nieuwe perspectieven niet enkel geboden kunnen worden door de initiatieven van de culturele elite of door willekeurig stedelijke voorzieningen rond te strooien. Vernieuwing en verbetering van de leefsituaties en de overlevingskansen in het rurale gebied zijn niet te vergelijken met de standaards die in de urbane gebieden worden ontwikkeld. Ze zijn niet generiek en uitwisselbaar maar net als het papier van Longshang handgemaakt.

Urbanisatie is evenals kapitalisme vergelijkbaar met de penis van Gnarr. Het is op zichzelf goed noch slecht, maar afhankelijk van wie het aanstuurt en de omstandigheden waarin. Waar we echter onmiddellijk mee op moeten houden is het gelijkstellen van cijfermatige groei aan stelselmatige verbetering van welvaart. De door razendsnelle urbane groei exploderende steden met duizelingwekkende infrastructuur en tot de verbeelding sprekende gebouwen zijn vooral een graadmeter voor opwinding van politici, ondernemers en niet in de laatste plaats van ruimtelijk ontwerpers maar óók van een verarming van het achterland en het opgebruiken van energie en mensenlevens.



De overdonderende urbanisatie is net zoals het ultra kapitalisme een pyramidespel. Een eenvoudig kapitalistisch principe waar iedereen tenminste één keer in zijn leven intuït. Iedere nieuwe deelnemer geeft met een aantal lotgenoten geld aan zijn voorganger. Met het vorderen van het netwerk neemt ook de hoeveelheid geld dat uitbetaald wordt exponentieel toe. Totdat iedereen aan de beurt is geweest en het systeem instort. De grote groep die als laatste instapt, betaalt uiteindelijk het gelag. In het Albanië van de negentiger jaren floreerden meerdere pyramidespelen die nagenoeg de gehele bevolking ertoe verleidden al hun geld en goed te investeren. Een tijdje ging dat goed en ‘boomde’ de samenleving en de bouwactiviteit. Totdat de bodem werd bereikt, het systeem instortte en er een burgeroorlog uitbrak. Ongebreidelde urbane groei is een pyramidespel. Het toont een fascinerende en duizelingwekkende groei totdat de bodem er onderuit klapt en de rekening moet worden betaald door de sukkels die zich niet uit de voeten hebben gemaakt.

De ruralisatie zal de glossy tijdschriften met zekerheid niet gaan vullen met sexy urbane en architectonische projecten. Het levert geen spectaculaire beelden op van de met ‘urban viagra’ overeind gehouden ‘boomcities’. Ruralisatie levert groei die niet ten koste van alles gaat, maar die gericht is op continuïteit, vooral duurzame en behoedzame karaktertrekken heeft en geen fascinerend maar slechts kortdurend schouwspel biedt. Maar het is zeker geen keuze voor krimp; ruralisatie is groei voor fijnproevers.

Success! — Joost Ector



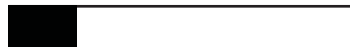
Verduurzaming, een van de grote maatschappelijke bewegingen van onze tijd, wijst ons nadrukkelijk in de richting van de bestaande gebouwvoorraad. We hebben daardoor de laatste jaren geleerd om het bestaande op waarde te schatten en die waarde in herontwikkeling manifest en expliciet te maken. Met als gevolg een hernieuwde waardering van het gebouwde verleden; niet alleen het monumentwaardige, maar ook het alledaagse. En niet alleen in termen van economie, maar ook in termen van schoonheid, want nieuw en ongerept krijgen niet meer automatisch de voorkeur. We hebben (weer) oog en waardering gekregen voor imperfectie en patina.

❏ Digitalisering, nog zo'n revolutie, heeft ervoor gezorgd dat we inmiddels kunnen werken, studeren, recreëren en winkelen waar we maar willen. Iedereen die we kennen is maar één klik van ons verwijderd en Siri helpt ons met alles wat we zouden willen weten en nog veel meer. Een ongelooflijke hoeveel activiteiten is in maar een paar jaar opgehouden samen te vallen met een traditionele vaste plek, en zich als het ware vrij in de ruimte gaan bewegen.

❏ Daardoor zijn we ook zelf steeds minder vaak aangewezen op plekken waar we moeten zijn en kunnen we in plaats daarvan kiezen voor plekken waar we graag willen zijn. Plekken, vandaag hier en morgen misschien weer heel ergens anders, die ons uitdagen omdat we er lekker kunnen werken, omdat we er mensen ontmoeten die we kennen of die ons interesseren, omdat we er met verrassende of nieuwe dingen worden geconfronteerd, of simpelweg omdat de koffie er goed

‘Laten we daarom stoppen met al het gips, de domme systeemplafonds die verbergen dat er niets anders achter zit dan een zielloos prefab-kolommetje met een hoedligger en een kanaalplaat.’

Joost Ector



is. Of - in mijn ogen een van de interessantste redenen - omdat de architectuur ons raakt, verleidt en inspireert.

❖❖❖ De veranderde ruimtevrage en het 'nieuwe oude aanbod' vinden elkaar vanzelfsprekend in transformaties, die niet voor niets 'hot' zijn. We maken vandaag de dag woningen in oude winkels, kantoren in fabrieken, scholen in kantoren, restaurants in parkeergarages, noem maar op. Het is verfrissend om functies terecht te zien komen in gebouwen die oorspronkelijk voor andere doeleinden zijn ontworpen en gebouwd. Alsof beide, gebouw en programma, als het ware ontsnapt zijn, uit hun hokje gebroken, bevrijd van sleur en keurslijf.

❖❖❖ De meest onverwachte combinaties inspireren het meest. Hoe groter de tegenstelling hoe meer spanning, zo blijkt regelmatig, terwijl opmerkelijk genoeg tegelijkertijd het tegenovergestelde ontstaat. Want wanneer ontwerpers succesvol en inventief weten te improviseren bij het oplossen van de problemen die onvermijdelijk horen bij onvermoede ontmoetingen van plaats en handeling, levert dat juist een aantrekkelijk gevoel van ontspanning op. Niet te serieus, niet te af, niet strak en spiksplinternieuw, maar juist quasi zorgeloos en informeel. Helemaal nu.

❖❖❖ In de meest geslaagde transformaties gaan flexibel en specifiek moeiteloos samen. Enerzijds ruimte die receptief is ten aanzien van nieuwe programma's, anderzijds structuren of elementen met uitgesproken karakteristieken die het geheel een 'edge' geven en het uniek en herkenbaar maken. Ontvankelijkheid en weerbaarheid - de basisvoorwaarde voor elke boeiende relatie, zou je kunnen zeggen - werken voortreffelijk samen.

❑ Zijn die lessen ook toepasbaar op ontwerp-opgaven voor nieuwe gebouwen? Feitelijk zou je nieuwbouw niet anders moeten zien dan transformatie. Wat je maakt gaat waarschijnlijk - hopelijk! - een lange toekomst tegemoet waarin functies en gebruik aan veelvuldige verandering onderhevig zullen zijn. De kunst is, en wordt steeds meer, om architectonische kwaliteit te realiseren die onafhankelijk kan bestaan van het eerste gebruik en de potentie bezit om in toekomstige levensvoort te bestaan. Een basis die receptief, weerbarstig én inspirerend is, aangevuld met lagen die tijdelijker of zelfs vluchtiger (kunnen) zijn.

❑ Die basis krijgt in de ontwerppraktijk van vandaag niet altijd de aandacht die hij verdient, is mijn indruk. Als we met een bestaand gebouw aan de slag gaan, kleden we dat als het ware langzaam uit: alles dat geen waarde vertegenwoordigt - in economische noch in architectonische zin - verdwijnt, in de hoop dat we een sterke structuur overhouden waarop we het ontwerp voor een nieuwe toekomst kunnen baseren. Vraag jezelf omgekeerd eens af: wanneer we straks hetzelfde doen bij de gebouwen die we nu nieuw ontwerpen om ze voor een nieuw leven geschikt te maken, wat blijft er dan van over? Wat weet de tand des tijds te doorstaan, waar zit waarde, waar zit inspiratie? Vinden we behalve dienstbaarheid, rationaliteit en flexibiliteit ook dat karakteristieke, die waardevolle weerbarstigheid?

❑ Laten we daarom stoppen met al het gips, de domme systeemplafonds die verbergen dat er niets anders achter zit dan een zielloos prefabkolommetje met een hoedligger en een kanaalplaat. Laten we nooit meer geld uitgeven aan een overdaad aan verplaatsbare (lees: wegwerp-)binnenwanden of onzinnige tapijttegels. Laten we passen voor gebouwen als maat-



oplossingen voor programma's van eisen bestaande uit grilligheid en willekeur.

❖❖❖ In plaats daarvan steken we vanaf nu alle middelen, zowel budget als energie, in het bedenken en maken van de meest fantastische structuren - zalen, vlaktes, frames - die we kunnen bedenken. We maken weergaloze ruimtelijkheid, los van functie. Pure architectuur voor de eeuwigheid die zo krachtig is dat erom gevochten zal worden. Want dat is de grootste en meest duurzame waarde die we als architecten kunnen toevoegen.

❖❖❖ Zeg daarom dit tegen je volgende opdrachtgever: 'Je pve nemen we maar even voor kennisgeving aan. Staar je niet blind op zoiets triviaals als afwerkingen. Perfect is echt passé. Alles voor duurzaamheid. Vertrouw maar op ons.'

❖❖❖ Voor wie dat nog niet zelf ervaren heeft: dan volgt er een leuke discussie! Succes!

Koepel- denkers — Mick Eekhout



Groei of krimp is op korte termijn een gevolg van de veranderingen in de samenleving. Ik zou liever naar de oorzaken van die veranderingen op zoek willen gaan, waarna mogelijke gevolgen afgeleid kunnen worden. Dat is een ingewikkelde verkenning die in een multidisciplinaire groep moet worden uitgevoerd. Ik schrijf dan ook een oproep om tot een gezamenlijke denktank te komen met architecten en stedenbouwers maar tevens aangevuld met alfa's en gamma's. Om verkenningen te doen naar de toekomst van het gebruik van de gebouwde omgeving, waarna de gewenste status duidelijk wordt over een langere periode van bijvoorbeeld 25 jaar.

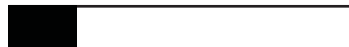
❏ Het in de breedte en diepte vooruitdenken over de toekomst zal aantonen dat architectuur in veel regionen van de samenleving niet weg te denken is. Maar architecten zijn niet alleen. Ook de wetenschap kijkt naar de toekomst. Laten we even nagaan wat er in het afgelopen jaar 2015 op dat vlak gebeurd is. Twee ontwikkelingen in de bouw in 2015 die grotendeels zijn voorbijgegaan aan de architecten in Nederland, zouden bestudeerd en beantwoord kunnen worden: de Nationale WetenschapsAgenda (NWA) en de Nationale BouwAgenda. De uitkomsten van die twee ontwikkelingen laten zien dat de invloed van architecten bij de totstandkoming ervan nauwelijks aanwezig was. Beide toekomstverkenningen, die hierna geschetst worden, zijn niet zo veelzijdig en compleet als wij ons die voorstellen. Het is nu het moment voor architecten, landschappelijke en stedenbouwkundige ontwerpers en andere vormgevers in de bouw om zich in de discussies te manifesteren en daarmee de geschetste toekomst-

beelden aan te vullen. Het gaat om de zaak, maar ook om het voorzien van mogelijkheden voor de eigen toekomst van architecten, om maatschappelijk aanzien, om professioneel aanzien in de bouw en om financiële mogelijkheden voor onderzoek & ontwikkeling.

❏ Wat opvalt in de presentatie van NWA (november 2015) is dat de bouwsector niet specifiek eigen clustervragen heeft, maar wel in veel vragen aanwezig is. Dat slaat allereerst op het feit dat de bouw in wetenschappelijk opzicht meer gekenmerkt wordt door toepassingsonderzoek dan door fundamenteel onderzoek. Met andere woorden, de bouw wordt eerder gestimuleerd vanuit een reeds bestaande behoefte dan dat zij zich een toekomstige behoefte tot doel stelt. Ten tweede zouden architecten bij het lezen van de stukken meteen kunnen vaststellen dat het woord architectuur voorkomt in geen enkele van de 140 uiteindelijke overblijvende clustervragen. Wisten architecten hiervan? Waren ze wel betrokken? Hebben ze te weinig impulsen gegeven? Kijken ze wel naar buiten? Ik heb vaak geprobeerd om de voortrekkers van ons vakgebied bij dit spel te betrekken, maar kennelijk met te weinig resultaat.

❏ Aan het eind van de NWA presentatie worden er dwarsverbanden gelegd tussen de verschillende clustervragen, exemplarische routes geheten, waarvan er 16 worden genoemd en een viertal lijken te slaan op de bouw, zoals: Smart industry, Smart livable cities, Circulaire economie en grondstoffenefficiëntie, Logistiek en transport in een energieke, innovatieve en duurzame samenleving.¹

❏ Al met al een vangst die niet zeer opvallend en voor de bouw nauwelijks stimulerend is. Niet veel nieuws dus, maar wel verklaarbaar als je bedenkt dat



er nauwelijks actie is ondernomen door ontwerpers. Er ontbreekt dus een architectonische/stedenbouwkundige visie, met uitzondering van de vragen die door de 3TU Bouw werden ingediend. Een achterstand die kan en moet worden ingelopen, want op stedenbouwkundig vlak wordt er welzeker aan plannen voor de toekomst gewerkt.

❏ De bouwvariant van de toekomstagenda, Themakaart Bouw geheten, die op 13 januari 2016 werd gepresenteerd, is gebaseerd op een toekomstvisie die zich uitstrekt over 2 tot 5 jaar vanaf nu, veel te kort voor een lange termijn visie.² Het resultaat wordt ook niet meer Onderzoeksvisie of Ontwikkelingsagenda genoemd, maar staat bekend als de Themakaart Bouw (zie afbeelding 1). De Themakaart Bouw heeft 8 thema's: Smart environment, Smart cities, Smart buildings, Smart materials, Smart energy, Smart mobility, Smart business, Smart construction. Het bijvoeglijk naamwoord 'smart' zou beter 'smarter' kunnen heten, want ongetwijfeld worden goede gedachten voor de nabije toekomst ingehaald door nieuwe inzichten van toekomstige generaties die dan hun verwijtende gedachten zullen hebben bij dat 'smart'.

❏ Laten we de Themakaart Bouw beschouwen als een eerste opzet om de bouw actief te laten nadenken over de toekomst van de bouwsector, maar ik zie het niet als een wetenschapsagenda. Daarvoor is het doel teveel op de korte termijn gericht. Ik heb kritiek op de Themakaart Bouw omdat het woord Architectuur er niet op voorkomt en het woord Bouwcomponenten ook al ontbreekt. 'Gebruikers' ontbreken zelfs bijvoorbeeld grotendeels, zoals we dat decennialang gewend zijn, maar verdienen een veel meer prominente plaats omdat veel veranderingen in het toekomstig gebruik van de gebouwde omgeving door gebruikers zullen worden

afgedwongen. We kunnen beter een ander toekomstplan voor de ontwikkeling van de bouw opstellen met andere thema's, zoals in afbeelding 2 is aangegeven. De hierin opgenomen 12 thema's kunnen dan na studie, discussie en overleg verder worden uitgewerkt.

❖❖❖❖ 'Smarter Users'/Gebruikers is een thema dat al eerder is voorgesteld tijdens de discussie over de inrichting van de Themakaart Bouw, maar daarin niet is opgenomen. De bouw stelt zich al jaren op het standpunt dat gebruikers in feite niet worden gezien als zeer invloedrijk. Toch is het zo dat in de toekomst juist die gebruikers van de gebouwde omgeving een heel ander gedrag zullen tonen. Dat komt door een aantal ontwikkelingen die zich buiten de bouw afspelen, zoals afnemende bevolkingsgrootte, toenemende vergrijzing, hogere welvaart, individualisering, digitalisering, informatisering, mobiliteit, veiligheid, toegankelijkheid, energiegebruik en gezondheid. Die veranderingen hebben grote invloed op de samenleving en op het gebruik van gebouwen en gebouwde omgeving, waarvoor de bouwsector als maker en beheerder een prominente rol is toebedeeld. Dus het veranderde gebruik zal op de lange termijn een grote invloed hebben op de wijze waarop de gebouwde omgeving moet worden ingericht en tenslotte op het functioneren van de bouwsector, waartoe ook architecten behoren. Een 'vraaggedreven' themakaart toont dan een beter evenwicht dan een 'aanbodgedreven' themakaart, zeker als het aanbod sterk bepaald wordt door een bouwsector die zich voornamelijk op productie concentreert. Een toekomstgerichte verkenning met bijvoorbeeld als overkoepelend thema 'De gebouwde omgeving van Nederland in 2040' zou erop gericht moeten zijn de juiste vragen te stellen en te inventariseren. Een dergelijke verkenning zal niet alleen vanuit de bèta-hoek bemand moeten worden, maar ook vanuit de alfa- en gammaweten-

schappen. Wanneer er meer vanuit de gebruiker en het bijbehorende gedrag wordt gedacht, kan de invloed die deze veranderingen hebben op de openbare ruimte en gebouwen beter in kaart worden gebracht. Architecten zijn vanuit hun positie tussen de verschillende partijen als enige in staat om die invloed om te zetten in duurzame ruimtelijke modellen.

❏❏❏ ‘Smarter Cities’/Gebouwde omgeving is het specifieke domein van architecten. Zij zijn de spin in het web voor veel bewoners in kwesties rond het wonen, werken en recreëren in een kleine ruimte en worden de laatste jaren daarin gestimuleerd door de mogelijkheden die de digitale media hen bieden. Op 2 november 2015 had ik het genoegen als lid van de Academy of Technology & Innovation (AcTI) een internationale conferentie te helpen organiseren in Delft, getiteld ‘Engineering Smart Cities of the Future’.³ Daarnaast is het Amsterdam Institute of Advanced Metropolitan Solutions (AMS), onder leiding van prof. dr. Arjan van Timmeren als scientific director, druk bezig op dit terrein. Het zou de belangstelling van architecten kunnen wekken om de beschrijving in de Themakaart Bouw aan te passen naar de inzichten van ontwerpers. Hier komen alle ervaringen en verkenningen van expertises samen, aangezien meer dan de helft van de Nederlandse bevolking in de grote steden woont en dat percentage steeds meer toeneemt. Digitalisering heeft, zoals bekend, grote voordelen op het gebied van de efficiency in maatschappelijke processen, maar het brengt ook een aantal gevaren met zich mee, zoals het verlies van privacy.

❏❏❏ ‘Smarter buildings’/Gebouwen/Architectuur zijn het gecondenseerde resultaat van de inzet door architecten. Het woord Architectuur komt echter in de Themakaart Bouw niet voor. Architecten zullen veel





Krimp meer dan 20% Krimp 10 tot 20% Kleine schommelingen Groei 10 tot 20% Groei 20% of meer

AANTAL HUISHOUDENS IN 2020

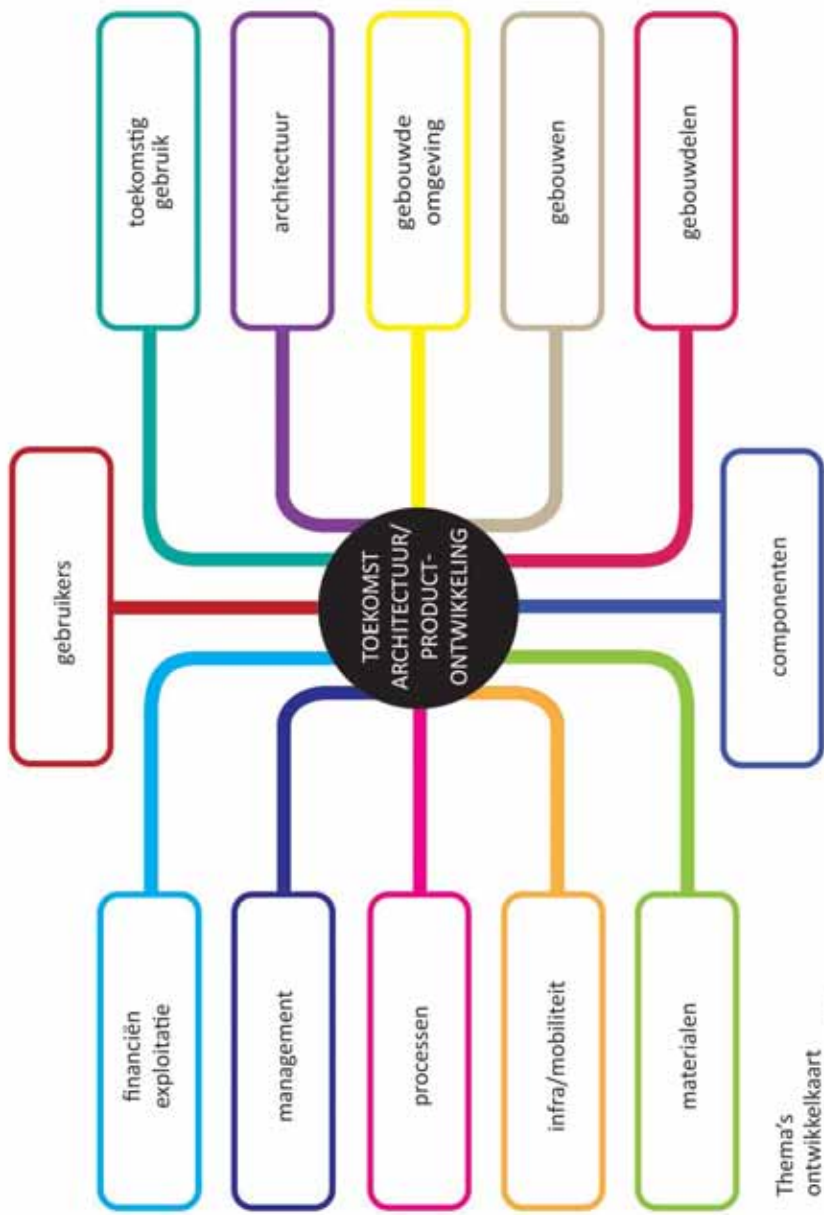


Krimp meer dan 20% Krimp 10 tot 20% Kleine schommelingen Groei 10 tot 20% Groei 20% of meer

AANTAL HUISHOUDENS IN 2040

aanmerkingen hebben op en verbeteringen aan willen brengen in dit onderdeel van de kaart. Ik stel voor dat we in de naaste toekomst in AetA verband felle discussies gaan voeren om een verbeterde versie voor de kaart op te stellen, anders is de kans groot dat we verzanden in het nadenken over het toepassen van betere materialen, energiepositieve gevelpanelen en installaties, domotica en sensoren. Dat is natuurlijk niet onbelangrijk, maar als het niet in een ruimtelijke context wordt geplaatst, zijn deze innovaties volkomen footloose. Het gaat dan helemaal niet meer over architectuur, maar over technologie en mens-machinesystemen. Voor het oog van de Nederlandse samenleving verdwijnt de architectuur als begrip uit beeld en wordt dit vervangen door een strikt technocratische kijk op de wereld. Laten we proberen het begrip van en de waardering voor architectuur te versterken. Als architecten dat zelf niet doen, doet niemand het.

❑❑❑❑ Smarter components/Gebouwdelen/Componenten bestaan steeds meer uit geprefabriceerde of geïndustrialiseerde onderdelen waarvan de technische ontwikkeling bij architecten, industrieel ontwerpers en producenten inmiddels een afzonderlijke discipline is. Sinds de opening van het Centre Pompidou in Parijs is de architectuur van de technische component niet meer weg te denken uit de bouw. Bouwend Nederland ziet dat niet zo want 30 % van de omzet in gebouwen zou worden bepaald door installaties, iets waar architecten en bouwkundigen niet veel vanaf weten. Aldus Bouwend Nederland. Het vakgebied van de bouwcomponenten is echter goed voor 30 miljard euro omzet en het denken, ontwerpen en produceren ervan is veel meer dan wat onder 'Smart materials' uit de Themakaart Bouw wordt bedoeld. Het is ook veel ingewikkelder en bouwers begrijpen die ontwikkeling in hun projecten vaak niet. Vanuit specialisaties als geveltechniek en installaties,



Thema's
ontwikkelkaart
gebouwde omgeving
24.01.2016 ME

Ontwikkekaart gebouwdw omgeving

die tezamen meer dan 50% van de bouwsom uitmaken, is veel innovatie gaande die heel goed een kanteling in de bestaande bouwmethodiek kan veroorzaken.

❖❖❖❖ Uit beide ontwikkelingen van de Nationale WetenschapsAgenda en de Themakaart Bouw blijkt dat architecten zich afzijdig hebben gehouden en tot op heden verzuimd hebben die achterstand in te halen. Mijn algemene kritiek is dat architecten nauwelijks meer in het publieke debat treden en gehoord worden. Er wordt wel veel energie besteed aan het preken voor eigen parochie, een gevolg van de recente grote krimp van 60% in het architectenbestand sinds 2008. Er is lange tijd heel weinig werk geweest, maar we kruipen langzamerhand uit het dal van de recessie. Toch wordt de invloed van architecten in intellectueel opzicht nog node gemist.

❖❖❖❖ Het overkoepelend denken dat architecten zo gemakkelijk afdraait, ontbreekt momenteel in het toekomstdenken over onze steden en dat is op z'n minst een raar fenomeen als je bedenkt dat de Modernisten 100 jaar geleden niet minder dan een revolutie ontketenden in een even roerige als transformerende wereld waarin de groei van de steden het thema werd in talloze planologische en architectonische vormstudies. Als architecten zichzelf beschouwen als de koepeldenkers van de bouw, dan dient vanuit diezelfde optiek de ontwikkelingsagenda van de bouw, de Themakaart Bouw, te worden aangevuld met een ruimtelijke visie hoe gebouwen en de gebouwde omgeving er in de toekomst uit gaan zien.

❖❖❖❖ Architecten zijn traditioneel gewend om hun gebouwen als een gebouwde omgeving voor gebruikers voor te stellen. Voor het vermoedelijke gedrag van gebruikers bedenkt de architect een imaginair gebouw

dat vervolgens in materiaal wordt omgezet in de vorm van tekeningen en maquettes. Van alle disciplines in de bouw is de architect het meest intensief en het meest direct betrokken bij gebruikers en de samenleving. Hij kijkt naar gebruikers, ook al is hij op het gebied van de alfawetenschappen een amateur, en ontwerpt een gebouw dat voorziet in een vraag of een behoefte. Hij weet ook dat men in veel gebouwen al binnen één generatie het gebruik ziet veranderen of verliezen. Daarom dienen architecten ook verder te kijken naar wat latere generaties van gebruikers met het gebouw zouden moeten kunnen doen opdat het gebouw zijn vitaliteit in de stad behoudt.

❏ Het is voor architecten niet vreemd om naar de toekomst te kijken waarin voor gebruikers van gebouwen, voor stadsbewoners in de gebouwde omgeving veel gaat veranderen. Voor de oude vossen onder ons geldt: we hebben 30 tot 40 jaar ervaring met ontwerpen en bouwen achter de rug. We kunnen ons best voorstellen hoe de wereld de komende 25 jaar gaat veranderen. Voor de jonge vossen onder ons geldt dat zij beter dan de oudere generatie weten in welke richting de veranderingen zullen plaatsvinden en met die bravoure kunnen ze zich ook nieuwe toekomsten voorstellen en verbeelden. Zal het mogelijk zijn om de oude en de jonge vossen samen een toekomstverkenning te laten doen?

❏ Bijna 100 jaar geleden, in 1917, te midden van de Eerste Wereldoorlog, ontstond in het neutrale Nederland De Stijl als kunstbeweging. Die zou een enorme invloed hebben op de manier waarop architectuur als een stedelijk en landschappelijk fenomeen werd ervaren. We kunnen daar in Nederland best trots op zijn. Het Modernisme en de Nieuwe Zakelijkheid kregen internationaal later grote navolging. Niet lang geleden trok 'Dutch Architecture' en 'Super Dutch'



opnieuw grote aandacht tot ver over de grenzen. De wereld keek naar Nederland met zijn verrassende en ondernemende architectuur.

☒☒☒ Nu er na de crisis een bescheiden groei ontstaat, mogen architecten wel weer dromen over de toekomst, zowel in krimp- als in groeigebieden. Beide vragen om luciede visies die over een langere periode handvatten kunnen bieden aan ontwikkeling. Het achterhalen van de mechanismen achter krimp en groei is zeer complex en risicovol, maar het levert nieuwe inzichten voor de toekomst. Internationaal zien we weinig toekomstgerichte verkenningen voor de gebouwde omgeving. Voor Nederlandse architecten ligt hier een nieuwe voortrekkersrol in 't verschiet, net als 100 jaar geleden.

☒☒☒ Mijn conclusie is dat het goed zou zijn als er een brede denktank met veel architecten zou worden opgezet om de toekomst van de gebouwde omgeving in bijvoorbeeld 2040 te verkennen. Er zijn, zoals bekend, al diverse verkenningen voor 2040 gemaakt en stedenbouwers doen dat met regelmaat. Maar de werkelijkheid van 2008 haalde de eerdere verkenningen naar 2040 in. Iedere toekomstverkenning zal verkeerd uitpakken, altijd zullen er onverwachte gebeurtenissen de koers doen wijzigen. Maar bezig zijn met toekomstverkenningen betekent dat we onze ogen en oren openhouden en niet vervallen in oude reflexen. Kijken wat er zou kunnen gebeuren en ons actief mengen in het denken over de toekomst. AetA is een 160 jaar oude vereniging van actieve architecten. Het is een uitgelezen platform om een dergelijke uitdaging aan te gaan.

1—zie www.wetenschapsagenda.nl
2—zie www.debouwcampus.nl
3—zie bijlage 2; Engineering Smart

Cities of the Future, een samenvatting'

Trends in mobiliteit — Gert van den Heuvel



De afgelopen halve eeuw hebben we een voortdurende toename van het autobezit en autogebruik gezien. De auto was symbool van status en vrijheid. Met forse investeringen in het wegennet hebben we deze ontwikkeling geaccommodeerd. Komt er een einde aan deze groei? Sommigen, vooral trendwatchers, beweren van wel - de nieuwe generatie is minder gehecht aan de auto. Maar verkeersonderzoekers zien cijfermatig nog geen echte trendbreuk. Ook is het de vraag of de trends die we de afgelopen periode hebben gezien structureel of tijdelijk zijn.

Deze vraag houdt me al een tijd bezig. Ik woon met acht gezinnen in een oud pand in Amsterdam. Zeven daarvan hebben geen auto. De 'Greenwheels' staat voor de deur. Ik werk regelmatig thuis om me te concentreren buiten de drukte van de kantoortuin. Ben ik nou een 'loser' of een 'trendsetter'? In september 2014 organiseerde het KIVI een lezingenavond over dit onderwerp, met Jan van der Waard en Peter Jorritsma van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en Friso Metz van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer.¹

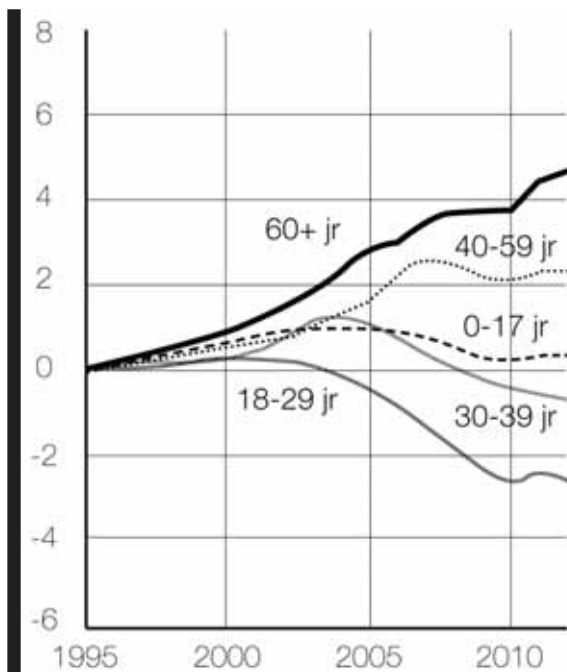
Sinds de 60-er jaren is het hard gegaan met de groei van het autoverkeer. Automobilititeit is van luxe-product een basisbehoefte geworden. In rap tempo zijn de hoofdwegen van stad naar stad vervangen door brede autosnelwegen en zijn ringwegen om de steden aangelegd. Ook nu nog zijn vele wegverbredingen in aanleg. Maar in het laatste decennium zien we een afvlakking van de groei van het autogebruik, niet alleen in Nederland maar ook in veel andere westerse landen.

❏❏❏❏ Natuurlijk is de economische crisis een belangrijke oorzaak. Minder werkgelegenheid en daardoor een kleiner besteedbaar inkomen leiden tot beperkte mobiliteit. Bij het lichte herstel van de economie neemt de laatste tijd de automobilititeit in totaal dan ook weer toe, met bijbehorende effecten zoals meer files en belasting van het milieu. Overigens als we de ontwikkeling van de mobiliteit per leeftijdsgroep bekijken, dan zien we opmerkelijke verschillen. De mobiliteit van 60-plussers blijft bijvoorbeeld stijgen. Anders dan vorige generaties senioren zijn zij gewend om auto te rijden en hebben ze een relatief goed pensioen zodat zij zich een auto kunnen (blijven) veroorloven. Maar bij de mobiliteit van jongeren is juist de daling opvallend. Dat kan te maken hebben met een andere attitude van jongeren: de auto is inmiddels gewoon geworden en heeft niet meer de status die zij vroeger had, tenminste als ik de diverse trendwatchers in uiteenlopende krantenkoppen mag geloven.² Het KIM concludeert echter dat er waarschijnlijk eerder sprake is van uitstel dan van afstel. De huidige generatie jongeren heeft minder werk, studeert meer en langer maar later, als ze werk en een gezin krijgen, kopen ze wellicht alsnog een auto.³

❏❏❏❏ Een meer universele verklaring voor het dalende autogebruik is de trek naar de stad, een wereldwijd verschijnsel. We zien dat steeds meer mensen in steden wonen en werken. Dit geldt, tegen de verwachting in, ook voor gezinnen met kinderen. De scholen in de grote steden groeien als kool. Belangrijke oorzaak hiervan is dat jongvolwassenen met hun drukke bestaan nabijheid van voorzieningen belangrijk vinden: winkels, cafés en restaurants, recreatie, werk, cultuur, kinderopvang, etc. Steden zijn aantrekkelijk doordat zij een hoge concentratie van die voorzieningen hebben, goed openbaar vervoer en afstanden die geschikt zijn voor



de fiets. Maar er is ook weinig ruimte voor de auto en er een in bezit hebben wordt door lokaal parkeerbeleid sterk ontmoedigd.



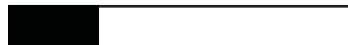
Ontwikkeling van het mobiliteitsgedrag per leeftijdsgroep

❏ Ook hier is de vraag of dit een blijvende trend is of dat de young urban professionals na verloop van tijd toch kiezen voor een huis met een tuin (en parkeerplek) in een suburbane gemeente. Mensen werken ook meer thuis, maar cijfermatig is dat nog niet spectaculair. Wellicht dat het toenemende flexwerken het thuiswerken zal stimuleren. De mobiliteitseffecten hiervan zijn echter gering tot nihil. Als ze er al zijn, is het eerder een verschuiving in tijd (minder in de spits) dan een vermindering in het aantal autokilometers. Een mogelijke verklaring hiervan is dat de auto van de thuiswerker nu wordt gebruikt door huisgenoten.

Autodelen groeit wel sterk. Naast het klassieke autodeelsysteem (auto's met een vaste parkeerplaats zoals bijvoorbeeld 'Greenwheels') zijn de laatste tijd vooral 'peer2peer' systemen in opkomst. Dat betekent dat particulieren hun auto via een onlineplatform voor verhuur aanbieden. Autodelers zijn vaak jonge, hoogopgeleide stedelingen. Het eerder genoemde minder gehecht zijn aan de eigen auto, hoge kosten voor eigen autobezit en het gebrek aan parkeerruimte in de steden zijn logische verklaringen voor deze groei. ICT-ontwikkelingen en sociale media maken autodelen makkelijker.

De totale omvang is echter nog heel beperkt: 1% van de volwassen Nederlanders. Het potentieel is wel groot: 20% van de bevolking geeft aan belangstelling te hebben voor auto-delen. Zal een deel van dat grote potentieel echt overgaan op de deelauto? We weten het niet. Enerzijds lijkt het bezit van een eigen auto toch de voorkeur te genieten. Maar de deelauto past wel in een bredere maatschappelijke trend: van bezit naar dienstverlening, van de eigen auto naar inkoop en aanbod van vervoerdiensten.⁴ In het aanbod van vervoersmogelijkheden gaat het nog niet zo hard, maar andere sectoren (denk aan Telecom en Spotify) laten zien dat het zo maar heel snel kan gaan.

Maar hoe moeten we dan nadenken over de toekomst van ons wegennet, want groei of krimp van de automobilititeit, dat was de vraag. Het juiste antwoord is dat we dat nog niet kunnen voorspellen. De cijfers zeggen nog niet zoveel. Er zijn wel neerwaartse bewegingen, maar zijn die structureel of is er sprake van een tijdelijke dip? Trekt de economie werkelijk aan, of is het herstel van 2015 vooralsnog broos?



de Volkskrant

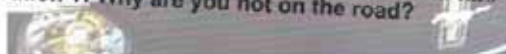
Autorijden, echt iets voor 40-plussers



Een eigen auto hoeft niet meer zo nodig

The New York Times

Generation Y: Why are you not on the road?



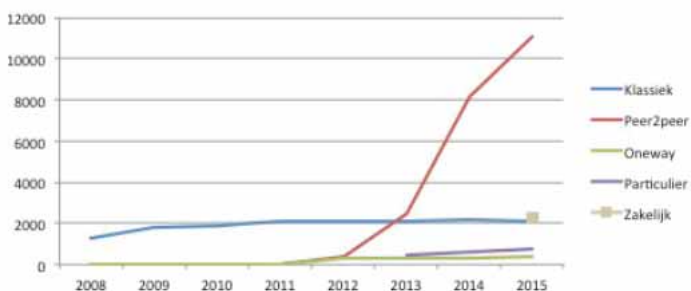
Recente krantenkoppen over dit onderwerp

Modal split kilometers jongvolwassenen wonend in stedelijk gebied
verschuiving van auto naar OV en fiets



Verschuiving in de voertuigkeuze van jongvolwassenen

Ontwikkeling aantal deelauto's



Ontwikkeling aantal deelauto's per categorie⁴

Er zijn dus grote maatschappelijke veranderingen gaande, met name de trek naar de stad. Niet alleen die van de provincie naar de Randstad maar ook die van migratie uit Noord-Afrika en het Midden-Oosten. Alleen al in Nederland zal het aantal inwoners tot 2040 stijgen met minimaal 1 miljoen en met de huidige demografische onzekerheden kan dat aantal nog wel stijgen. Ook bij verschuiving van bezit naar dienstverlening is de vraag of deze trends zich doorzetten of niet? En wat gaat de opkomst van de zelfrijdende auto betekenen voor de wegecapaciteit en kunnen we straks in treintjes achter elkaar geschakeld met minder asfalt toe?

Het zijn twee perspectieven met elk hun dilemma's. Doorzetting van de groei kunnen we nog wel opvangen met uitbreiding van de hoofdwegen. Maar hoe krijgen we al die automobilisten het steeds drukker stedelijk gebied in? Krimp betekent een omschakeling van 'bouwen naar houxen'. Die uitspraak van Minister Carla Peijs veroorzaakte een grote cultuuromslag binnen de politiek en onder infrastructuurbeheerders. Overigens is het beheer op zich al een vraagstuk van formaat in een tijd waarin een groot deel van onze infrastructuur aan het eind van zijn levensduur is. Het is de vraag of we daarnaast nog wel zoveel geld (over) hebben voor wegutbreidingen.

In de discussie hierover zien we veel meningen maar weinig feiten. Onzekerheid alom en dat is van belang omdat het niet meer zo is dat we de groeitrends uit het verleden zo maar kunnen blijven doortrekken. Dat betekent nogal wat voor de planvorming. Geen grote klappen, maar adaptief beleid en flexibele plannen. Heel goed kijken naar wat er echt gebeurt en wat de blijvende trends zijn. Dat is een grote uitdaging voor

diegenen die het mobiliteitsbeleid voor de toekomst vorm moeten geven.

☒☒☒ Ik gok erop dat ik ‘trendsetter’ ben, met mijn deelauto en kantoor aan huis. Maar ook als dat niet zo is, staan mijn vakgenoten en ik voor interessante, nieuwe vraagstukken. Dezelfde trend zien we in de bouwsector, waar het niet alleen meer gaat om nieuwbouw maar vooral om functiewijziging in de bestaande gebouwenvoorraad. Waar ik destijds in Delft vooral leerde nieuwe infrastructuur te ontwerpen, gaat het nu vooral om aanpassing van bestaande infrastructuur (hoofdzakelijk in de steden) en het aanbod van mobiliteitsdiensten.

1—Friso Metz werkt nu bij Advier.

2—Zie ook: nos.nl/2080087-op-de-autobeurs-in-Detroit-hebben-we-straks-nog-een-auto.html

3—Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2014): Nietautoloos, maar auto later, voor jongvolwassenen blijft de auto een aantrekkelijk perspectief.

4—KIM (2015): Mijn auto, jouw auto, onze auto. Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten. Friso Metz (Advier, 2015) e.a.: Mobiliteit als dienstverleningsconcept, een nieuwe kijk op reizen in de toekomst

Compact wonen— Tijl Uyten- haak



Wonen in een metropool heeft voor- en nadelen. Hoe groter de stad en de aantrekkingskracht, hoe meer mensen op creatieve wijze moeten zoeken naar oplossingen of zich uiteindelijk gedwongen voelen de stad uit te trekken, de langere reistijd voor lief nemend.

❖❖❖ Sinds 2012 woon en werk ik in Londen en heb ik een flinke aanpassing achter de rug, vergeleken met mijn tijd in Amsterdam. Aangezien het wonen in Londen extreem duur is - tot 72% van een bruto inkomen - wonen mensen tot op 'late' leeftijd (ruim 30+) nog samen met huisgenoten. Zelfs stelletjes verhuren hun extra kamer om de kosten te delen.

❖❖❖ Bij mijn eerste huis in Londen begon ik - samen met mijn huisgenoot - met het kiezen van het type wijk waar ik wilde zitten: Londen is erg in gebieden opgedeeld, boven of onder de Theems, en dan oost of west. Daarna keek ik naar de - maximale - afstand en reistijd vanaf het werk. Uitkomst was 11km naar het westen vanaf mijn werk bij Arup (vrij centraal). Deze reis moet je elke dag maken. Forensen doet de Londenaar vooral met openbaar vervoer, maar ook wel - meer en meer - op de fiets (ik zag de laatste 4 jaar een enorme groei en geniet zelf altijd van de vrijheid van de fiets). De 11km door druk autoverkeer kostte mij per dag een uur heen en een uur terug. Het alternatief - de metro - zou ruim £100 en meer tijd kosten. De huurprijs van dit huis was £1800 per maand voor een driekamer appartement van ca 55m².

❖❖❖ De grote vraag die bij iedereen rijst is nu: dichter in het centrum zitten en de hoofdprijs betalen, of liever verder weg zitten met meer ruimte voor hetzelfde geld.

Hierbij dienen de reiskosten eigenlijk weer bij de huur opgeteld. Jaarabonnement van treintickets gaan soms tot £6000 en de treinen zijn bomvol. Uiteindelijk hebben wij er voor gekozen op een mooie locatie in de stad te wonen en dus te bezuinigen op woonruimte. Het appartement lag dan ook prachtig, vlak bij Hyde park. De consequentie was 28m² woonoppervlakte voor met zijn tweeën (mijn overgekomen vriendin en ik). De huurprijs voor dit appartement bedroeg £1350 p.m.

Appartementen worden in Londen verhuurd op basis van de hoeveelheid kamers en een studio was de enige mogelijkheid voor ons budget (beiden een full-time baan). Gelukkig zijn er online enorm veel inspirerende kleine woningen te vinden die uitnodigen om te spelen met de beschikbare ruimte. Om er zo efficiënt mogelijk mee om te gaan hebben veel ikea-hacks plaatsgevonden om de ruimtes te scheiden en het grote probleem van de opbergruimte aan te pakken (2 racefietsen, sport spullen, winter kleren, logeer spullen etc).

Oude huizen in Londen, of wel de Edwardian of Victorian Terraces, hebben veelal hoge plafonds en grote ramen. Door het bed op te hogen, maakten we eigenlijk 3 kamers in één: het bed was uit het zicht doordat het verhoogd was, onder het bed kwam 'onze kelder op 3 hoog' en dat leverde bijna 6m³ extra bergruimte op; het overgebleven deel van de ruimte werd woonkamer.

De centrale locatie bood het voordeel dat veel van het centrum goed bereikbaar was en afspreken met mensen ook relatief makkelijk was. Iets wat opvalt bij echt grote steden is dat het centrum steeds een minder belangrijke rol speelt voor de bewoners. Het wordt vooral een toeristische plek. Het opslokken van kleine





Groei meer dan 20% Krimp 10 tot 20% Kleine schommelingen Groei 10 tot 20% Groei 20% of meer

BEROEPSBEVOLKING 2020



Groei meer dan 20% Krimp 10 tot 20% Kleine schommelingen Groei 10 tot 20% Groei 20% of meer

BEROEPSBEVOLKING 2040

randgemeenten betekent dat veel wijken hun eigen centrum hebben met alle voorzieningen. Mensen blijven vooral in hun eigen wijk en leren daar ook mensen kennen. Door de flinke afstand van het reizen, is het eigenlijk niet te doen om meerdere dingen op een dag te doen. Het hebben van een kleine woning betekent wel dat je meestal buiten de deur afspreekt. De functie van het huis wordt heel privé en soms zelfs puur voor slapen en opslag van spullen benut.



Verhoogd bed, met bergruimte eronder

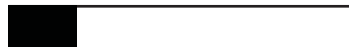
❏ Omdat er in Londen geen huurbescherming is (in de vrije noch de sociale sector) zoals die in Nederland bestaat, kunnen huren verhoogd worden met wat de huurbaas wenst. Dat kan ieder ogenblik zonder opgaaf van reden gebeuren, opzegging van de huur eveneens. In sommige gevallen gaat dan opeens de huur met 25% omhoog. Deze vrije huurmarkt heeft twee consequenties: ten eerste dat mensen met huizen veel geld kunnen verdienen en van oudsher huizenbezit als soort van pensioen opgebouwd werd; de verhuurders kunnen dus een stevige aankoopprijs betalen omdat het een investering is. Ten tweede dat de mensen

die hoge huren betalen zo'n groot deel van hun salaris daar aan besteden dat sparen voor de 10-20% die betaald moet worden bij aankoop van een huis niet mogelijk is. Daarnaast worden op de chique locaties vooral investeringen gedaan door de extreem rijken en investeringsfondsen. Vaak staan deze huizen leeg en te wachten om tegen nog hogere prijs verkocht te worden (speculatie). Deze ontwikkeling heeft de prijs van huizen enorm opgedreven (tot meer dan £100.000/m² op de meest luxe locaties).

❏ Door de Londense huur dynamiek en het gebrek aan huur bescherming blijft iedereen erg in beweging en waarschijnlijk wonen mensen gemiddeld iets meer dan een jaar op een plek totdat ze zich een eigen plek kunnen veroorloven vaak met behulp van ouders, of de stad verlaten.

❏ Ook wij zijn na twee jaar weer verhuisd naar een nieuwe locatie, de derde. Belangrijke reden voor het vertrek was de slaapverstorende geluidsoverlast in de zeer vroege ochtend wanneer het transport van was en afval uit de hotels in de straat met veel lawaai plaatsvond. En in een Victoriaans huis met lichte schuiframen waar je vlak achter slaapt, investeer je als huurder - gezien boven aangegeven onzekerheid - niet zo gauw in een technisch beter raam. Deze keer is de keuze gemaakt iets minder centraal te zitten en toch iets meer ruimte te hebben; wel was vooral van belang een rustige omgeving te hebben met een mooie fietsroute naar het werk.

❏ Tegenwoordig hebben we dus bijna een verdubbeling van de ruimte (55m²) en een aparte woonkamer, huurprijs £1900 p.m. Deze keer kijk je weliswaar door de vloer naar de benedenburen, maar over de daarmee



logischerwijs gepaard gaande geluidsoverlast hebben we met hen afspraken kunnen maken. Gevraagd te investeren in een werkend slot voor de voordeur weigerde de eigenaar. Ook hier hebben we er voor gekozen een zelfde constructie te doen als in het eerdere huis en functioneert weer één kamer als 3 ruimtes. De extra kamer heeft er voor gezorgd dat we nu logés kunnen ontvangen en regelmatig mensen voor etentjes kunnen uitnodigen, iets wat door de Engelsen enthousiast maar enigszins terughoudend ontvangen wordt.

❖❖❖ De verhuizing van ruim wonen in Amsterdam naar klein wonen in Londen is relatief makkelijk gegaan. Resumerend: in Amsterdam is wonen zo veel goedkoper en de stad is veel behapbaarder zodat de leefkwaliteit hoger is. Anderzijds realiseer je je ook dat Londen een stad is die je zo veel te bieden heeft en je zo uitdaagt, en er voor zorgt dat je veel meer van je tijd maakt door bijna altijd buiten de deur te zijn en de musea of bands die optreden te bezoeken, juist leefkwaliteit verhogend is. Vooralsnog geldt voor ons het tweede en blijven we schuiven met ‘zelfgemaakte’ meubels tot ons één kamer appartement een waar paleis is.

www.theguardian.com/money/2015/jul/16/tenants-in-england-spend-half-their-pay-on-rent

‘Museum- stad’ als fundering voor de toekomst — Tim Vermeend



De huidige stad is versnipperd en verdeeld. Historische kwaliteiten worden zo rigide bewaakt dat nieuwe initiatieven vaak lastig blijken. Bedrijvigheid is naar de randen van de stad verbannen waar leegstand weer zijn eigen problematiek veroorzaakt. Wet- en regelgeving zorgt voor versnippering van het stedelijk landschap en ook op het gebied van duurzaamheid zijn we vaak afhankelijk van de mogelijkheden en de wil van verschillende eigenaren. De stad is versnipperd. Willen we komen tot een circulaire stad, dan zullen we hier de stedenbouwkundige schaal moeten opzoeken; een schaalvergroting om op microniveau te kunnen verbeteren.

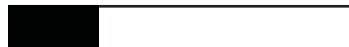
❏❏❏ Dat betekent kansen voor initiatieven die iets toevoegen aan de ruimtelijke of programmatische stad, en zoeken naar een gezonde mix van functies. We kunnen een energielandschap creëren waarmee we op collectief niveau met nieuwe initiatieven de bestaande stad voeden, door het slim koppelen van lokale initiatieven. Een stadslandbouwlandschap waarbij lokale producten bijdragen aan het laten bloeien van de stad. Het afval van deze stroom is dan weer biomassa die de energieloop in kan en zo weer bijdraagt aan energieneutraliteit. Maar ook lokaal met materiaalgebruik. Wat is er voorhanden in de stad en hoe kunnen we dit inzetten om de nieuwe laag in de stad te bouwen? Beter benutten en oogsten wat we uit de stad kunnen halen.

❏❏❏ Het zoeken naar schaalvergroting van de historische binnenstad om zo een nieuw microklimaat te creëren: een micro-economie die circulair kan zijn op alle niveaus. Hierdoor is niet alleen absolute groei no-

dig maar vooral verbetering van klimaat. Vanuit onze ervaring met het Groningse gebruiken we deze historische stad als voorbeeld.

❏ Nederland heeft sinds enkele decennia een groeiend besef van de waarde van de vele historische binnensteden die wij rijk zijn. De van oudsher bruisende binnensteden waren het domein van handel en wonen, en vormden het knooppunt van de regio. Steden ontstonden ook niet zomaar, maar altijd op het snijvlak van handelsroutes, belangrijke waterwegen, havens of militair strategische plekken. De binnensteden hebben groei en krimp gekend, en hebben de trek naar het platteland overleefd. Panden werden neergezet met een functie en uitstraling: een bakkerij had de breedte van een toonbank met een 'overkapping'. In latere tijden verving hij de volledige gevel naar zijn uitstraling. We kennen allemaal de stadsvernieuwingen op rigoureuze schaal of in een voorzichtige verschijning. Dit had te maken met de vraag van de bewoner in de stad en/of regio die een kwalitatief goede verblijfsplaats zocht of handel wilde drijven. Velen kennen de wens om in de binnenstad te wonen - daar waar het gebeurt - of juist in de rust die het platteland je zou kunnen geven.

❏ Het groeiende besef van historische waarde heeft ertoe geleid dat er beschermende maatregelen zijn gekomen die jaarlijks worden aangescherpt. Dit gebeurt op alle niveaus van Wereld Erfgoed naar beschermde stadsaanzichten tot op detailniveau bij zowel rijks- als gemeentelijke monumenten. Momenteel zie je dat iedereen zich moet aanpassen en daardoor ontstaan er slecht functionerende winkelpanden en opgangen. Ook hebben deze niet de gewenste uitstraling. Een bakker vestigt zich nu in een pand dat ooit een woning was. Hij is nu verplicht achter een klein raam te proberen



zijn producten te verkopen. Gevels die bestemd waren als bankgebouw moeten functioneren als restaurant. We zeggen niet dat het niet kan, maar wel is te zien dat het optimum er uit gehaald wordt. De vraag is of dat goed is voor de stad. We hebben in onze volledige geschiedenis nog nooit een stulp op onze stad gezet.

❖ Als we kijken naar de historische Groninger binnenstad dan is er in dit licht een belangrijke verandering gekomen begin jaren 80. Vele panden waren gekraakt en zowel de aanloopstraten als de hoofdstraten stonden er niet glorieus bij. Familiebedrijven die in het centrum gevestigd waren, stonden op omvallen en de jonge generatie wilde niet meer boven de winkels wonen waardoor de ruimte boven de winkels veelal is vervallen tot opslag. De eerste beleggers die hun oog op de binnenstad lieten vallen, kregen de kans om op mooie plekken panden van lokale ondernemers aan te kopen om zo goede huren te ontvangen voor de winkelruimten, welke ze vervolgens verhuurden aan winkelketens. Wij zien nog steeds vele panden in de binnensteden, die op deze manier verhuurd zijn. Geen opgang naar boven alleen een mooie brede winkel en boven opslag en lege ruimte.

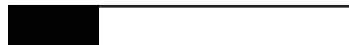
❖ Langzaam zien we de hoofdstraten weer opleven met goede en mooie ketens uit zowel het binnen- als buitenland. Nieuwe winkelpuien met gladde ondergevels met schreeuwende reclame-uitingen en lege verdiepingen boven de winkels. Ook is het zo dat veel panden in handen zijn van beleggers buiten Groningen. Dit omdat de connecties met de ketens veelal gelegd worden buiten de provincie en deze meer geld over hebben voor de van oudsher familie panden. Hierdoor is ook de lokale betrokkenheid minder dan het voormalige MKB, ook omdat voor een belegger een onderdeel

van zijn portefeuille is. De hoeveelheid inwoners van de historische binnenstad is behoorlijk aan het dalen maar de drukte op straat lijkt weer terug te komen.

De stad is veranderd van een bewonersstad naar een bezoekersstad. De handel wordt nog steeds gedreven in het centrum en ondanks dat er satellietcentra ontstaan in de buitenwijken, zien we juist in het centrum een koopstroom. De aanloopstraten doen het ondanks de crisis jaren goed. Daar waar je vroeger van de binnenstad naar buiten ging, komen veel meer mensen van de buitenstad naar binnen. Dit brengt nieuwe mogelijkheden met zich mee; hierdoor ontstaat ook een grotere ring met winkels waar minder mensen boven wonen.

Het minder worden van de bewoning in de binnenstad zorgt ook voor verplaatsing van openbare functies naar de buitenkant van de stad. Langzaam komt het besef dat de stad zoals hij altijd geweest is, verandert. De grotere ketens houden het vol maar kleinere, vaak lokale, ondernemers, hebben steeds minder klanten. Kijk naar de kaasboer, de notenhandelaar, de schoenlapper en noem maar op, deze ondernemers hadden vaste klanten in een straal van een kilometer. Nu zijn deze klanten verdwenen; ze komen hooguit één maal per week terug voor het winkelen omdat ze de dagelijkse boodschappen bij de winkels in hun eigen wijk halen.

De vraag naar mooie woningen in de binnenstad neemt af en daardoor ook de prijs. Alles is gericht op het kopen in het centrum en niet op het wonen. De doelgroep die wel past in het plaatje zijn studenten die voor een prikje op de mooiste plekken kunnen wonen. Veel beleggers leggen zich toe op het verhuren van bin-



nenstedelijke panden aan studenten. Hierdoor zie je dat de stad vol begint te lopen met een doelgroep die een ander bestedingspatroon heeft. Kroegen en daghoreca spinnen hier garen bij. In Groningen zie je dan ook een stad die niet slaapt.

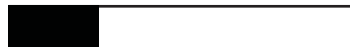
❖❖❖❖ Inmiddels zie je dat door het slechte economische klimaat van het afgelopen decennium gaten zijn geslagen in de ketens en er ook ruimte is gekomen voor bewoning in de binnenstad. De oude contracten verlopen en er kunnen weer opgangen naar boven gemaakt worden. Hele panden zijn weer in gebruik en worden gevuld met kamers. De stad Groningen ontwikkelt zich tot een stad die totaal uit evenwicht is. Winkels die bedoeld zijn voor de regio vestigen zich in de stad. De woningen worden bewoond door studenten die er slechts een paar jaar blijven en daarna doortrekken. Een publiek gebied dat is ingericht voor koopstromen en een bevolking die wat er nog over lijkt te zijn van de historie wil beschermen en vastzetten zoals het nu is. Door veel regelgeving toe te passen, proberen ze de grip op de stad te herpakken en op deze manier mensen tegen te werken die wel willen bewegen. Hierdoor is er een bijzondere jacht ontstaan op plekken waar nog wel mogelijkheden zijn tot ontwikkeling. Helaas ontstaat dan de discussie over hoe dit dan weer aan te pakken.

❖❖❖❖ Wat er ontstaat is een gehuurde stad; een stad die van niemand is en die wordt bestuurd zonder daadwerkelijke invloed op de wenselijke ontwikkelingen, waardoor de noodzakelijke beweging om mee te willen gaan met het hier en nu zeer moeilijk is geworden. Vastgezet in het verkeerde tijdperk. De stad als museum is onaantastbaar en staat de noodzakelijke transformatie in de weg.

❏❏❏❏ Zware beschermende regelgeving in de historische binnenstad zorgt op langere termijn voor een lagere kwaliteit van leef- en werkmilieu. Dit geldt voor zowel bezoekers als voor bewoners. Juist de benodigde verandering die een stad nodig heeft en wat zijn bestaansrecht is, wordt zwaar bevochten door regelgevingen. Overbescherming van elk pand dat van een bepaalde leeftijd is, creëert een situatie waardoor de nodige transformatie vastgezet wordt. Inmiddels zijn de monumenten op gemeentelijk niveau in combinatie met de rijksmonumenten niet meer te tellen, wat op zichzelf een nobel en goed streven is. De vraag rijst wel wat is er nog bijzonder aan deze panden als er zoveel zijn en hoe zorgen we ervoor dat we deze panden de stad niet langzaam uithollen tot een museumstad die zijn eigenlijke functie heeft verloren.

❏❏❏❏ De hedendaagse historische stad vormt voor ons de basis om opnieuw te beginnen met het maken van kwalitatief hoogwaardige woningen. Circulair bouwen vanuit de lokale context met lokale materialen en genoeg energie om de bestaande stad te voeden. Licht, lucht en ruimte; zoals de toppen van de bomen zoeken naar licht en lucht. Ruimte die niet alleen ontstaat door comfortabele woningen te maken, maar ook door ruimte toe te voegen aan de stad en nieuwe verbindingen te leggen. Het terugbrengen van diversiteit op straat met gevoel voor de eigen leefomgeving die aan verandering onderhevig is. Verandering is de basis van de rust die de stad kan uitstralen in al zijn eenvoud. Niet het bestaande vervangen, maar de bestaande stad als fundering gebruiken om een nieuwe tijdslaag toe te voegen.

❏❏❏❏ We hebben tientallen voorbeelden van waar het nieuwe wonen en/of winkelen toegepast is bovenop



het oude wonen en waar de vormen zich mixen. Neem bijvoorbeeld het door ons gerealiseerd project aan de Vismarkt 36 in Groningen. Boven de winkelruimte op de begane grond is plaats gemaakt voor studentenhuistering. De verdiepingen bestaan uit een grote gezamenlijke woonkamer, keuken en in totaal 14 slaapkamers waarvan een aantal toegang heeft tot een eigen balkon. De architectuur is modern, maar sluit wel aan bij de kappentypologie en baksteen materialisering van de bestaande stad. Energie zuinige woningen in de binnenstad en toevoeging van de woonfunctie die passend is op deze locatie.



Groningen

❏ Een ander meer extreem voorbeeld zijn de nieuwe woningen op bestaande bebouwing van Herestraat 91 en 93 in Groningen. Een aanwinst voor een compacte binnenstad. Extra woonruimte is gecreëerd door slim en spaarzaam gebruik van de grond. De woningen hebben alle een eigen buitenruimte in de vorm van een terras.



Opbouw Herestraat, Groningen

Opbouw van Herestraat 91 staat een stuk terug ten opzichte van de gevel en is lager gelegen dan het buurpand; hierdoor wordt de differentiatie op niveau van het volume versterkt. Daarnaast is aansluiting gemaakt op het ondergelegen pand. Zo zijn de ramen gecentreerd in lijn van de bestaande bebouwing en geïnspireerd op doorzetting van deze verhoudingen. De witte gevelbekleding is in overeenstemming met het bestaande pand waardoor er een eenheid ontstaat. Er is een detaillering aangebracht gebaseerd op basisprincipes - dit verschilt van het rijkelijk gedetailleerde onderpand en hierdoor is de opbouw duidelijk van secundair belang. Verder ligt deze terug van de nok, waardoor het bestaande pand vrij blijft staan. Vanaf straatniveau is duidelijk te zien dat de nieuwbouwblokken twee gezichten hebben. De opbouw van Herestraat 93 laat zich duidelijk zien, maar is zodanig gesitueerd dat deze los lijkt te staan van het ondergelegen pand. Opbouw Herestraat 91 heeft een bescheidener karakter; het ligt een stuk verder terug en camoufleert zich door de kleur van het pand over te nemen waarop deze rust.

De stad als fundering heeft niet als doel het plat toevoegen van volume, maar om bestaande panden te hergebruiken en te versterken. Bestaande aanzichten kunnen deels intact gelaten worden om ruimte en contrast te bieden voor een nieuwe stadslaag. Een laag die publieke ruimte en biodiversiteit toevoegt en het economisch klimaat verbetert door te verdichten in de binnenstad. Ook neemt hierdoor het forenzen af en wordt de plek sterker geworteld. Dit is in onze visie beter voor zowel bewoner als bezoeker als gebruiker van de stad.

Waarom is dit in de praktijk moeilijk? We zien dat er in veel gevallen overbeschermd wordt. Wat wij zien als een startpunt wordt door velen gezien als een eindpunt. Alsof de stad daar al af is. Er zijn zeker bijzondere gebouwen en stadsgezichten, maar het kan niet betekenen dat op deze plekken de stad af is en deze geen verandering meer kan ondergaan. Hierdoor zou de stad een museum worden. De huidige tijd is er een van transitie. Er vinden zich grote veranderingen in de samenleving plaats. De stad zou hiermee mee moeten kunnen bewegen, zoals zij ook heeft gedaan in afgelopen eeuwen.

We zijn druk met het vergroenen en verbeteren van onze leefomgeving, zoals we ook gedaan hebben in de periode vlak na de industriële revolutie na 1900. De binnenstad van Groningen was in die tijd veel dichter bevolkt dan hij nu is, ten koste van de kwaliteit. Nu gaan we verdichten op een kwalitatief hoogwaardige manier. Verhogen van de gebouwen, vergroenen van de publieke ruimte en het vastgoed, het realiseren van grote binnentuinen, balkons, dakterrassen en daktuinen. Dit alles om het leefklimaat te vergroten in de stad; de stad die van bewoners, eigenaren en bezoekers is, is op zoek naar een nieuwe balans.

Ruim baan voor het kleine initia- tief — Harvey Otten



Voorspellen is altijd lastig behalve als het om wonen gaat. De behoefte aan wonen is bijna even primair als de behoefte aan eten. Voorjaar 2013 fietste ik met mijn XOOMlab-collega Joost Vorstenbosch door Amsterdam Oost. We hadden een lijst van meer dan honderd panden die leeg of bijna leeg stonden en we waren vast van plan er één te kopen. Aan de lunchtafel hadden we bedacht dat het mogelijk moest zijn een klein pand te verbouwen en geschikt te maken voor middeldure huurwoningen.

❏ Amsterdam groeide jaarlijks met 10.000 inwoners en er werd op een paar studentencontainers na geen woning gebouwd. Je hoefde geen helderziende te zijn om te bedenken dat er een grote behoefte aan woningen zou ontstaan. Dat niemand woningen durfde te bouwen, had alles met geld te maken. Wij hadden ook geen geld, maar toen we ons oog op een vooroorlogse school in de Transvaalbuurt hadden laten vallen, werden we met open armen ontvangen. De meeste andere investeerders zaten op elkaar te wachten. Ze moesten wenen aan de lagere rendementen en de ingewikkelde opgave. Het is nu eenmaal makkelijker om in de wei te bouwen.

❏ De planbureaus werkten daar vrolijk aan mee. Planologen hadden berekend dat met zestigduizend extra woningen in Almere de volkshuisvesting opgave in de Noordelijke Randstad zou zijn voltooid. Helaas voor de grootschalige plannenmakers, de mondige stadsbewoner van tegenwoordig is geen volk dat zich laat huisvesten. Waar in de jaren zestig en zeventig Amsterdammers zich vrolijk naar Purmerend en Lelystad lieten verbannen, komen de zonen en doch-

ters in grote getale terug. Onbewust zoeken de nieuwe stadsbewoners een hoge dichtheid op. Dat ze kleiner wonen met minder buitenruimte tegen hogere prijzen nemen ze op de koop toe. De stad biedt werk waarvoor je niet in de file hoeft te staan en het is een prettigere plek om je vrije dag door te brengen dan in een verlaten slaapstad.

❏❏❏❏ Ons idee voor de transformatie van de school was eenvoudig. Voor al die Amsterdammers die zich in de stad vestigen, zijn weinig betaalbare woningen beschikbaar. De woningmarkt zit op slot omdat meer dan de helft van de Amsterdamse woningbouw als ‘sociaal’ is geormerkt. Dat een ambtenaar sommeert dat je voor de verlichting in je badkamerkastje twintig euro per maand betaalt, lijkt een anekdote uit de DDR in de jaren tachtig. Het is de werkelijkheid van het Nederlandse puntensysteem in 2016. Doordat de huur van bijna alle Amsterdamse huurwoningen kunstmatig onder de ‘sociale’ grens van 700 euro in de maand wordt gehouden, rijzen de prijzen van de paar vrije sector huurwoningen die er zijn de pan uit.

❏❏❏❏ Wij wilden laten zien dat het in de vrije markt mogelijk is scherp geprijsde woningen aan te bieden. We hadden met onze architectenkennis in een dag tijd de kosten en de baten op een rij gezet. Het ontwikkelingsbedrijf van de gemeente had een jaar nodig om te berekenen wat de school moest kosten. Gelukkig bleef het Stadsdeel geloven in onze plannen. Inmiddels hadden XOOMlab-collega’s René de Prie en Dirk Jan van Wieringhen Borski zich bereid getoond mee te investeren. In Buiksloterham hebben zij het CPO-project Black Jack ontwikkeld: 34 ruime appartementen die in co-creatie zijn ontworpen. Na het succesvol neerzetten van een luxe woongebouw wilden zij graag laten



zien dat het ook in een minder luxe segment mogelijk is kleinschalig te ontwikkelen.

❖❖❖ Juni 2014 kregen we een optie op de Jan Ligthartschool. Voor de kosten van een jaarcanon erfpacht kregen we een jaar de tijd om tot een omgevingsvergunning te komen. In dat jaar moesten we de bestemmingswijziging van het pand door de ambtelijke molens krijgen en de buurt overtuigen van onze goede bedoelingen. Achteraf was het misschien geluk dat op weg naar het eerste buurtoverleg de ketting van mijn fiets liep. Ik hoefde maar mijn zwart besmeurde handen te laten zien en de buurtgenoten wisten dat wij anders zijn dan de marketingmensen van de grote ontwikkelaars en corporaties met mooie verkooppraatjes die helaas meestal verloren gaan in hun veelkoppige organisaties.

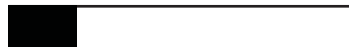
❖❖❖ Met de gunfactor alleen konden we de ontwikkeling niet financieren. We gingen een samenwerking aan met aannemer Vink Bouw. Zij namen de helft van de voorfinanciering voor hun rekening. Beleggers stonden ondertussen in de rij. We kozen een kleine belegger die bereid was tegen een scherp beleggingsrendement te investeren en de ontwikkeling bij ons te laten. In de zomer van 2015 konden we starten met de verbouw. Binnenkort leveren we 19 middeldure huurwoningen in de Jan Ligthartschool op. We hebben woningen met een entresol in de oude gymzaal, zolderappartementen onder de 6 meter hoge kap, een maisonnette in het oude kooklokaal en een en suite in de kantoortjes van de conciërge. Het houten gebouw op het binnenterrein is het allerlaatste voorbeeld van de noodscholen die Nederland kort na de Tweede Wereldoorlog in ruil voor verse vis uit Oostenrijk importeerde. Het is nu gesplitst in 3 huisjes en gepromoveerd tot gemeentelijk

monument. Tegenover de noodschool komt een klein appartement in de oude fietsenstalling. Ieder klaslokaal is binnenkort een ruime loft. Wij denken dat dit de mooiste middeldure huurwoningen van Amsterdam zijn. Meer dan 200 potentiële huurders lijken dit met ons eens te zijn.



Raam in de Jan Ligthartschool

❏ Vanaf start tot oplevering heeft de ontwikkeling minder dan 2 jaar geduurd. Dat is ongehoord snel. We hebben het project al die tijd begeleid. Dat is terug te zien in het afwerkingsniveau. Waar de projectmatige woningbouw in Nederland vaak van de opdekdeuren en de abattoirtegels aan elkaar hangt, hebben we met stompe deuren, een ambachtelijk tegelpatroon en tal van kleine ingrepen recht gedaan aan de kwaliteit van het schoolgebouw. Ik ben er van overtuigd dat het feit dat wij dit project zo snel en tegen een prima rendement hebben ontwikkeld niet komt omdat wij zoveel slimmer zouden zijn dan de jongens en meisjes van de grote ontwikkelaars en corporaties. Het verschil is dat wij kleiner zijn. Daardoor zijn we meer betrokken. Er lekt geen geld en kennis weg via managementlagen en we kunnen makkelijker anticiperen.



❖❖❖❖ In nieuwe posities die we verwerven, hanteren we dezelfde strategie als bij de Jan Ligthartschool. We houden zo lang mogelijk de grond in bezit zodat we geen concessies hoeven te doen aan lieden voor wie winstmaximalisatie belangrijker is dan woningkwaliteit. We verkopen het project pas als het ontwerp vastligt en met vergunningen en aannemingscontracten is geborgd. Door de gekte van de markt is geld geen probleem. Beleggers willen dolgraag zo snel en zoveel mogelijk kapitaal kwijt in vastgoed in Amsterdam. Het aardige daarvan is dat de rendementen dalen. Laat ik dat even toelichten: het is niet eens zo heel lang geleden dat beleggingen in woningen 10% rendement moesten opleveren. Een woning met een waarde van 200.000 euro moest toen 20.000 per jaar oftewel 1670 euro per maand opbrengen. Onder druk van de lage rente nemen beleggers tegenwoordig genoegen met een rendement tot onder de 5%. Diezelfde investering van 200.000 euro kan dus bij een maandelijkse huur van 835 euro.

❖❖❖❖ Helaas heeft het ontwikkelingsbedrijf dat ook door. De gemeente laat de grondprijzen navenant stijgen. Concreet wordt in de laatste tenders 1800 euro grondwaarde gevraagd voor iedere vierkante meter GBO. De residuele grondwaardeberekening (waarbij de grondwaarde gekoppeld wordt aan de vierkante meters woonruimte en niet aan de vierkante meters grond) werkt in deze markt averechts. Ooit was er angst dat er onder invloed van de vermaledijde vastgoedindustrie overal hoogbouw zou komen. Nu we graag willen dat er veel woningen komen, is het vreemd dat iedere vierkante meter extra woonruimte wordt afgestraft.

❖❖❖❖ De opgave voor Amsterdam voor de komende jaren is om binnen de bestaande stad compacte woningen

te realiseren. Daar ligt een enorme kans. In mijn beleving is niemand slechter geworden van de gentrificatie van de Jordaan en de Pijp. In Oud-West en de Oosterparkbuurt was dit proces voor de crisis al volop aan de gang. Amsterdam Noord, Bos en Lommer en zelfs Diemen en Slotervaart beginnen al mee te profiteren van de aanzuigende werking van Amsterdam. In de bestaande stad is veel meer ruimte dan vaak gedacht wordt. Amsterdam kent ontelbare plekken met verlaten bedrijfsterreinen, leegstaande overheidsgebouwen en vergeten kavels. Dat zijn complexe ontwikkellocaties. Over een project als de Jan Ligthartschool zou voor de crisis jarenlang gesteggeld zijn. Het project is te klein en dan ook nog in een binnenstedelijke situatie in een monumentale omgeving. Voor grote partijen zijn dit soort ontwikkelingen verliesgevend.

❏ Gelukkig zijn in het diepst van de crisis nieuwe clubs opgestaan. Vaak met architecten als initiatiefnemers. Bij transformaties in de stad maar ook op nieuwbouwlocaties in de Buiksloterham, de Houthavens en in het Amstelkwartier tonen zij aan dat kleine ontwikkelingen van tussen de 10 en de 30 woningen tot een hogere kwaliteit leiden en sneller tot stand komen. Niet voor niets werden het afgelopen jaar bijna alle Amsterdamse architectuurprijzen aan dergelijke projecten uitgereikt. Kleinschalige plannen doorbreken de monotonie van de grote corporaties en woningbouwers. In recente stedenbouw wordt voortdurend gezocht naar individuele expressie en identiteit. De stadsbewoner wil voor zijn of haar geld een woning om zich thuis te voelen. Met kleine projecten is dat meer dan een oppervlakkig sausje. Wie bij het zoeken van een woning vrij zou kunnen kiezen, zou een woning willen in een klein project. Voor minder geld dan in de seriematige bouw krijg je een woning waaraan tot aan het laatste detail aandacht is besteed.



De komende 10 jaar wil Amsterdam 50.000 woningen bouwen. Meteen klinkt de roep voor grootschalige ingrepen en grootse plannen. Een kortzichtige reflex. De stad begint eindelijk te herstellen van de vernielingen die onder de grootschalige plannen van Van Eesteren en Schaeffer zijn aangericht. De kracht van Amsterdam zit in projecten die een kleinschalige invulling hebben gekregen. De negentiende-eeuwse ring en de grachtengordel zijn fantastische voorbeelden hoe kleine projecten tot een snelle uitbreiding van de stad leiden. Kleine partijen kunnen het zich niet permitteren om projecten te laten stagneren, faseren of te speculeren op een grotere ontwikkelwinst. Al die gelijktijdig ontwikkelde projecten doen recht aan de diversiteit die past bij een levendige stad. Op een enkele torenflat na is ieder woningbouwproject op te delen in projecten tot maximaal 30 woningen. 50.000 woningen bouwen gaat sneller met 100 partijen dan met 10. Als Amsterdam de nieuwe stadsbewoners snel goede woningen wil bieden hoeft ze niet groot te denken. Amsterdam moet ruim baan bieden aan het kleine initiatief.

Periferie is key—Enno Zuidema



Krimpgebieden zijn in Nederland net als in de ons omringende landen een lastig gegeven. Ze zitten andere lobby's die opkomen voor een regio in de weg, ze vragen negatieve aandacht in plaats van trots te zijn op hun mooie landschap en historie. Toch blijkt, zoals het geval is in Duitsland en Denemarken, dat omarming van de vraagstukken in krimpgebieden leidt tot meer inzicht in de veranderingen die op de samenleving - ook buiten de krimpgebieden - afkomen. Laten we het 'proeftuin' noemen, maar 'laboratorium' of 'leergewest' mag ook.¹

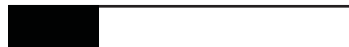
❖❖❖❖ Toen ik ruim vijf jaar geleden actief werd in de opgave in krimpgebieden was ik erg benieuwd naar de rol van het ontwerp in deze opgave. In tegenstelling tot veel vakgenoten had ik al afscheid genomen van het ontwerp als doel, het plan als medicijn. In de laatste Stadscahiers (Trancity, 2010) licht ik dat toe en een snijdend commentaar van Wouter Vanstiphout werd mijn deel. Ik sta er echter nog steeds achter. In plaats van ons te richten op de oplossing voor een nieuw gebied zonder gebruikers, is het interessante van krimp, net als in de stedelijke vernieuwing, dat je met de inwoners in gesprek kan en moet over de manier waarop hun woonomgeving het beste kan worden verbeterd. De ontwerper heeft daarin veel meer een verkennende en agenderende functie, dan de rol van probleemoplosser en medicijnman.

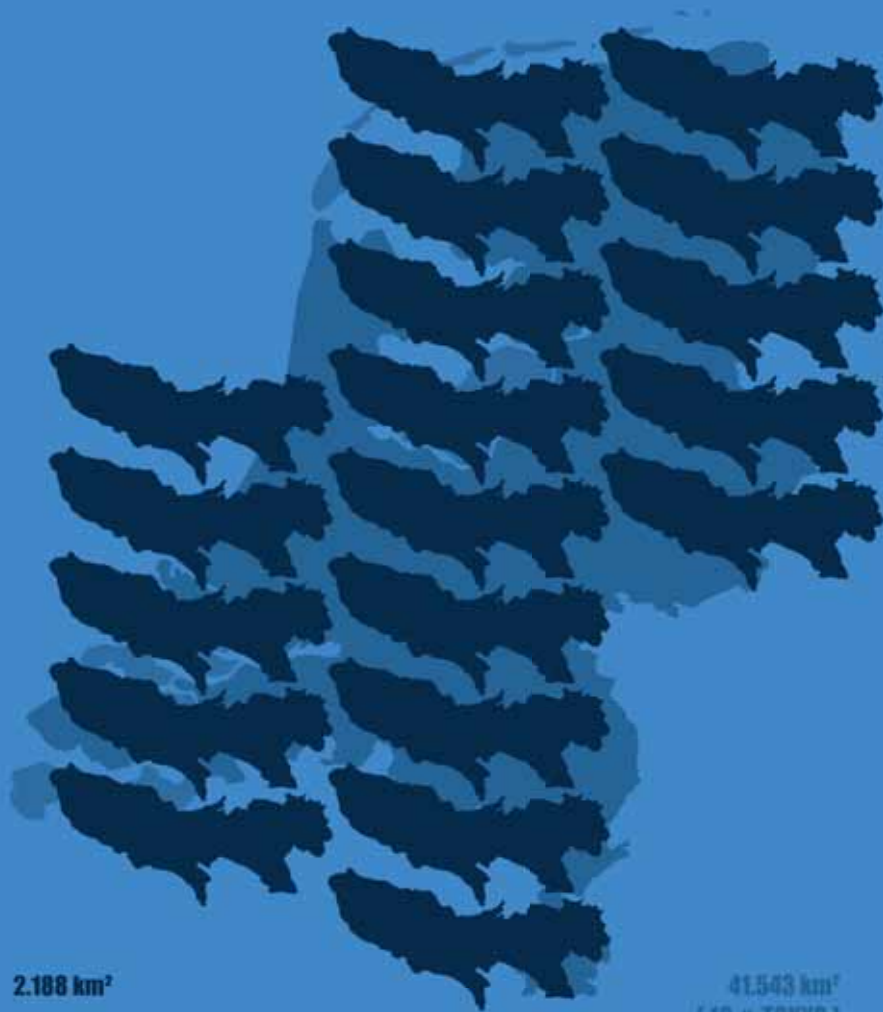
❖❖❖❖ Ik benader projecten overigens steeds vaker met mijn kennis van ruimtelijke processen, dan met het inzetten van ontwerpmiddelen. Inwoners en gemeentebesturen vragen mij om een ruimtelijke blik te werpen en kennis van veranderingsprocessen in te zetten om

hun eigen werkstappen te begeleiden. Dat is wat mij ook uitdaagt: inwoners, ondernemers en anderen met elkaar in gesprek laten komen om eigen oplossingen te vinden. Om die opgedane kennis vast te leggen is uiteindelijk wèl een ontwerp nodig, een middel dus die het keerpunt in de discussie markeert.

❏ Nadenken over krimp betekent dat je moet ‘omdenken’, dat moet bij uitstek de houding zijn van de ontwerper. Je moet aantonen dat iets niet (meer) werkt zoals mensen denken dat de wereld om hen heen in elkaar zit. Detroit als ‘donut’-stad is zo’n voorbeeld van post-urbane ontwikkeling. Maar ook Terneuzen, Delfzijl, Heerlen en tientallen dorpjes en stadjes staan op het punt zich opnieuw uit te vinden. Waar vroeger een probleem werd opgelost door iets nieuws neer te zetten, een nieuwe wijk te maken, het dorpscentrum aan te passen en uit te breiden, bieden die oplossingen niet langer soelaas. In de kern ontstaan rotte kiezen, aan de rand staan de stevige laat naoorlogse eengezinswoningen die nu eenmaal niet zomaar aan vervanging toe zijn. Rijksmonumenten staan leeg, historische gebouwen, mooie woningen, de woning waar mijn grootmoeder werd geboren, de winkel waar mijn opa opgroeide, kortom het probleem van krimp vraagt niet om nieuwbouw. De oplossing zit in verstandig verhuizen, herbestemmen en slopen.

❏ De ladder voor duurzame verstedelijking (vervolg op de SER ladder) gaat hiervoor lang niet ver genoeg. Die ladder behandelt de keuze tussen uitbreiden of inbreiden. Maar in krimpgebieden gaat het over de ruimte b́innen de kernen. De vraag is dan welk stuk van een stad of dorp je op wilt geven en wat je laat verdwijnen? Wat wordt een grasveld, parkje of gewoon weer het land van de boer of natuurgebied? Daarom maakten we in



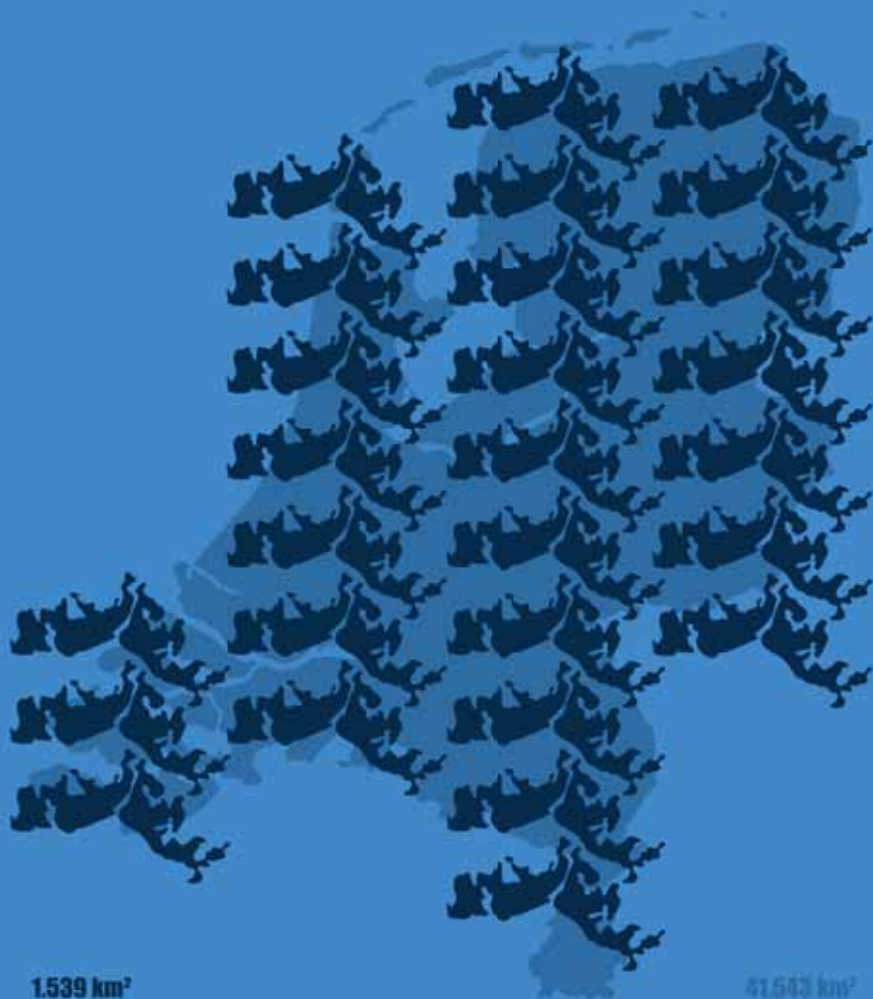


13,35 miljoen



16,8 miljoen

NEDERLAND = 19 x TOKYO
NEDERLAND MET 253 MILJOEN INWONERS?



14,1 miljoen



16,8 miljoen

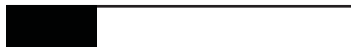
NEDERLAND = 27 x ISTANBUL
NEDERLAND MET 381 MILJOEN INWONERS?

Noordoost Groningen de ‘Eemsdelta ladder’ die de robuuste structuur van een kern (stadjes zoals Delfzijl en Appingedam, dorpen als Loppersum en Warffum) centraal stelt en het hergebruik van gebouwen stimuleert. Want wat je sloopt, komt nooit meer terug en wat je teveel hebt, raakt niet meer gevuld, tenzij je slim met verplaatsingen en herbestemming omgaat. Dat is een geweldige uitdaging voor ontwerpers en fantastisch om te doen, zo heb ik gemerkt.

❖ Wanneer het stedelijk gebied steeds leger raakt, er steeds minder inwoners en huishoudens zijn om de kosten van infrastructuur, openbaar groen en voorzieningen te dragen, dan dreigt er een groot probleem. Krimp gemeenten oriënteren zich daarom op een ander beheer, gebruik en eigendom van openbaar groen. De gemeente Delfzijl had hiervoor als basis een ingenieuze A-, B-, C-formule bedacht. A, als het openbaar en gemeentelijk groen in het Algemeen belang is; B, als het openbaar groen ook door Bewoners kan worden ingericht en onderhouden en C, als het aan Commerciële of beheerorganisaties (Natuurmonumenten) kan worden overgedragen.

❖ In de Groenstructuurvisie die we met de gemeente hebben opgesteld, was niet de verdeling van het groen de grote hamvraag maar de bereidheid van het gemeentebestuur om nu eens eerlijk tegen de bewoners te zeggen dat ze het onderhoud niet meer konden volhouden. Dát deden ze niet, maar ze besloten wel tot een nieuwe verdeling van beheerstaken en eigendomsrechten voor het groen. Niet alleen gemeenten in krimpregio’s kennen dit vraagstuk. Dit soort oplossingen worden ook gezocht in Lelystad en vergelijkbare groeikernen, letterlijk ‘proeftuinieren’ dus. Als ontwerpers konden we dit alleen succesvol tot stand brengen door met mensen

Laten we de kans om een
echte proeftuin voor nieuwe
verhoudingen en een ander
besef van samenleving, ruimte
en samenwerking links
liggen? Enno Zuidema



vanuit alle gemeentelijke afdelingen in overleg te gaan. Die gesprekken moet je dan ook zelf leiden waarbij je moet proberen de verkeerskundige te overtuigen meer wegen op te heffen, de groenspecialist te bewegen om grote lappen groen af te staan aan een grote beheerder (C) of geschikt te maken als een hertenkamp (B) of door een ander voorstel te doen dat past bij de robuuste structuur (A) van Delfzijl.

❑❑❑ Een heel bijzonder werkterrein is de particuliere woningvoorraad. In alle krimpregio's in Groningen is geen enkel instrument ontwikkeld voor de particuliere voorraad. De overheid investeert niet of nauwelijks in het opkopen of slopen van koopwoningen. De eigenaar-bewoner ziet de waarde van zijn pand dalen als een direct gevolg van het overschot in de woningmarkt. Het duurt niet lang meer of de eerste eigenaren brengen de sleutels en eigendomsdocumenten van hun huizen naar de burgemeester van een krimpgemeente met de mededeling dat ze vertrekken en dat de gemeente hun pand mag hebben. Die schokkende constatering was voor mij het moment om een 'experimentenjaar' voor te stellen en 10 onderzoeksmodellen maximaal te begeleiden. Het leverde het Gronings Gereedschap op, een prachtige gereedschapskist.²

❑❑❑ Behalve dat ontstond er ook een hechte coalitie vanuit allerlei partijen die de opgave omarmden, waarbij expertise bij een aantal gemeenten en corporaties werd gedeeld en de overtuiging dat er een Transitiefonds moet worden ingesteld is toegenomen. Mooie en pionierende initiatieven als de DorpsOntwikkelingsMaatschappijen in Noordoost Friesland, het project Waardebehoud Onroerend Goed in Oost Groningen en de woningverbetering en ruilverkaveling Deel&Ulrum waren behulpzaam bij het vullen van die gereedschapskist. Voor

de ruimtelijke opgave die aanstaande is in de krimpgebieden, met duizenden woningen die ‘over zijn’ ofwel nog leegkomen, is het Gronings Gereedschap en deze eerste initiatieven een noodzakelijke opstap maar nog geen oplossing.

❖❖❖❖ Hoe doet men dat in Denemarken? Landsdeel Jutland is het grote krimpgebied van Denemarken en werd jarenlang aan haar lot overgelaten totdat in de media het beeld doordrong van de ‘rotten banana’, een gekromd landsdeel aan de westkust van Denemarken. Ook in Jutland was te zien hoe slecht de woningen en boerderijen eraan toe waren en welk effect dit had op de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het gebied. Bewonersinitiatieven bloeiden op maar stonden in een aantal gevallen, net als de gemeenten, machteloos vanwege de hoge kosten en lange procedures die nodig waren voor onteigening en het opkopen van panden. Dat bracht de overheid ertoe om een groot staatsfonds op te zetten. Hierdoor konden lokale gemeenschappen en gemeenten worden ondersteund bij het onteigenen en aankopen van gebouwen die hun functie hebben verloren. Waar nodig kan zelfs het slopen van bebouwing worden gefinancierd. Grond wordt verkocht aan de initiatiefnemers die verder nadenken over het bestemmen ervan. In het Jutlandse dorpje Vestervig, leidde de samenwerking van een, door inwoners opgezet, lokaal fonds met de gemeente tot de herontwikkeling van zeker vijf grote locaties in het centrum. Zo kunnen burgerinitiatieven van doorslaggevende invloed zijn. Zij kennen de behoefte van de inwoners en kunnen samen met de gemeente inschatten wat de beste invulling is van de opvallende plekken in een dorp.

❖❖❖❖ Er zijn ook voorbeelden waarin de samenwerking tussen inwoners en lokale overheid nog verder gaat. Zo





werken planologen en stedenbouwkundigen nauw samen met mensen in bewonersgroepen en burgerinitiatieven. Sterker, een gemeente leent haar medewerkers zelfs uit aan bewonersgroepen om de plannen op een zo hoog mogelijk niveau te krijgen, in het besef dat dat ten goede komt aan de aantrekkelijkheid van de stad en het imago van het dagelijks bestuur.

❑❑❑ In het Groningse krimpgebied worden de eerste betekenisvolle stappen gezet voor samenwerking tussen dorpsgemeenschappen, de gemeente en de Provincie. Zoals in Ulrum waar lokale kennis en vaardigheden worden ingezet en bewoners zelf een beslisteam samenstellen met ondersteuning van buiten. De gemeente is betrokken als partner op momenten dat het nodig is.

De gevolgen van de aardbevingen in het dorp Onderdendam zijn voor de sociale samenhang aanzienlijk en er is ook krimp. Daar voert men intensief overleg met elkaar om een dorpsvisie voor de lange termijn te bedenken. De houding van een dorp dat tégen is (HOO! Houd Onderdendam Overeind) verandert zo langzaam in een gemeenschap die zich uitspreekt in welke richting het wil veranderen (ZOO! Zie Ons Onderdendam).

Maar er zijn ook initiatieven vanuit het bedrijfsleven. In het dorp Uithuizermeeden sprak een groep ondernemers haar zorgen uit tegen de gemeente over de aanpak van de verloedering. De gemeente nam dat goed op, zette alle betrokkenen bij elkaar en zorgde voor synergie tussen hen en ondersteuning bij het opstellen van een dorpsvisie waarin ook hier de gemeenschap zich uitspreekt over een betere toekomst.

Nieuwe verhoudingen tussen burgers en overheid tekenen zich af. Ik vind het belangrijk dat ontwerpers en ruimtelijke denkers en doeners hierbij betrokken zijn. Het vraagt van ons wel een andere taal, een ander denkkader. Deze nieuwe verhoudingen dwingen ons in de eerste plaats om niet meteen met eigen oplossingen te komen, ons oordeel uit te stellen en dan tijdens de gesprekken met betrokkenen te zoeken naar een oplossing die past en voortkomt uit de gemeenschap.

Zonder burgerinitiatieven gebeurt er niet genoeg in krimpgebieden; en ja, het is waar dat hierdoor aanwijsbare verschillen ontstaan tussen dorpen onderling. Het is toch geweldig dat er een eind komt aan het gelijkheidsprincipe dat onder de oude ruimtelijke ordening werd doorgevoerd. Het zijn juist de verschillen die goed blijken te werken zoals in Superbyen in Jutland,



waar men zelf besloot wat de beste plek is voor de basisschool en hoe ze dat tot een succes gaan maken.

❏ Alleen met voldoende draagvlak onder de lokale bevolking kun je in een tijd waarin de overheid zich terugtrekt een grote stap maken als gemeenschap in een krimpgebied en een duurzame leefgemeenschap opbouwen. Ontwerpers en ruimtelijke denkers kunnen hier voor jaren inspiratie opdoen. Je zou wel gek zijn om zo'n prachtkans om te experimenteren in deze proeftuin aan je voorbij te laten gaan.

1—een sprekend voorbeeld. Op 17 november 2015 tekenden 31 gemeenten en de rijksoverheid de retail-agenda voor het aantrekkelijk houden van de winkelgebieden. Krimpgemeenten en krimpregio's wisselden op 15 en 16 april in Winschoten (Groningen)

tijdens een conferentie over centrumgebieden hun ervaringen uit na 5 jaar werken aan het compacter en aantrekkelijk maken van hun centrumgebieden.

2—zie groningsgereedschap.nl

I AMster- doomed— Nico Zim- mermann

SUPER RECENT



De prognose dat de stad over 10 in plaats van ruim 17 jaar maar liefst 30 miljoen bezoekers en toeristen gaat trekken, is de PvdA een schrikbeeld. Ik dacht meteen aan een citaat van Winston Churchill: 'We shape our buildings; thereafter they shape us'. Cultuurmarketing.nl verwachtte in 2015 al 38 miljoen bezoekers in alle Nederlandse cultuurinstellingen, waarvan Amsterdam verreweg het grootste percentage verwerkt, zo'n 5,5 miljoen. Een stad als Rotterdam kan daar alleen maar van dromen. Met 3,25 miljoen bezoekers loopt zij ver achter op de hoofdstad, maar hoopt die achterstand in te halen, aldus stadspromotor Rotterdam Partners.

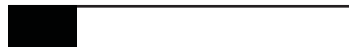
❖ Toen ik onlangs de Amsterdamse fractievoorzitter van de PvdA, Marjolein Moorman, op de radio hoorde vertellen over het zevenstappenplan - over de grens van de groei - moest ik denken aan de intensieve stadsvernieuwing die aan die groei vooraf is gegaan. Het werd even pijnlijk toen de interviewer haar vroeg hoe de PvdA het beperken van het aantal toeristen in de hoofdstad voor elkaar dacht te krijgen, nu ze in de oppositie zit. Op zo'n moment moet je als journalist natuurlijk vragen hoe het mogelijk is dat een partij na een decennialange machtspositie in de gemeentepolitiek, achteraf zo weinig oog heeft voor de negatieve effecten van haar eigen beleid.

❖ Na de eerste en succesvolle periode van stadsvernieuwing die is ingezet door wethouder Jan Schaeffer, is onze hoofdstad in nog geen 20 jaar tijd getransformeerd van morsig hippiecentrum tot het grootste 18e-eeuwse monument ter wereld. De stad werd aanvankelijk weer

aantrekkelijk voor de middenstand die daarna in nog geen 15 jaar kans zag om hun bezit met veel winst door te verkopen aan de huidige trotse bezitters van een grachtenappartement. Die laatsten zijn vermoedelijk ook de belangrijkste klagers die Moorman voor hun karretje hebben gespannen. De gammele pandjes die in 1984 nog geen 250.000 gulden moesten kosten, doen nu moeiteloos € 2,5 miljoen. Dan wil je natuurlijk geen lallende studenten en touringcars voor je deur.

❏ Het is altijd nog maar de vraag of die gestage toename zo erg is. Sinds 2005 zien we jaarlijks een spectaculaire groei in het aantal bezoekers dat Amsterdam aandoet, ondanks de crisis en renovatie van 4 belangrijke musea. Dit laat zich gemakkelijk verklaren doordat mensen wereldwijd steeds rijker worden en zich het reizen kunnen permitteren. Een dergelijke groei van het aantal toeristen kan natuurlijk overlast veroorzaken, maar dat hebben we dan ook voor een groot deel te danken aan onszelf. Jarenlang gemeentelijk beleid om de openbare ruimte op te knappen en de stad een visitekaartje te laten zijn, heeft haar uitwerking niet gemist.

❏ Ook de jarenlange speculatie op de woningmarkt heeft weliswaar deels bijgedragen aan het restaureren en renoveren van veel beeldbepalende panden, het is ook een aanzienlijke aanslag geweest op de sociale cohesie in de binnenstad. De bevolkingssamenstelling van Amsterdam is door dat laatste sterk veranderd en bestaat nog maar voor 12% uit mensen die hier vóór de grote stadsvernieuwing geboren zijn en in toenemende mate uit mensen van elders met een hoog inkomen, die veel geld hebben betaald om in dit Unesco werelderfgoed te kunnen wonen. Zij kennen de stad niet zoals het 40 jaar geleden nog was en hadden zich een autolu-



Amsterdam wordt te vol, PvdA komt met stappenplan

Amsterdam raakt overvol. Volgens prognoses lopen er over tien jaar zo'n 30 miljoen bezoekers en toeristen rond in de hoofdstad. Zij vormen volgens de PvdA een bedreiging voor de aantrekkelijkheid van de stad. De partij komt daarom met een zevenstappenplan.

"Het is belangrijk om nu goed na te denken over wat we moeten doen om te voorkomen dat Amsterdam haar aantrekkingskracht verliest", zegt PvdA-fractievoorzitter Marjolijn Moorman. "Want niet alleen de bewoners maar ook de toeristen hebben er last van."

Het stappenplan moet daarbij helpen. Bijvoorbeeld door te laten berekenen wat de grens van de groei is. Moorman: "Dat is in 'Vetebal' ook gedaan en die stad is over de grens heen, dat is alleen nog maar een toeristenstad. Dat willen we voor Amsterdam voorkomen."

Fietsfiles

Ook het scheppen van ruimte is belangrijk. Nu zijn er fietsfiles, overvolle brams en winkelstraten die worden afgesloten omdat het te druk is. De PvdA pleit daarom voor het verplaatsen van de in- en uitstapplaats van toeristenaars naar de rand van de stad en voor goede openbaarvervoersverbindingen. "En beperk het autoverkeer, zorg dat er meer ruimte is voor voetgangers en fietsers."

|| Het is een kwestie van keuzes maken en maatregelen nemen om te zorgen dat Amsterdam een mooie en aantrekkelijke stad blijft.

Fractievoorzitter Marjolijn Moorman (PvdA)

Ook de verbuur van woningen aan toeristen moet volgens de PvdA worden aangepakt. "Er valt natuurlijk ontzettend veel geld mee te verdienen, maar op deze manier wordt vooral het centrum steeds minder een woonstad en steeds drukker. Het is een kwestie van keuzes maken en maatregelen nemen om te zorgen dat Amsterdam een mooie en aantrekkelijke stad blijft."

Vanavond houdt de PvdA in De Balie een Druidedebat waar woners van Amsterdam kunnen meespreken over de drukte en de maatregelen die nodig zijn om die drukte te verminderen. Ook wil de partij in gesprek met hotelbezoekers.

bron: NOS.nl

Weér meer toeristen in Rotterdam

Rotterdam

12 april 2016 / laatste update: 12 april 2016

1 reactie

ROTTERDAM PARTNERS

Rotterdam - Onze stad blijft groeien als toeristische trekpleister en als vestigingsstad voor nieuwe bedrijven en bewoners. Het aantal hotelovernemingen steeg in 2015 met zes procent ten opzichte van het jaar ervoor. Het aantal nieuwe buitenlandse projectinvesteers steeg in 2015 naar 65. Dat blijkt uit de jaarcijfers de stadspromotor Rotterdam Partners gisteren publiceerde.

Het is al voor het vijfde jaar op rij dat het aantal toeristen in Rotterdam groeit. De stad trok vorig jaar 468.000 hotelgasten die samen goed waren voor bijna 1,6 miljoen hotelovernemingen. De toeristcijfers laten zien dat de meeste gasten uit Nederland (55 procent) komen, van de buitenlandse bezoekers komen de meesten uit Duitsland (7 procent), Groot-Brittannië (7 procent) en België (5 procent).

Ook de attracties profiteren van het groeiend toerisme. Gezamenlijk ontvingen zij in 2015 3,25 miljoen bezoekers, een stijging van 6 procent. De top drie van (buitenlandse) attracties bestond ook in 2015 uit Diergaarde Bijlmer, Spoor en de Eurymat. De Museum Boijmans van Beuningen, Kunsthal Rotterdam en Maritiem Museum behaalden bij de meest populaire musea.

De Rotterdamse economie profiteerde ook. In 2015 zijn er 65 buitenlandse investeringsprojecten aangetrokken of uitgesteld in de regio, een stijging van 25 procent.

bron: De Havenloods Noord

we en stille woonomgeving voorgesteld, zonder agressieve taxichauffeurs en bierfietsende studenten.

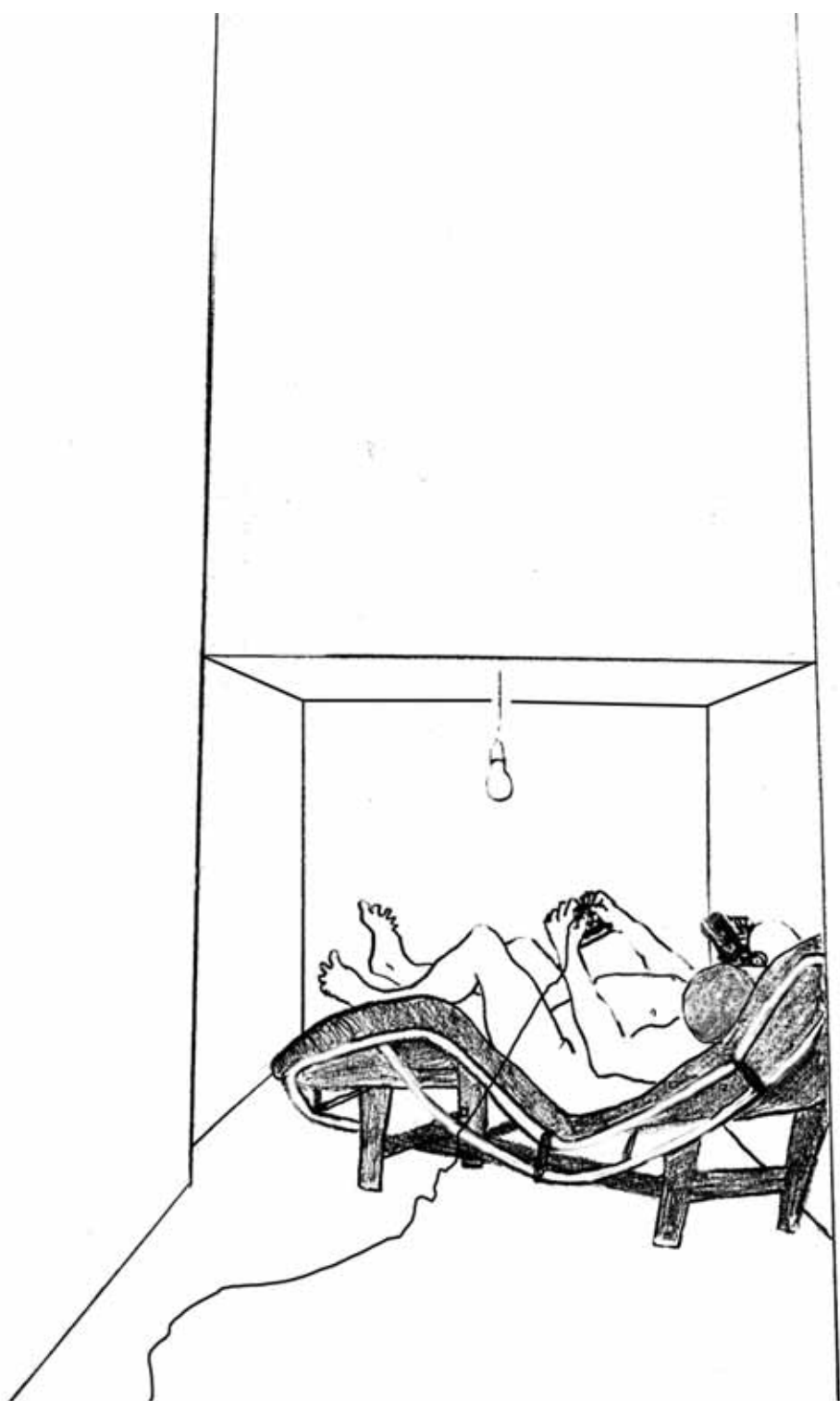
Maar als ik als geboren Amsterdammer terugdenk aan de zestiger jaren toen we met 500.000 fietsers, gil-lende stadstrams, ronkend auto- en vrachtverkeer ons door de Leidsestraat wurmden, is de binnenstad nu zeker ruimer en leefbaarder geworden. Met het steeds schoner en stiller wordende verkeer, valt het rumoer van mensen in de straat natuurlijk extra op, maar dit is

altijd nog te verkiezen boven een blauwe dieseldamp in de voorkamer. Overlast is ook niet het gevolg van aantallen mensen alleen, maar vooral van menselijk gedrag en in toenemende mate van een nieuwe mondige stadsbewoner die zich een stad toe-eigent die het niet is. Deze nieuwe rentmeesters kunnen de ontwikkeling van de laatste 20 jaar niet beteugelen, daarvoor zijn ze als bewoners te zeer belanghebbend en als stadsgenoten te weinig betrokken bij wat de stad tot een economisch succes heeft gemaakt.

❑❑❑❑ Het voorbeeld van Venetië, waar de oorspronkelijke stadsbewoner vrijwel geheel is verdwenen, gaat ook zeker op voor Amsterdam. Of het zevenstappenplan van de PvdA zal helpen die ontwikkeling te vertragen, waag ik te betwijfelen. Niet de toerist heeft de ziel nu al uit de stad doen verdwijnen, maar de nieuwe vermogende stadsbewoner. De centra van aantrekkelijke Europese steden zijn duur en dit heeft vrijwel overal dezelfde monocultuur tot gevolg waar de koffie duur is en de auto geweerd wordt. Het zijn gestroomlijnde toeristenmachines geworden, compleet met horecaketens en hotelcapaciteit.

❑❑❑❑ Met de stadsvernieuwing en het opwaarderen van de binnenstad is de oorspronkelijke bewoner de stad uit gejaagd, met dank aan de PvdA. Dat beleid heeft de stad een ander aanzien gegeven, maar ook het karakter doen veranderen van een 'werkstad' in een 'attractie-stad'. Met het verlies aan diversiteit in bevolkingssamenstelling heeft de Amsterdamse binnenstad een belangrijke stap gezet om haar bijnaam 'het Venetië van het Noorden' opnieuw eer aan te doen. Daar helpt geen lieve Moorman meer aan.





"Groots en meeslepend wil ik leven"

© CORNARD 2016-9

**Het
voedsel-
landschap
krimpt en
groeit
—Noël van
Dooren**



In alle discussies over krimp en groei in de laatste decennia is onze voedselvoorziening bepaald niet het meest urgente thema. Maar recent is de vraag hoe onze verstedelijkte samenleving zich voedt weer belangrijk geworden. Eén van de toonaangevende publicaties is 'Naar een voedselbeleid' van de Wetenschappelijke Raad voor Regeringsbeleid (WRR) uit 2014.

❖❖❖❖ Achter deze onschuldige titel schuilt een kleine revolutie: de WRR neemt afscheid van de traditie van Mansholt, en stelt dat we in plaats van landbouwbeleid dringend een 'voedselbeleid' nodig hebben. De kern is dat één op de acht wereldburgers ondervoed is, en aan de andere kant een ongeveer even groot, maar zeer snel groeiend aantal lijdt aan obesitas. Of, om het anders te schetsen: de ecologische houdbaarheid van het voedselsysteem is twijfelachtig, de gezondheidsrisico's zijn aanzienlijk. Het systeem is niet robuust - we kunnen onze voedselvoorziening niet meer los zien van de wereldwijde politieke machtsverhoudingen.

❖❖❖❖ Mijn lectoraat aan VHL Hogeschool was oorspronkelijk gewijd aan 'stadslandbouw'. Stadslandbouw zou je kunnen zien als een spontane reactie van onderop op de grote problemen die de WRR schetst. Een interessant en relevant fenomeen voor onze verstedelijkte samenleving. Stadslandbouw is bij uitstek een bottom-up thema dat pas door overheden en ontwerpers werd omarmd nadat het vuurtje door andere partijen was opgestookt.

❖❖❖❖ Anno 2016 is stadslandbouw de eerste modegolf voorbij, en is het succes misschien wel de grootste vijand. De basisvraag wat stadslandbouw eigenlijk

is, raakt makkelijk zoek in de hausse aan initiatieven. Het succes neigt ook aan het zicht te onttrekken dat stadslandbouw in feite een marginaal verschijnsel is, in termen van kwantiteit. Dat doet niets af aan de relevantie van het verschijnsel: het wijst op een nieuwe benadering van voedselproductie die wellicht grotere implicaties heeft zoals - de positie van boeren ten opzichte van verwerkers en consumenten - en verbindingen legt naar andere trends zoals de aandacht voor de circulaire economie.

❏❏❏❏ In Nederland doet zich de bijzondere situatie voor dat de landbouwsector in de mondiale top drie staat, een globale grootheid die overal ter wereld haar producten afzet. Omgekeerd liggen in de schappen van onze lokale Jumbo en Albert Heijn niet bepaald de producten van de Nederlandse landbouw. Daar waar onze Noord-Hollandse rode kool volgens AGF, knipselkrant voor de sector, graag afgenomen wordt in Israël, Maleisië, Dubai en Cuba, komt de rode kool op ons bord net zo makkelijk uit Murcia in Spanje.¹ Of dat 'slecht' is, laat zich niet zo makkelijk beantwoorden. Ik kom er op terug, maar het wijst in ieder geval op de complexiteit van het systeem.

❏❏❏❏ Dit discours over voedselproductie voltrekt zich grotendeels zonder een sterke inbreng van ontwerpers, of, om voor mijn eigen professie te spreken, landschapsarchitecten. Maar omdat diezelfde Nederlandse landbouw naast voedsel ook landschap 'levert' en de omgeving van de steden betekenis geeft, wordt het voor ontwerpers interessant, en noodzakelijk, om invloed te verwerven. Invloed wordt alleen verworven als ontwerpers ook inzicht hebben in een complexe wereld die, meer dan door kweken, kopen en koken, bepaald wordt door vervoeren, inpakken, bewerken en samenvoegen.

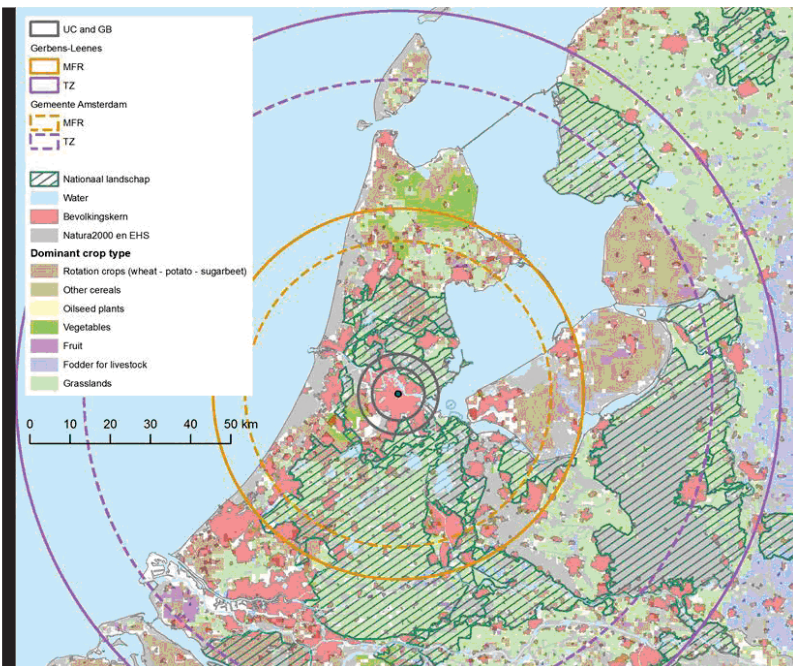


Aan de ene kant staan dan wereldspelers als Nutricia; aan de andere kant vinden we de gefingeerde stadsboerin die met haar kudde geiten Purmerendse kaas produceert, moeilijk opvoedbare jongeren een duwtje geeft en minder validen een dagbesteding biedt.



Omslag van Leberecht Migge's boek *Jedermann Selbstversorger. Eine Lösung der Siedlungsfrage durch neuen Gartenbau*, 1918

❖ Het debat over de circulaire economie geeft daar een andere dimensie aan: hoe hangen stromen van voedsel, water, energie of afval samen? Zoals Louise Fresco, voorheen hoogleraar plantaardige productiesystemen, aangeeft: tomatenteelt in zijn onzuinige vorm op de volle grond kost 60 liter water per kilo tomaat, maar 'evidence based' slimme teelt brengt dat terug tot 6 liter - een niet gering verschil.² Waar kan het debat over de circulaire economie en dat over voedselnetwerken elkaar versterken, en wat betekent dat voor de organi-



Kaart die aangeeft welke ruimte nodig is om voedsel voor Amsterdam regionaal te produceren volgens de methodiek van het Foodmetres project, Alterra 2015



Alphen aan den Rijn, topografische kaart 1976. De Ridderbuurt is de huidige noordgrens.

Edited by 3 members

satie van de ruimte? Als lector stel ik me de vraag wat stadslandbouw 'na de hype' betekent, hoe een duurzame voedselvoorziening in de ruimtelijke ordening van de Nederlandse delta kan worden ontwikkeld en hoe ontwerpers dat kunnen omzetten in kansen voor landschap. Landschap, laat dat duidelijk zijn, is hier opgevat als stad plus platteland: landschapsarchitecten zijn expansief en inventief - ze lezen de stad als landschap, en verklaren het urbane en rurale allebei tot hun terrein.

❖❖❖❖ Vakanties tijdens mijn lagere schooltijd werden doorgebracht op de boerderij waar eerst mijn opa en later mijn oom boerden - een middelgroot melkveebedrijf in het Groene Hart. Als autoloze familie fietsten we van station Alphen aan de Rijn de laatste tien kilometer. Pas als volwassene heb ik me gerealiseerd dat ik in die jaren de groei van suburbaan Nederland heel fysiek meemaakte: Alphen rukte steeds verder op. Aan de rand van de polder waar mijn opa decennia terug begon te boeren, meldt zich nu de stad letterlijk en figuurlijk aan de horizon. Onlangs had ik als lector een gesprek met mijn even oude neef - de volgende generatie die het bedrijf bestiert. Wetend hoe tomeloos complex zoiets ogenschijnlijk eenvoudig als onze voedselvoorziening is, stelde ik hem de vraag of hij wist waar zijn melk naar toe gaat. Dat lijkt obligaats, want dat weet je als boer.

❖❖❖❖ Maar de vraag is niet obligaats - zie ook Joszi Smeets die zich als voorzitter van de Youth Food Movement de vraag stelt of 'een gezondheidswetenschapper wel eens meegegeten heeft met een gezin uit een achterstandswijk en [of] een melkveehouder weet wie zijn melk drinkt'.³ Als die melkwagen van Campina, als voorbeeld, het erf afrijdt, verdwijnt 20.000 liter melk in een donker gat. U en ik weten niet hoe dat zich ver-

houdt tot een pak melk dat u in de lokale supermarkt koopt. Het antwoord was interessant, of zo je wilt ontluisterend. De melk van dit bedrijf wordt omgezet in melkpoeder en verdwijnt naar de Verenigde Staten, in feite een variatie op de kooplustige Chinese consument die zeer graag veilige Nederlandse poedermelk koopt om de onbetrouwbare Chinese verse melk te omzeilen.

❏ Nog een aspect van globalisering: het inzakken van de Chinese economie droeg er aan bij dat de melkproductie, niet langer gebonden aan een plafond, helemaal niet de gedroomde gouden bergen bracht en weer overschotten kent. Nederland produceert teveel, en net als vele andere boeren legt mijn neef op iedere liter twee cent toe. Doe het dan niet, zou je willen zeggen, maar ja, de koeien stoppen niet met melk aanmaken, en de toekomst is te onzeker om een opgebouwde productiecapaciteit zo maar op te geven. De realiteit is daarom dat het melkveehouderijbedrijf van mijn neef overeind blijft omdat in de afgelopen jaren vier vakantiewoningen werden bijgebouwd - een faciliteit waarmee mijn idyllische kindervakanties nu geprofessionaliseerd zijn. In zekere zin betekent dat hetzelfde: stadse gasten wordt letterlijk en figuurlijk uitzicht geboden op het landleven. Daar kun je cynisch naar kijken of optimistisch, maar feit is dat het een bedrijfsmodel oplevert. Je zou in de stijl van Geert Mak een beeld kunnen uittekenen waarin dit familiebedrijf een uitdrukking is van een kleine eeuw ruimtelijke-ordeningspolitiek, economisch hoog- en laagtij en verschuivende maatschappelijke gevoelens over stad en land, eetculturen en ambachtelijkheid versus industrialisatie.

❏ Mijn discipline, landschapsarchitectuur, speelt daar een rol in via het grote kader van de ruimtelijke-ordeningsnota's, daarnaast via haar bijdrage aan de





Groei meer dan 20% - Krimp 10 tot 20% - Kleine schommelingen - Groei 10 tot 20% - Groei 20% of meer

AANTAL INWONERS 2020



Stroom meer dan 20% Krimp 10 tot 20% Kleine schommelingen Groei 10 tot 20% Groei 20% of meer

AANTAL INWONERS 2040

ruilverkavelingen en landinrichtingen en zeker ook door haar bemiddelende rol tussen de oprukkende stad en het resterende platteland - denk bijvoorbeeld aan het Bentwoud. De polder waar mijn neef boert is op een complexe manier deel geworden van een totaal verstedelijkte delta. Dat is prachtig gesymboliseerd door de hogesnelheidstrein die hier onder de grond raast, en tegelijk is het landschap product van de scheppende hand van een boerenfamilie en haar bedrijfsbeslissingen.

❑❑❑ De vier vakantiehuisjes op het erf zijn een mooi voorbeeld van wat al vier decennia ‘verbrede landbouw’ wordt genoemd - een gevolg van hoe in de jaren zestig de kijk op landbouw veranderde. Ik noem Rachel Carsons ‘Silent Spring’, waarin op indringende wijze het gebruik van bestrijdingsmiddelen aan de orde werd gesteld, en de ‘Relatienota’, onderdeel van de Derde Nota Ruimtelijke Ordening, waarmee de overheid de koers van het landbouwbeleid principieel verlegde.⁴ Niet langer was de agrarische activiteit de enige economische drager, en zelfs niet eens de dominante. In zekere zin is die verbrede landbouw de rurale pendant van stadslandbouw.

❑❑❑ Ik ben bewust buiten de stad begonnen om nu de sprong te maken naar al die locaties in steden waar vandaag de dag actieve bewoners, stichtingen en nieuw opgerichte bedrijfjes binnen en vaak buiten de kaders van de ruimtelijke ordening voedsel kweken - tussen, in, op en om gebouwen, soms hypertechnologisch en dan weer sympathiek aanrommelend. Het digitale ‘Dossier Stadslandbouw’ van AgriHolland geeft een goed overzicht.⁵ In feite gaat het lang niet altijd om voedsel kweken. Minstens zo vaak is het een middel tot ontmoeting, dagbesteding, integratie en andere brede doelen.

☒☒☒ Het simpelweg herontginnen van braakliggend terrein, het zelf in handen nemen van iets dat zo vast in handen lijkt te zijn van het grootkapitaal (machtige spelers als Albert Heijn, maar ook Monsanto) en het samen vormgeven aan de directe omgeving - het zijn allemaal parallelle motieven. Stadslandbouw is dan het woord, of in een internationaal perspectief 'urban agriculture' - een trend die zo'n twintig jaar geleden opkwam. Voor velen vond dat een onderbouwing in 'Hungry City. How Food Shapes Our Lives' (2008) van Carolyn Steel, een opiniërende analyse van de relaties tussen de groeiende stad en haar voedselvoorziening door de tijd. Stadslandbouw is voor de een een serieuze toekomstagenda, voor de ander een vriendelijke doch naïeve mythe. Maar het is een feit dat het er aan heeft bijgedragen dat onze voedselvoorziening van een vanzelfsprekendheid is waarover we sinds Mansholt niet meer nadenken, weer op de ruimtelijk-politieke agenda is gekomen, en zeker in de context van een debat over krimp en groei een buitengewoon interessante positie heeft.

☒☒☒ Als het gaat om een substantiële bijdrage aan onze voedselvoorziening moeten we stadslandbouw inderdaad als vriendelijke mythe zien - zelfs Rotterdam, stadslandbouwstad bij uitstek realiseert volgens initiatiefnemer Paul de Graaf ternauwernood 1% van haar behoefte via stadslandbouw.⁶ En zo zijn er meer mythes: voedsel uit stadslandbouw is wellicht veiliger en schoner, maar weten doen we dat niet - zowel de kwaliteit van de bodem als van de lucht in de stad is lastig in te schatten en lastig te verbeteren. Ook is kleinschaligheid geen modeloplossing voor een betrouwbare productie. De betekenis van stadslandbouw kan dus niet alleen, of juist niet, daar gevonden worden. En dat klopt: het gaat eerder over de vele hectares braakliggende grond die



een nieuwe bestemming en vooral ook nieuwe betekenis kregen, en het gaat om een indrukwekkend aantal groepen die zorg dragen voor groene ruimte in hun buurt en daar allerlei andere maatschappelijke vragen bij betrekken. Een vraag naar het belang van stadslandbouw leidt dus onmiddellijk tot een wedervraag: waaraan wil je het meten?

❖❖❖ In de overvloedige literatuur zijn vele verklaringen gegeven voor de opkomst van stadslandbouw naast of parallel aan gangbare landbouw - zie bijvoorbeeld interessante publicaties van Roggema en Keeffe, of Viljoen en Bohn.⁷ In die publicaties ligt de focus echter op stadslandbouw zelf. Voor mij is het brede kader interessant, en daarom begon ik bewust buiten de stad. Dan gaat het om de vraag hoe in onze verstedelijkte delta de voedselvoorziening - in de duurzame variant - bijdraagt aan landschap. Gangbare landbouw, verbrede landbouw en stadslandbouw hebben daar een eigen plek in, maar het gaat er vooral om hoe het systeem tussen voedselteelt en consumptie, dus transport, bewerking en verkoop in elkaar zit. Een van de troefkaarten die vaak bij beschouwingen over stadslandbouw gespeeld wordt, is het voordeel van nabijheid. Het ligt voor de hand dat je beter een appel van nabij kunt halen dan uit Nieuw-Zeeland. In de realiteit blijkt dat voedsel van ver met een efficiënt groot transportmiddel gunstiger kan zijn dan voedsel van dichtbij, vanwege de optelsom van privé-ritjes naar lokale telers. Dergelijke onderzoek gaat uit van allerlei aannames, zoals dat we die ritjes met de auto doen - met de fiets is het alweer heel anders. Ook is vaak allerlei secundaire milieuschade van dat lange-afstandvervoer niet meegeteld. Wat er vooral mee gezegd is: wat intuïtief gunstig lijkt, is dat niet altijd.

███ Tegelijk kunnen we er niet om heen dat in een meer integrerende benadering er veel voor te zeggen is om het regionale schaalniveau te gaan herwaarderen. Die gedachte verloopt enerzijds via het argument van herkenbaarheid, bereikbaarheid en transparantie. Wouter van der Weijden, medeoprichter van het Centrum voor Landbouw en Milieu, zegt daarover: ‘Eén van de oorzaken van de toegenomen spanningen tussen de veehouderij en de samenleving is de sterk vergrote afstand tussen producent en consument/burger. Het is van groot belang hen weer dichterbij elkaar te brengen.’⁸ Dan kun je vanuit landschapsarchitectonisch perspectief een stap verder zetten: dat draagt bij aan waardering en liefde voor landschap, en dus zorg, steun en wellicht geld. Diezelfde Van der Weijden geeft tevens een hardere reden die het debat naar voedselzekerheid verschuift: ‘Het zijn vooral de langste draden die risico’s met zich meebrengen: fosfaat uit Marokko en Rusland (geopolitiek) en soja uit Zuid-Amerika (geopolitiek en ontbossing)’.⁹

███ Anderzijds volgt zo’n regionale gedachte een spoor dat met het woord duurzaam aangeduid kan worden - een licht versleten woord, maar het concept van de circulaire economie, en ook het idee van ‘urban metabolism’ als voorgesteld op de Architectuurbiennale te Rotterdam in 2014 komen in feite op vergelijkbare principes terug. Kunnen we ‘stromen’ van voedsel, afval, energie en water aan elkaar koppelen, daardoor zuiniger omgaan met grondstoffen en minder afval produceren? Kunnen we voedselproductie, biodiversiteit, landschapsidentiteit en economische kansen voor een brede groep mensen samen laten vallen?

███ Ik ben hoogst geïnteresseerd in de voedselvoorziening vanuit een landschapsarchitectonisch perspectief.





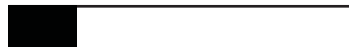
Teelt van rode kolen in de middenberm van een weg. (foto Adrian Noortman, 2015)



Verkoop van voedselplanten in het kader van Utrecht Kiemt, onderdeel van Utrecht Manifest 2012. Casper Schuurung, Frank Stroeken en Noël van Dooren.

In het bijzonder de rol van ontwerp en de rol van de ontwerper. Alle soorten van landbouw hebben gemeen dat de eigenaren of initiatiefnemers zelf het landschap vormgeven; ze hebben geen landschapsontwerp nodig. Het landschap zoals we dat aantreffen is, naast zijn ontginningsgeschiedenis, een resultante van het persoonlijk en bedrijfsmatig handelen. Soms met fraai resultaat, soms met minder fraai resultaat, maar in zekere zin eerlijk. Zo bezien is de voedselvoorziening voor landschapsarchitecten een thema waar hun invloed marginaal lijkt. En toch is dat niet zo. De Zuiderzeepolders zijn natuurlijk het emblematische voorbeeld van het faciliteren van de voedselproductie en van zelfstandig ondernemen op het schaalniveau van de Nederlandse delta.

De ruilverkaveling, als instrument zo belangrijk in het Nederlands landbouwbeleid, is een andere arena waarin landschapsarchitecten door het anders organiseren van functies en letterlijk ruilhandel voedsellandschappen hebben meebepaald. Maar de meest relevante gedachte in dit verband vind ik het zogenaamde casco-concept, zo'n dertig jaar terug ontwikkeld in de landschapsarchitectonische onderzoekscentra van Wageningen en Staatsbosbeheer. Het achterliggende idee is dat er in landschap langzamer en sneller draaiende wielen zijn, dat wil zeggen functies die gesteld zijn op bewegingsruimte en verandering, en functies die juist rust en stabiliteit waarderen. De casco-theorie maakt onderscheid tussen delen van het landschap die als een duurzaam raamwerk gelijk blijven, en die stabiliteit vragende ruimtegebruikers die stabiliteit bieden, en andere delen die continu gemaakt en hermaakt worden, op basis van economische wetmatigheden en mode. Die casco-gedachte gerelateerd aan de voedselvoorziening en aan ontwerp heeft belangrijke implica-



ties, zowel in ruimte als in tijd. In termen van ruimte gaat het om de hoofdstructuur, de blijvende en dragende lijnen die de ruimte indelen en een kader geven aan dat wat voortdurend wisselt.

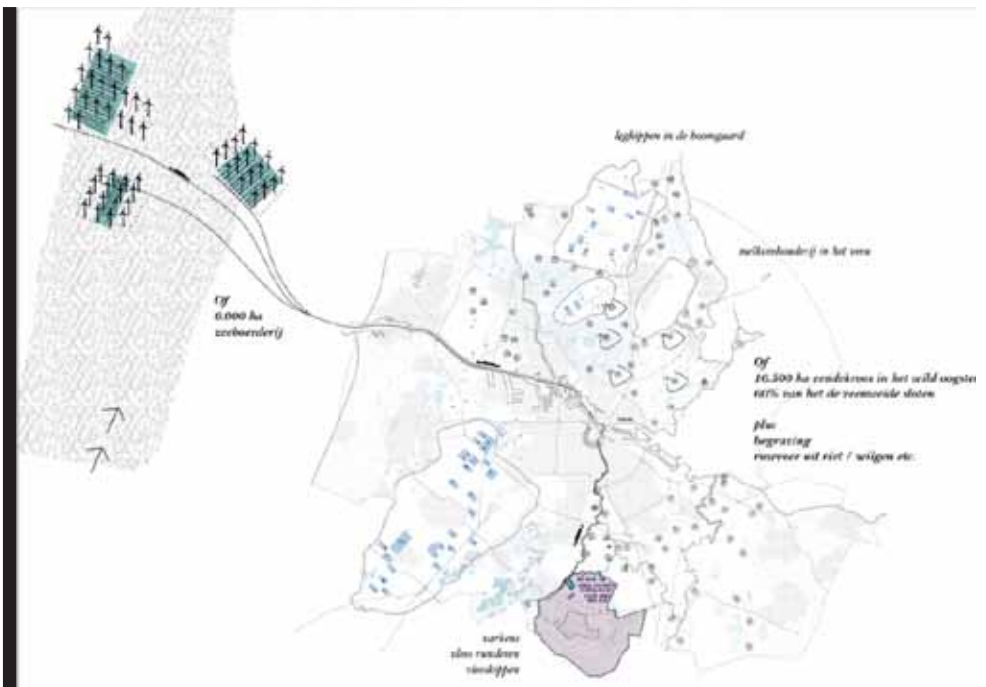
❖ Een van de mooiste uitdrukkingen hiervan is een Deens volkstuincomplex ontworpen door C. Th. Sørensen in de vijftiger jaren.¹⁰ Hij tekende ovaalvormige compartimenten met tuinen die worden omringd door geschoren hagen. Wat er in de tuinen geteeld wordt, is zaak van de tuinder. Ze zijn netjes, mooi, lelijk, exotisch of wat dan ook, maar altijd binnen dat frame van de haag. Een recent ontwerp van het Nederlandse landschapsarchitectenbureau Lola, Foodgarden in Rotterdam, doet iets vergelijkbaars. Op landschapsschaal wordt het principe veel door landschapsarchitecten toegepast en vaak ook als voorinvestering, dat wil zeggen: de hoofdstructuur wordt eerst aangebracht, als aantrekkingsfactor voor toekomstige gebruikers. In de tijd gezien is de essentie dat die hoofdstructuur lang blijft, terwijl de ruimtes tussen of binnen die hoofdstructuren vaak van gedaante wisselen. De hoofdstructuur heeft meestal tijd nodig om te groeien, en gaat lang mee - denk aan de bomenlanen die in een landgoedontwerp worden ingezet, en zo vroeg mogelijk geplant worden om vervolgens tientallen of zelfs honderden jaren de basis te vormen.

❖ Het denken over hoofdstructuren stelt vooral de verhouding tussen wat publiek en wat privé is aan de orde. Het landschap is in abstracto van ons allen, en juist daar waar individuele gebruikers met sterk wisselende programma's een zwaar stempel op de kwaliteit van landschap kunnen drukken, is er een publiek belang om daar ook weer een kader aan te geven. Overheden hebben het moeilijk in deze tijd met een actieve pu-

blieke en sturende rol. Maar het nadenken over publieke en private belangen is onverkort belangrijk: dat bepaalt het vredig samenleven van grondgebruikers en het verstevigen van de lange-termijn basis. Zeker voor stadslandbouw geldt dat. Initiatiefnemende groepen zijn vaak enthousiast, maar daarmee is nog niet een bestendige onderneming opgezet. Het publieke belang is dat de landschappelijke hoofdlijnen gegarandeerd zijn, en dat kan weer helpen om die beginnende groepen een duurzaam kader te geven. Zo bezien zijn er diverse ingangen voor ontwerpers in de materie van voedselvoorziening. In zekere zin is het een proeftuin voor de heroriëntatie die hoe dan ook van landschapsarchitecten, en overigens ook stedenbouwers, gevraagd wordt: voor zover zij zich zien als uitvoerders van een publieke taak is hun positie een stuk minder zeker geworden, en al die nieuwe coalities die heden ten dage landschap en stad maken, hebben hele andere vragen aan ontwerpers, als ze die vraag al hebben. Dat in zichzelf is natuurlijk niet iets waar ontwerpers bang voor zijn: het gegeven dat zij met hun verleidelijke beelden hun potentiële opdrachtgever eerst maar eens moeten overtuigen van hun waarde is van alle tijden.

❑❑❑❑ Het voedselvraagstuk verkeert in een buitengewoon interessante fase. De noodzaak tot voedselbeleid zoals de WRR die stelt, betekent een herziening van het netwerk van productie, verwerking, distributie en consumptie. Ook is er volgens de WRR meer tegenspel nodig tegen de landbouwsector in haar 'ouderwetse' gedaante, en vooral ook het machtige industriële complex daaromheen. En we moeten naar een veerkrachtig systeem toe. Dat werkt twee kanten op. De Nederlandse landbouw staat mondiaal nog altijd in de top drie, maar staat natuurlijk wel voor de vraag hoe zich te handhaven in een steeds verder verstedelijkende delta,





Feeding the animals, kaart uit de bijdrage van landschapsarchitecten Van Paridon & De Groot in 2015 voor Foodscapes.

een verstedelijking die niet eens zozeer woningbouw betreft, maar een proces van verdringing vanuit het hart van de stad dat zich uit in steeds verder stijgende grondprijzen. Een van de strategieën is een nog verdere intensivering zodat hetzelfde geteeld kan worden op minder vierkante meters - met mogelijk het effect dat voedsel dat op die wijze geteeld wordt mentaal nog verder van de consument komt te staan. Wellicht ligt ook daar een taak voor landschapsarchitecten: kunnen zulke hyperintensieve teelten interessant en toegankelijk landschap opleveren?

❑ Dat die top drie positie samenhangt met een mondiaal netwerk van aan- en afvoer is vanuit oogpunt van grondstoffen en energie natuurlijk een punt van zorg

op zichzelf, en reden te pleiten voor een regionaal georganiseerde productie. Tegelijk laat dat moderne landbouwsysteem allerlei gebieden verweesd achter als niet geschikt voor economische productie, terwijl die gebieden wel een grondgebruiker nodig hebben die geld in het laatje brengt voor hun instandhouding - denk aan de veenweidegebieden in West-Nederland. In dat perspectief is de opkomst van lokale voedselproductie erg interessant als tegenkracht voor globalisering en mechanisering. Daar waar voedselteelt in traditionele landbouwwormen zich in zekere zin terugtrekt naar afgelegener gebieden waar vrijuit geproduceerd kan worden, zoals in Oekraïne, blijkt in en rondom de stad voor andere opvattingen over voedselproductie nog een hele wereld aan mogelijkheden open te liggen. Een heel spectrum, van uiterst professionele, hoogtechnologisch georiënteerde telers tot aan betrokken buurtbewoners, duikt in dat gat. Daarmee ontstaat tevens zicht op iets anders.

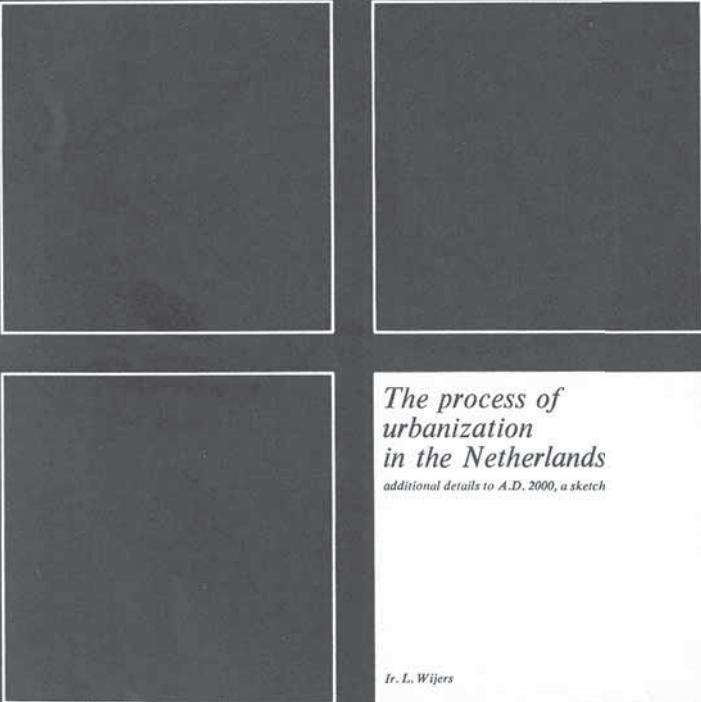
☒☒☒☒ Het woord stadslandbouw dekt ondertussen de lading niet meer. Wat er gebeurt is belangrijk: er worden bruggen geslagen tussen het hart van de stad en het agrarische buitengebied; tussen mondiale voedselproductie en een loket in de buurt; tussen consumenten en producten. Binnen het veld van krimp en groei dat Forum agendeert, openbaart zich een boeiende dialectiek: waar de voedselproductie enerzijds een vlucht vooruit lijkt te maken en geen goed antwoord geeft op ecologische en maatschappelijke vragen, blijkt zij zichzelf vanuit onverwachte hoek opnieuw uit te vinden. Krimp en groei zijn soms niet tegengesteld, en zo ontstaan kiemen voor een nieuw voedselbeleid met kansen voor een aantrekkelijk landschap.



1—Zie bijvoorbeeld <http://www.agf.nl/artikel/137939/Wereldmarkt-Goede-prijzen-rode-kool-in-Europa>
2—Freso in Aan Tafel. Tien visies op de toekomst van ons voedsel, Min. van EZ, 2016, p. 54
3—Smeets in Aan Tafel. Tien visies op de toekomst van ons voedsel, Min. van EZ, 2016, p. 17
4—Rachel Carson, *Silent Spring*, 1962 en Relatienota of Nota betreffende de relatie landbouw en natuur- en landschapsbehoud, 1975
5—Dossier Stadslandbouw is te vinden in de Groene Ruimte nieuwsbrief van AgriHolland. Zie [http://](http://www.groeneruimte.nl/dossiers/stadslandbouw/)

www.groeneruimte.nl/dossiers/stadslandbouw/
6—mondelijke mededeling Paul de Graaf 250916
7—Rob Roggema en Greg Keefe, *Why we need small cows. Ways to Design for Urban Agriculture*, 2014; André Viljoen en Katrin Bohn, *Second Nature Urban Agriculture. Designing productive cities*, 2014.
8—Van der Weijden in Aan Tafel. Tien visies op de toekomst van ons voedsel, Min. van EZ, 2016, p. 91
9—Ibid., p. 88
10—C. Th. Sørensen, *Nærum allotment gardens*, 1948

**Het verstedelijkings-
proces in
Nederland
— Leonard
Weijers —
FORUM
XIX / 1965-1**



*The process of
urbanization
in the Netherlands*

additional details to A.D. 2000, a sketch

Ir. L. Wijers

Architecten en soortgelijken lezen meestal niet, maar kijken plaatjes. Als de plaatjes boeiend zijn, lezen ze wat er naast staat en soms wat verder. Maar een lang artikel zin na zin te lezen, is voor hen een hele opgave. Het is meestal ook niet nodig, omdat de plaatjes hen vaak meer vertellen dan de auteur kon opschrijven. Ook de lezers van Forum zullen voor een groot deel tot deze 'kijkers' behoren. Ik wil dan ook proberen, het verstedelijkingsproces van Nederland met enkele cijfers, grafieken en andere plaatjes te typeren. Enige verbindende tekst is helaas onontbeerlijk.

Pennink heeft in zijn schets anno 2000¹ reeds de ligging van Nederland in West-Europa, met de daarbij behorende concentratie van de bevolking beschreven. In het gedeelte van de bevolkingskaart dat hij liet zien, ligt Nederland niet centraal. Trekken we op diezelfde kaart een cirkel met een straal van 800 km, ofwel nog geen uur vliegen om Schiphol, dan wonen binnen die cirkel rond 150 mln mensen. Dit komt neer op bijna 40% van de totale Europese bevolking buiten de U.S.S.R. en op 85% van de bevolking in de Verenigde Staten van Noord-Amerika.²

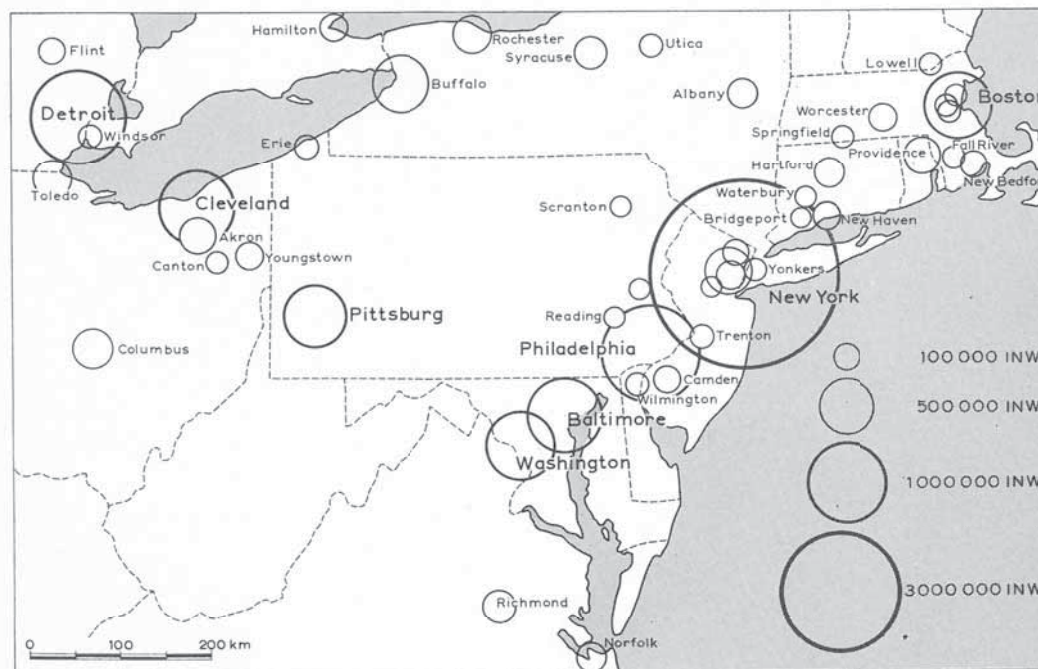
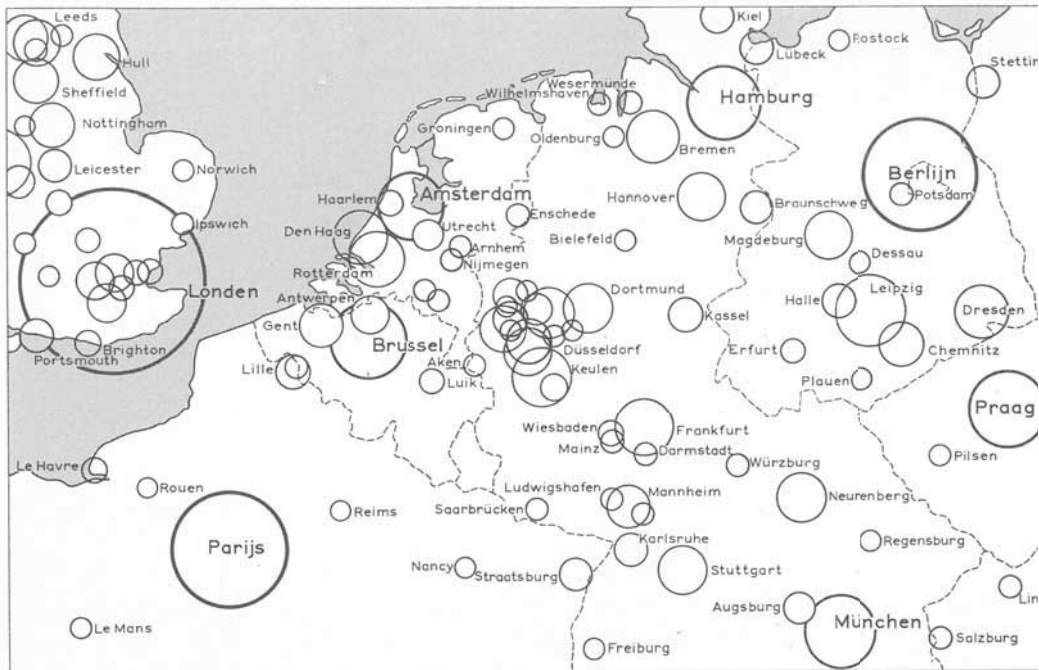




BEROEPEN IN NEDERLAND IN 2000



BEROEPEN IN NEDERLAND IN 2020



BRON: THE OXFORD ATL

Aan de Oostkust van Noord-Amerika rekent men op één 1000 km lange stad met rond 35 mln inwoners, omdat alle suburba naar elkaar toegroeien. Als men deze stedelijke concentratie als schrikbeeld voor ogen heeft, dan blijkt uit de vergelijkende kaart met West-Europa, dat hier de potentiële mogelijkheden voor één nog veel grotere stad liggen.²

Nederland ligt in het hart van deze bevolkingconcentratie. Een beeld van de groei van de bevolking in Nederland geeft de opeenvolging van elke miljoenste inwoner.³ Uitgaande van de voor de hand liggende procentuele toename van 1,4 % per jaar wordt, in juni 2001 de 20 miljoenste inwoner bereikt. Bij het Centraal Bureau van de Statistiek houdt men echter al rekening met een zekere versnelling.

Aantal inwoners	Tijdstip	Sinds het bereiken van het vorige mln.	gem. procentuele toename p. jaar
ca. 2 000 000	1706		
3 000 000	febr. 1944	50 jr.	1*
4 000 000	aug. 1879	35 jr. 6 mnd.	0,94
5 000 000	nov. 1897	18 jr. 3 mnd.	1,37
6 000 000	sept. 1911	13 jr. 10 mnd.	1,44
7 000 000	mei 1922	10 jr. 7 mnd.	1,57
8 000 000	sept. 1931	9 jr. 3 mnd.	1,55
9 000 000	dec. 1941	10 jr. 2 mnd.	1,23
10 000 000	okt. 1949	7 jr. 10 mnd.	1,41
11 000 000	mei 1957	7 jr. 6 mnd.	1,33
12 000 000	okt. 1969	6 jr. 5 mnd.	1,42
13 000 000	sept. 1969	5 jr. 11 mnd.	1,40
14 000 000	mrt. 1975	5 jr. 6 mnd.	1,40
15 000 000	april 1980	5 jr. 1 mnd.	1,40
16 000 000	jan. 1985	4 jr. 9 mnd.	1,40
17 000 000	juli 1989	4 jr. 6 mnd.	1,40
18 000 000	sept. 1993	4 jr. 2 mnd.	1,40
19 000 000	sept. 1997	4 jr. - mnd.	1,40
20 000 000	juni 2001	3 jr. 8 mnd.	1,40

* Waarschijnlijk had de bevolking in 1706 de 3 miljoen juist overschreden.



Opvallend is dat aan het eind van onze eeuw, dus hoogstwaarschijnlijk elke 4 jaar 1 miljoen mensen binnen onze huidige grenzen er bij zullen komen.

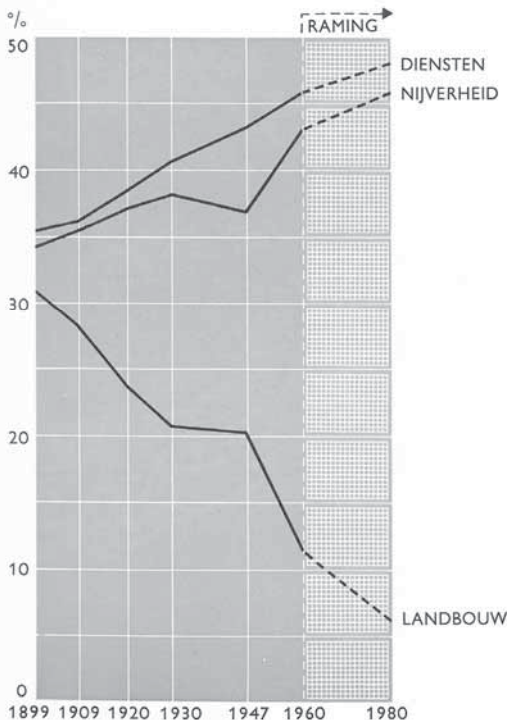
Behalve deze bevolkingstoename is ook de verandering in de beroepsstructuur bepalend voor het huidige verstedelingsproces. Uit de grafiek is af te leiden hoe de bevolking op het platteland afneemt en de stedelijke bevolking groeit.⁴

Dit blijkt ook uit de verstedelijking per gemeente in de jaren 1930, 1947 en 1960. Bij deze kaarten is uitgegaan van de administratieve grenzen, wat natuurlijk een vertekend beeld geeft van de werkelijkheid.⁵

Ook het platteland verandert bijzonder snel. Niet alleen voltrekt zich de mechanisatie in de landbouw op spectaculaire wijze, maar ook is bij de boerenbevolking in het algemeen de laatste tijd duidelijk het besef levend geworden van de snel veranderende situatie. De afvloeiing uit de landbouw als beroep geschiedt vlugger dan verwacht was en ook worden nieuwe bedrijfsystemen en nieuwe landbouwmethoden meer en meer geaccepteerd. Mede gestimuleerd door de overheid treedt een algemene sanering op van het boerenbedrijf, waardoor het platteland groter van schaal wordt en een meer technisch-functioneel aanzien krijgt. Dit komt enigzins in de tabel met het aantal landbouwbedrijven in Nederland tot uiting.⁶

Bedrijfs grootte	1950	1955	1960	1963	1960
1- 5 ha	49 468	42 940	33 037	30 000	15 000
5-10 ha	59 727	61 000	55 800	51 500	25 000
10-20 ha	47 326	48 619	52 673	54 000	57 000
20-30 ha	15 361	15 293	15 832	16 000	22 000
30 ha en meer	10 894	10 326	10 356	10 500	11 000
Totaal	182 486	177 578	167 428	162 000	130 000

Ontwikkeling van de beroepsbevolking in Nederland sedert 1899



Rijksdienst voor het Nationaal Plan

Tengevolge van de stijging van de bevolking in Nederland zal, ook wanneer het absolute aantal van de agrarische beroepsbevolking zich op den duur gaat stabiliseren, het relatieve aandeel van deze sector blijven dalen. De verwachting is dan ook dat aan het einde van deze eeuw nog slechts 3 à 4 % van de beroepsbevolking in de landbouw zal werken.

Dit betekent voor Nederland in het jaar 2000 een rond 1 mln tellende agrarische- en een 19 mln tellende niet-agrarische bevolking.

Vergeleken met de huidige bevolking, waarvan 7 mln in steden met meer dan 20.000 inwoners woont, moet zeker gerekend worden met een verdubbeling van onze stedelijke bevolking in de komende 35 jaar. Dit betekent dat wij nog een Amsterdam, nog een Rotterdam, een Den Haag, een Haarlem, een Utrecht, een Arnhem, een Groningen enz. enz. er bij moeten bouwen in één generatie.

Dat is nog niet alles.

Het Centraal Planbureau verwacht een verdubbeling van het reële nationale inkomen tussen 1960 en 2000. Wat zich nu de middengroepen veroorloven, komt dan in het bereik van de arbeidersbevolking.

De bevolking zal meer duurzame goederen willen bezitten, er zal meer vraag zijn naar bepaalde vormen van diensten en de mobiliteit van de mensen zal sterk toenemen.

Dit betekent meer auto's, meer ruimte in huis voor technische apparatuur, meer scholen, ontspanningsmogelijkheden, culturele instellingen enz. Men reist meer, dus meer wegen in verschillende soorten, apart gelegen banen voor het openbaar vervoer, parkeerplaats bij huis, bij het werk, bij de stations en bij de verschillende openbare gebouwen, winkels etc.

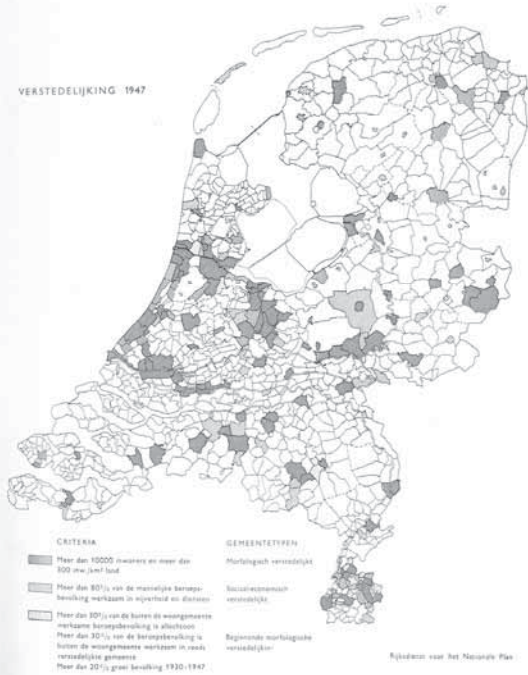
Wij worden ouder en trouwen vroeger. De ouderlijke gezinnen blijven langer in stand nadat de kinderen het huis hebben verlaten, zodat daardoor de woningbezetting terugloopt, vooral in de steden.⁷

Tengevolge van de algemene verstedelijking zal deze daling nog versterkt plaats vinden. Voor het jaar 2000 rekent men op een woningbezetting van 3 in een stedelijk milieu. Houden we bovendien rekening met de zeker te verwachten kwaliteitsverbetering van de woning in de toekomst, dan blijkt dat er veel meer woningen en bovendien grotere woningen gebouwd moeten worden dan uit de bevolkingsgroei is af te leiden.

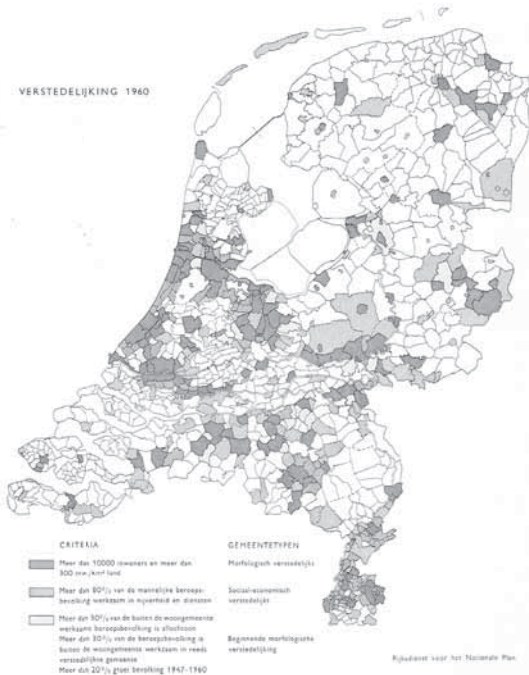
Wij krijgen meer vrije tijd. Dit betekent meer tijd bij het huis en verder weg, ofwel meer mogelijkheden voor ontspanning dichtbij en op afstand. Dit alles kost grond voor stedelijke doeleinden.

De grote steden hebben, zoals uit de tabel blijkt, ongeveer een gemiddeld grondgebruik van $\pm 100 \text{ m}^2/\text{inw.}$ en de steden van 100.000 van $150 \text{ m}^2/\text{inw.}$

VERSTEDELIJING 1947



VERSTEDELIJING 1960

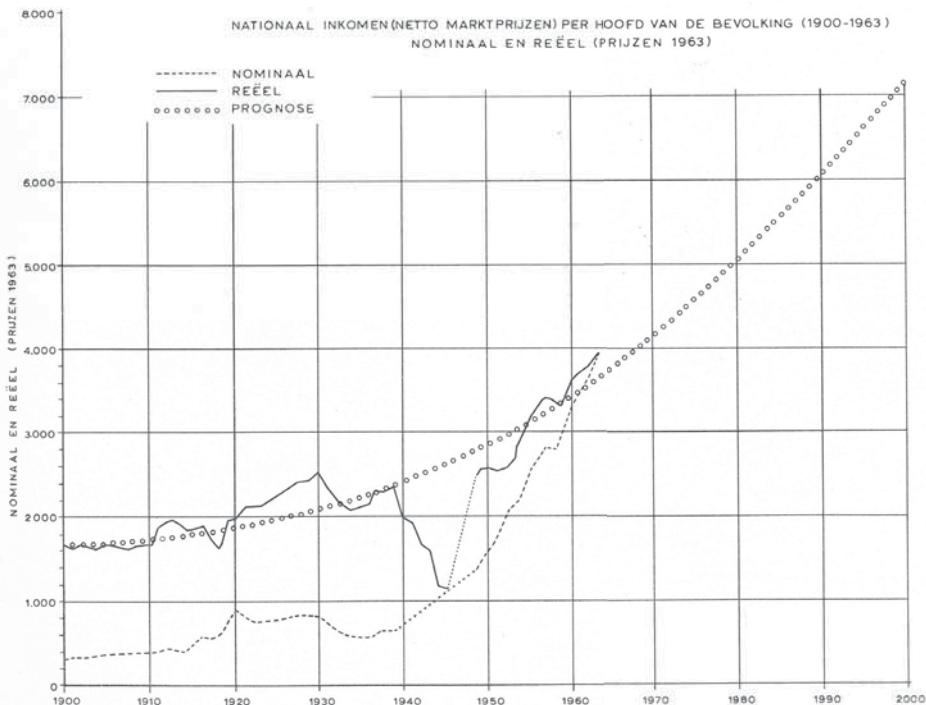


	inwoners per ha.			m ² per inwoner		
	woonw./ha ¹	sted. geb. ²	stad + rec. ³	woonw./ha ¹	sted. geb. ²	stad + rec. ³
Amsterdam	308	137	118	32	41	73
Rotterdam	287	108	87	39	55	94
Den Haag + Rijswijk en Voorburg	213	135	123	47	27	34
Amersfoort	87	65	62	118	39	155
Hilversum	111	81	78	90	33	123

¹ Het geheel der stedelijke woonwijken.
² Het stedelijk gebied met inbegrip van de city, industrie, spoorwegen, parken, sport- en speelreinen en volkstuinen, doch zonder grote recreatieterreinen, havens, rivieren, vlagvelden, e.d.
³ Grote recreatieterreinen aan de spierand (zoals het strand te Scheveningen en het Amsterdams Bos)

Deze cijfers zullen niet alleen door het uitdijen van de stad, maar ook door de noodzakelijke sanering sterk stijgen. Algemeen wordt aangenomen dat voor het stedelijke grondgebruik per inwoner in de komende 35 jaar, gerekend moet worden op 200 m² gemiddeld. Daar Hilversum en Amersfoort in dichtheid van bebouwing niet zo ver zullen afwijken van de kleinere stad is het algemeen, kan dit cijfer gecombineerd worden met de eerder geconstateerde verdubbeling van het aantal stedelingen. Dit leidt tot een verdrie- à viervoudiging van het stedelijk grondgebruik in deze eeuw. Niet alleen moet elke stad in Nederland nog een keer herbouwd worden, maar bovendien nemen beide steden, de bestaande en de nieuwe, nog met de helft of meer in omvang toe in vergelijking tot de huidige normen. Pennink vermoedt dat de 9% van ons grondgebied dat in 1960 geen landelijke bestemming had, in 2000 zou zijn gestegen tot 16. Ik ben bang dat het veel meer wordt! Het kient dus des te meer om zuinig te zijn met de grond, maar laten we daarbij niet de menswaardigheid van de woning uit het oog verliezen. De huidige hoogbouw is uitgesproken slecht. Ik wil in mijn flat op een trompet kunnen spelen, zonder mijn buren te

hinderen, mijn hond op het balkon uit kunnen laten en zo nu en dan de indeling kunnen veranderen! En zolang dat niet kan zie ik hoogbouw als de hoofdoorzaak van de suburbanisatie. Bij een vrije woningmarkt na 1970 zal, zonder een kwaliteitsverbetering van de hoogbouw, deze suburbanisatie zich nog veel sterker ontploien.



Tot slot nog enkele summier opmerkingen over het milieu waarin dit verstedelijkingsproces zich afspeelt en de gevolgen die het hierop heeft.

Wij leven in een delta met de voor- en de nadelen van een dergelijk gebied. Een van de grote voordelen is het bijzonder rijke natuurlijke milieu met zijn grote variatie van landschappen in een klein gebied samengebracht. Een nadeel is het opringsende water, zowel boven (stormvloed), als onder de grond (verzilting).

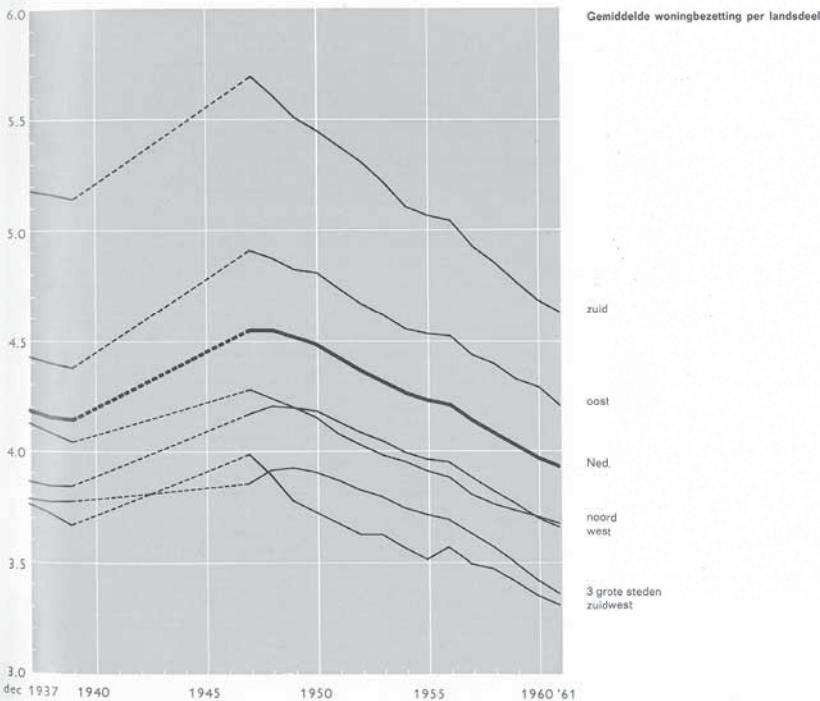
De verstedelijking op basis van dit gegeven landschap kan in vele vormen plaats vinden, hetgeen bevorderlijk is voor de variatie in ons dagelijkse milieu.

De verstedelijking heeft echter ook de kans in zich, deze rijkdom te nivelleren. De lucht-, water- en bodemvervuiling nemen bijzonder snel toe, waardoor voortdurend plant- en diersoorten uit onze omgeving verdwijnen. Boeken en artikelen zoals 'Silent spring' van Rachel Carson hebben niet nagelaten het publiek hiervoor te alarmeren.

Een van de belangrijkste milieuproblemen in ons land is op dit moment wel het drinkwater. Het wordt steeds moeilijker, zuiver water als drink- en industriewater te winnen. De totale openbare waterlevering in de westelijke provincies bedroeg in 1960, 280 miljoen m³. De

schattingen voor 1980 en 2000 bedragen resp. 780 en 1160 miljoen m³. De huidige winningsmogelijkheden belopen echter slechts 330 miljoen m³! De milieu-hygiëne is een dermate complex terrein dat met deze enkele karakteristiek volstaan wordt. Wellicht kan de redactie van Forum nog eens een geheel nummer aan deze boeiende materie wijden.

- 1 Forum 1-1964, ir. P. K. A. Pennink; 2000, een schets.
- 2 Nota inzake de Ruimtelijke Ordening-1960.
- 3 Jaarverslag 1963 — Rijksdienst voor het Nationale Plan.
- 4 Jaarverslag 1962 — Rijksdienst voor het Nationale Plan.
- 5 Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie augustus/september 1964.
- 6 Economische Statistische Berichten 14 en 21 augustus 1963. Dr. ir. A. W. G. Koppejan: De ontwikkeling van het aantal landbouwbedrijven in Nederland.
- 7 Jaarverslag 1961, Rijksdienst voor het Nationale Plan.
- 8 Tijdschrift voor Stedebouw en Volkshuisvesting juli/augustus 1968. Ir. L. Wijers: bepaling van het grondgebruik voor stedelijke doeleinden.
- 9 Vijftig jaar drinkwater, Ir. C. Biemond: Wateraanvoer voor het Westen des Lands.



Zo zou in vogelvlucht het schematisch perspectief van Nederland anno 2000 kunnen zijn. Geen ongebreidelde uitbreidingen van steden, met wijken waarin enkel gewoond kan worden en die tenslotte in een onontwarbare agglomeratie aaneengroeien, maar duidelijke op zich zelf staande complete steden, waarin alle functies zijn geïntegreerd. Als zelfstandige grootheden kunnen zij deel uitmaken van een grotere eenheid, het stadsgewest, bijv. als drie-eenheid, waarin de onderdelen participeren in gemeenschappelijke voorzieningen. Het land kan als tegenpool van de stad, de steden en stadsgewesten omspelen en scheiden. **Ook met 20 miljoen inwoners zal in ons land volwaardig kunnen worden geleefd.** Maar dan is het de hoogste tijd dat bij bestuurders, economen, sociologen, planologen en architecten een andere gezindheid doorbreekt: zij zullen het gesprek moeten beginnen en elkaar moeten willen verstaan. Dan zal de bestuurder zich werkelijk aan zijn alles omvattende taak moeten zetten en mag hij zich niet meer beperken tot incidentele maatregelen die slechts een antwoord geven op het deelprobleem van de dag. Zou hij bijvoorbeeld niet moeten nagaan of de particuliere zeggenschap over de grond, bij het geconstateerde grote tekort, nog wel

will be numerous facilities for day and week-end recreation: swimming pools, camping sites and lakes for water sports, which are concentrations in a continuum surrounding the town. In itself it is a concentration as well which gradually diminishes towards the edges, i.e. towards the country. All the same, the agrarian function need not be irreconcilable with the recreational one. The combination of farms and the re-allocation of land for reasons of economy can sometimes result in unrestricted spaciousness but also in unrelieved monotony, e.g. in the new polders. In order to prevent the latter, trees should be planted to enliven our flat country. Not just a few wind breaks or dull fast-growing trees along the roads will be sufficient; real wide forest strips to surround the agrarian plots will be needed. They will be able to act as a buffer against the influence of the arterial roads; they will be able to form a transition and simultaneously a separation of dissimilar elements such as national parks and playing fields, the town woods and the country. In these woods, space can be reserved for recreation, for tents and caravans. These recreation grounds, scattered harmoniously over the country, could be operated by

verantwoord is en zou hier niet de socialisatie van het particuliere grondbezit uit moeten voortvoelen? De econoom zal zich niet alleen moeten bezighouden met de economie op korte termijn, maar zou zich ook op langere termijn moeten instellen en bijv. op de economische aspecten van kwantiteit en kwaliteit. De socioloog en de planoloog moeten zich niet beperken tot de wetenschappelijke registratie van verleden en heden, maar zij zullen een wetenschappelijk verantwoorde visie op de toekomstige maatschappelijke en technische ontwikkeling moeten durven geven. Zij allen tenslotte, de gemeenschap, zal de opgave moeten formuleren, aan welke architect gestalte geeft. Hij zal dat niet mogen doen als een geometrische invuloefening, in de vorm van het al of niet technisch verantwoord naast elkaar zetten van functies, maar veeleer vanuit een diep menselijke bewustzijn, als beeldhouwer van onze materiële omgeving. Thans is het aan de Nederlandse samenleving of zij de harmonie van de orde verkies, boven de ontstellende monotone van de chaos.

(Pennink)

the local population to supplement their agrarian earnings. This holds for the villages and small towns as well. In so far as they are not destined to accommodate the overflow of the growing urban population they will remain rather static. This is imperative, otherwise they might contribute to the contamination of the country. Yet they will be able to find new vitality in a recreational function. They can render services with shops, hotels and restaurants. Their yacht-basins, shooting-grounds, scenery and folklore will offer many attractions to the townspeople who are seeking rest and recreation. This might be a bird's-eye view of the schematic perspective of the Netherlands in the year 2000; no unbridled expansion of towns with residential districts; no inextricable knot of urban tentacles but clearly defined complete towns. The country as anti-pole of the town can embrace and separate the towns and urban areas. Also with 20 million inhabitants our country will be a very adequate place to live in. However, in that case, it is a matter of urgency that the authorities, sociologists and town planners should keep their views. They should start cooperating keeping an open mind for each other's problems. The authorities will

Verwijzingen, (illustraties en literatuurlijst).

¹ 1 januari 1961.

² Cijfers ontleend aan het jaarverslag 1961 van de Rijksdienst voor het nationale plan.

³ Cijfers ontleend aan de Bouwnota '62.

⁴ Dr. D. Burger Hzn., „Samenwerking bij indeling en gebruik van grond in Nederland“, (1962).

⁵ Prof. dr. P. J. Bouwman „Algemene maatschappijleer“, (1949).

be faced with a comprehensive task and they cannot be allowed any more to confine themselves to taking incidental measures for solving minor current problems. Would not it be commendable if they investigated whether private control of land is still justifiable in view of the great shortage. Their findings might be that private property ought to be nationalized. The economist should not only occupy himself with short term economic planning, but also with future aspects of quantity and quality. The work of the town planners and sociologists should not be restricted to the scientific registration of the past and the present, but they should dare to give a scientific vision on the future social and technical developments. All of them, i.e. society, will have to formulate the instructions and the architect has to give them shape, not as a geometric exercise, on the contrary, the human aspect should be his first consideration. He must be the sculptor of our material surroundings. Is it now up to the Dutch society whether it prefers the harmony of order to the appalling monotony of chaos.

(Pennink)

**Nait zoezen
moar
broezen—
Willem Jan
Landman**



Het is bijzonder om te zien hoe een fenomeen als krimp zich ontwikkeld en hoe dorpen hieraan van karakter veranderen. Ik ben opgegroeid in Delfzijl, een Groningse gemeente waar in mijn geboortjaar 1978 nog rond de 34.000 inwoners woonden en er 'veel' te doen was voor jong en oud. Dit had een grote aantrekkingskracht op de bewoners zowel binnen als buiten de regio. Een van de bekendste discotheken van Nederland, 2 Night, trok in de weekeinden veel jongeren aan; en grootse evenementen als Delfsail, zeilwedstrijden op de Eems, een catamaran zeilschool aan de dijk, het zee-aquarium met een herberg en een camping met verkeerspark zorgden voor een gevarieerd aanbod van ontspanning.

❖❖❖ In de afgelopen jaren is de regio Delfzijl flink uitgedund en zijn veel inwoners vertrokken naar andere plekken, zoals de stad Groningen, maar ook verder hiervandaan, in de meeste gevallen vanwege betere perspectieven op de arbeidsmarkt. Momenteel wonen er (ondanks enkele gemeentelijke herindelingen) in de gemeente Delfzijl 25.056 inwoners en is de verwachting dat door de aanhoudende krimp dit aantal rond de 15.000 inwoners uit zal komen. Van deze gemengde uitstroom door natuurlijke invloeden, maar ook door gebrek aan voorzieningen, maakte ikzelf ook deel uit. Ik ben in de stad Groningen gaan studeren en wonen om vervolgens in Amsterdam verder te gaan studeren en werken. Amsterdam stond bekend om zijn internationale oriëntatie en verschillende toonaangevende architecten. In mijn opleiding aan de Academie van Bouwkunst mocht ik hier ook daadwerkelijk aan proeven. Je kreeg het gevoel dat daar 'de hele wereld' aan je voeten lag.

Er zijn van mijn generatie en de daarop volgende generaties meerderen op deze manier vertrokken. Met deze trek heeft het fenomeen krimp voornamelijk in de grensstreken van Nederland met Duitsland en België, haar intrede gedaan. Veel effecten van deze uitstroom, van voornamelijk jonge mensen, zijn zichtbaar aan de toenemende vergrijzing en het fuseren c.q. sluiten van scholen. Met de ontwikkelingen van het Mkb en de zorg is het niet heel anders gesteld.

De laatste jaren bezoek ik de provincies Friesland en Groningen - en dan vooral Delfzijl en Leeuwarden - nog regelmatig en heeft het fenomeen krimp steeds meer mijn aandacht gekregen. Dit wordt versterkt door mijn inmiddels afgeronde architectuur opleiding en de hierna gegroeide interesse in de stedelijke ontwikkelingen in relatie tot de architectuur en de Groningse cultuur. Recentelijk ben ik begonnen mijn ideeën hierover te bundelen en te zoeken naar hoe ik met de 'krimp'-thematiek iets kan doen. Het fenomeen vraagt om een onderzoek vanuit mijn eigen interesse en mijn vraag of krimp regio's ook een impuls kunnen krijgen waardoor krimp omgezet kan worden in kansrijk.

Wat mij het meest verbaast, is dat we in Nederland überhaupt met problemen als krimp te kampen hebben. Als je vanuit een geografisch ruimtelijk perspectief naar Nederland kijkt, moet je vaststellen dat Nederland eigenlijk maar een extreem klein maar wel opvallend landje is in deze wereld en het wel heel bijzonder is dat dit haar overkomt. We zitten in principe binnen 2,5 uur met de auto of de trein vanuit het dichtstbevolkte gedeelte van Nederland, waaronder Amsterdam, zowel op een Waddeneiland als in Maastricht. Dit geldt omgekeerd uiteraard ook. Waarom worden er dan geen kansen in deze gebieden gecreëerd waar de ruimte ligt



en we eigenlijk zo weer in de (rand)stad kunnen zijn? In landen zoals Zwitserland met grotere afstanden als gevolg van een berglandschap of Canada met de uitgestrektheid tussen dorpen en steden, kan ik me van het fenomeen krimp aldaar veel gemakkelijker een voorstelling maken.

❑❑❑ In mijn zoektocht naar de mogelijkheden in krimp regio's richt ik mij voornamelijk op de Noordelijke provincies. Aangezien wij niet uniek zijn in Nederland met het fenomeen krimp, probeer ik ook de vergelijking aan te gaan met het buitenland. Aanleiding voor mijn focus op het buitenland vormde de lezing van Rem Koolhaas op 26 oktober 2015 op de Harvard University met als thema 'countryside'.

❑❑❑ Stephan Petermann van het onderzoeks- en publicatiebureau AMO van het Office for Metropolitan Architecture (OMA) heeft mij verteld dat ze met AMO op zoek zijn naar een nieuwe focus op plattelandsonwikkelingen en sinds 2009 bestuderen ze in dit verband ook de ontwikkelingen in Andermatt. Stephan schreef er een artikel over (gepubliceerd in Architectural Design) met de titel 'Best of Both Worlds - Lamenting Our Path to the Future' en blikt terug op de ontwikkelingen in Andermatt op basis van de in 2015 verschenen documentaire van Leonidas Bieri. Voor de Tweede Wereldoorlog was Andermatt een drukbezochte vakantiebestemming, maar na het vertrek van een grote militaire basis verdween er een solide basis en verloor Andermatt de status van vakantieoord voor de elite van Zwitserland. Totdat in 2008 de Egyptische miljardair Samih Swiris over kwam vliegen en neerstreek in Andermatt. De documentaire met als titel Global Village laat systematisch de evolutie van Sawiri's project zien en dit doet volgens Stephan meer lijken op een



Het datacentrum van Google in de Eemshaven



Eemshaven, de kolenhaven met een kraanschip voor windmolens



grote Griekse tragedie voor Andermatt dan de titel van de documentaire doet vermoeden.

❏ Om de verdere leegloop in Delfzijl tegen te gaan zijn er momenteel enkele centrumplannen in uitvoering, zoals het initiatief van de winkeliers en bewoners om samen met de gemeente het centrum te verdichten onder de titel 'Koers 2022'. Hier wordt gewerkt aan het herinrichten van de 3 hoofdstraten door de winkels weer bij elkaar te plaatsen en zo compactheid en verbondenheid te organiseren in een tot nu toe versnipperd centrum. Het centrumplan bevat tevens het buitendijks aanleggen van een kwelder, een groot strand, een evenementen terrein en een camperplaats. In dit actieplan 'Koers 2022' voor Delfzijl ontbreken tot op heden nog de plannen voor de omliggende dorpen, waar de elementen voor een prettige woonomgeving van nature aanwezig zijn.

❏ Een ander voorbeeld in de provincie Groningen waar aan de krimp wordt gewerkt is de gemeente Stadskanaal-Musselkanaal. Hier vindt ook op basis van de wensen van de bewoners een transformatie plaats dat toekomstperspectieven voor meer maatschappelijke verbondenheid biedt. Stadskanaal en Musselkanaal zijn van oorsprong lintdorpen, gericht op het transport over het water. In de komende jaren wordt hier gewerkt aan het herstellen van deze structuur om van daaruit weer door te bouwen aan verdere verbondenheid. De lintbebouwing wordt herontwikkeld of vervangen door nieuwbouw. (Woningen in de achterstandswijken van Stadskanaal en Musselkanaal, welke niet aan het lint staan, worden gesloopt en worden binnen de lintbebouwing teruggebracht om meer samenhang te creëren.)

❏ Een tweede voorbeeld dat voor een vergelijkbare impact kan gaan zorgen in de regio wordt uitgevoerd onder de naam het 'gronings gereedschap' dat zich richt op de toekomst van leegstaande koopwoningen in krimpgebieden. De meest interessante ingrepen in het krimpgebied, die momenteel in uitvoering zijn, liggen in de Eemshaven, ten noorden van Delfzijl. Het is voornog een industriële ingreep en nog niet verder uitgewerkt in een stedelijke- en landschappelijke aanpak, maar welke wel kunnen zorgen voor een grote impuls in deze ontwikkelingen voor de regio.

❏ De Industrial Services Group is in de Eemshaven bezig met de bouw van een mega datacentrum voor onder meer de grootste zoekmachine van de wereld Google. Google heeft zich hier gevestigd in verband met de nabijheid van meerdere elektriciteitscentrales en een trans-Atlantische internetkabel die in de Eemshaven aan land komt. In de werkgelegenheid levert dit nieuwe datacentrum uiteindelijk 150 nieuwe banen op. Tijdens de bouw werken er op het hoogtepunt nog eens meer dan 1000 bouwvakkers. Ook is Google inmiddels actief in de provincie Groningen met het stimuleren van de jongeren door een ICT opleiding aan te bieden.

❏ Naast de bouw van het datacentrum door Google en de bouw van meerdere elektriciteitscentrales en de windmolenparken op het land, heeft Van Oord hier ook een offshore basis gehuisvest, van waaruit ze bouwen aan het grootste windmolenpark, Gemini, van Nederland/Europa op zee ten Noorden van Schiermonnikoog. De treinstations in Roodeschool en de Eemshaven worden vernieuwd voor een betere ontsluiting van de bootverbinding naar het Duitse Waddeneiland Borkum. Ook liggen er geregeld Mega Cruiseschepen van de Meyer Werf uit Papenburg met



een tussenstop in de Eemshaven. Ik vraag mezelf in het perspectief van deze positieve ontwikkelingen in dit 'krimpende' gebied af wanneer de Eemshaven voor Noord-Nederland de cruiseschepen haven wordt om net als Rotterdam en Amsterdam buitenlandse toeristen ons land te kunnen tonen.

❑❑❑ Als de provincie zorgt voor een snelle treinverbinding met Groningen zouden hier nog meer ontwikkelingen een plaats kunnen krijgen. Ik denk dan aan de tweede zeehondencreche van Lenie 't Hart, een grote camping, een nieuw festivalterrein voor Noord-Nederland en goed toegankelijk voor Duitse bezoekers. Luchthaven Eelde kan een hub beginnen door de komst van een Offshore helihaven en deze inzetten voor rondvluchten boven de Provincie en de Duitse Waddeneilanden. De Kite-surfers hebben inmiddels de kwelders buiten de dijk ontdekt ten Noorden van de Eemshaven om volop te genieten van de altijd aanwezige wind!

Links:

www.holwerdaanzee.nl
www.groningsgereedschap.nl
www.oma.com
www.geminiwindpark.nl
www.naitzoezenmoarbroezen.nl

Noël van Dooren is landschapsarchitect en onderzoeker. Sinds 1 februari is hij lector Duurzame voedsellandschappen in stedelijke regio's aan hogeschool Van Hall Larenstein te Velp. In 2016 verwacht hij zijn promotieonderzoek Drawing Time te verdedigen aan de Universiteit van Amsterdam. Noël van Dooren was hoofd Landschapsarchitectuur aan de Academie van Bouwkunst te Amsterdam van 2004 tot 2009. Als vakjournalist was hij jarenlang verbonden aan het tijdschrift *Blauwe Kamer* en van 2013 tot 2016 zat hij in de editorial board van *Journal of Landscape Architecture*. Na 5 jaar als landschapsarchitect gewerkt te hebben ging hij in 1997 zelfstandig verder als ontwerper en adviseur.

Joost Ector (Eindhoven, 1972) studeerde in 1996 cum laude af aan de TU Eindhoven en trad direct daarna in dienst bij de Rotterdamse architect Jan Hoogstad. In 2002 werd hij samen met Max Pape eigenaar van het bedrijf, Ector Hoogstad Architecten. Het bureau ontwerpt voor vrijwel alle sectoren, met een nadruk op complexe, vaak multifunctionele publieke ontwerpgegevens. De laatste jaren is o.a. gewerkt aan grootschalige projecten voor diverse Nederlandse universiteiten, cultuurgebouwen, transformatieprojecten en de 'grootste fietsenstalling ter wereld' onderdeel van het nieuwe Stationsplein in Utrecht. Ector is bestuurslid van de BNA en schrijft (op persoonlijke titel) voor *Architectenweb.nl* een vaste maandelijks column.

Mick Eekhout studeerde Bouwkunde in Delft (1973), had 8 jaar een architectenbureau en richtte in 1983 Octatube op, specialist in design & build van complexe dak- en gevelconstructies. In 1989 promoveerde hij op ruimtelijke constructies en van 1991 tot 2015 was hij parttime hoogleraar Productontwikkeling in de architectuur in Delft. Hij was formateur van 3TU Speerpunt Bouw in 2010; secretaris van Stichting Reddekuip, en lid van de KNAW en ActI. Eekhout beijvert zich met innovatie en ontwikkeling van de bouwsector. Meest recente werken van Octatube - i.s.m. de verschillende architecten - zijn de gevels van de Markthal Rotterdam, het atriumdak van het Gemeentemuseum Den Haag en de entreehal van het Van Goghmuseum. Mick Eekhout schreef meer dan 20 boeken en 400 artikelen.

Gert van den Heuvel (1958, Utrecht) is afgestudeerd en gepromoveerd aan de TU Delft in het vakgebied Verkeerskunde. Na enkele jaren gewerkt te hebben aan de TU Delft, volgde een loopbaan op diverse plekken in de spoorsector. Hij houdt zich vooral bezig met dienstregelingontwikkeling en de capaciteitseffecten daarvan op het spoorwegnet. Momenteel houdt hij zich bezig met de introductie van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS. Als bestuurslid van de afdeling Verkeer en Vervoer van het KIVI, de beroepsvereniging van ingenieurs, houdt hij zich in bredere zin bezig met mobiliteitsvraagstukken. Welke trends zijn er te bespeuren en wat betekent dit voor de beroepspraktijk van verkeerskundigen?

Willem Jan Landman (1978, Delfzijl) is in 2010 afgestudeerd als architect aan de Academie van Bouwkunst Amsterdam, met zijn afstudeerproject 'Urban Festival Landscape'. Sinds 2006 is hij werkzaam voor Paul de Ruiter Architects in Amsterdam. Voor dit bureau heeft hij aan verschillende projecten gewerkt, zoals het Bijlmer Parktheater, de energie neutrale Villa K in Duitsland en de autarkische villa Kogelhof in Zeeland. Sinds 2014 vervult hij de rol van Business Developer voor het bureau. Landman is sinds 2015 columnist en heeft o.a. columns geschreven over de relatie tussen daglicht en innovatie in architectuur. Onlangs heeft hij de expo-sitie 'Het Festival van de ongebouwde IJ-Oever plannen' georganiseerd en werkt hij nu aan een onderzoek naar het fenomeen 'krimp'.

Harvey Otten is architect. Sinds 1995 ontwerpt en begeleidt hij de bouw en verbouw van woningen, stedenbouwkundige invullingen, winkelcentra, en scholen. Voor ontwikkelingen als de transformatie van de Jan Ligthartschool en de herbestemming van een Bijlmerparkeergarage tot World of Food nam hij zelf het initiatief. Hij maakt deel uit van de coöperatie XOOMlab. Vijftien ruimtelijke professionals werken samen op deze creatieve werkvloer op IJburg. Naast zijn werk is hij onder andere voorzitter van de stichting de Architectenwinkel en schrijver van het blog *Andere Tijden Architectuur*.

Jurriaan van Stigt (1962, Amsterdam) studeerde cum laude af in Delft in 1989 op de Weesper-Wibautstraat, de mooiste

straat van Amsterdam. Hij begon daarna een bureau met Marianne Loof onder de naam Loof en van Stigt Architecten en vormt sinds 2005 met Adriaan Mout een partnerschap van drie onder de naam LEVS Architecten. Realiseerde naast veel spraakmakende projecten, de nieuwbouw voor een jeugdinstelling in Den Helder en de verbouwing van het Ignatiusgymnasium in Amsterdam. Jurriaan is bestuurslid geweest van AetA, hoofdredacteur van Forum en voorzitter van de stichting Dogon Onderwijs.

Tijl Uytenhaak (Amsterdam, 1981) heeft gestudeerd aan de TUDelft (MSc Architectuur 2010, MSc Civiele Techniek 2011). Tijdens zijn studie heeft hij eerst een stage gelopen bij Arup Melbourne en is daarna in dienst gekomen bij Arup Amsterdam, eerst parttime naast zijn afstuderen en daarna full-time. In November 2011 is hij vanwege de crisis naar Arup London gegaan, eerst bij Arup Associates, later als onderdeel van de Building Engineering Groepen. Binnen Arup heb ik aan verschillende projecten gewerkt waaronder: Uitbreiding Amsterdam RAI (Bentham Crouwel Architecten); Station Arnhem (UN-studio); Holland Green Londen, renovatie betonnen schaalconstructie en nieuwbouw (OMA, Allies and Morrison en West8); Sagrada Familia, haalbaarheids studie om de 6 resterende torens uit te voeren in voorgespannen steen in plaats van beton; Oman Botanical Gardens (Grimshaw Architects).

Hans Venhuizen onderzoekt de rol van cultuur in de ruimtelijke ordening, ook wel aangeduid met het begrip culturele planologie. Hij richt zich op vestigings- en planningsprocessen in de ruimtelijke ordening en neemt daarbij cultuur als vertrekpunt. In alle projecten van Venhuizen speelt de relatie tussen spel en ernst een hoofdrol. In het boek 'Game Urbanism', met casestudies, context, methodes en reflectie, laat Venhuizen een fundamenteel andere manier van kijken naar ons ruimtelijk handelen zien, waarin cultuur een vanzelfsprekende en sturende plaats inneemt.

Tim Vermeend (1981) volgde van 1999 tot 2005 HTS Groningen en van 2005 tot 2007 (cum laude afgestudeerd) TU Delft. In 2008 heeft hij zijn bureau

Urban Climate Architects opgericht en is hij partner geworden bij van Helden en Partners architecten. In 2011 heeft hij dat overgenomen en zijn de 2 bureaus 1 geworden. Inmiddels is het bureau sterk groeiende en heeft een vestiging in Groningen alsmede een in Delft. Vanaf 2008 is hij werkzaam bij Urban Climate Architects (UCA); 2009-2010 stadsarchitect gemeente Winschoten; 2009-2012 green label investements groep; en in 2014 is hij mede bestuurder geworden bij Bium.

Nico Zimmermann (1954, Amsterdam) studeerde aan de Amsterdamse Academie van Bouwkunst. Naast zijn bureau ITZ-Architecten is hij redactielid van Forum en actief in uiteenlopende organisaties, recent in de BNA Kring Amsterdam en verder als bestuurslid van KIVI-NIRIA bouw. Ook is hij redactielid en mede-auteur van Jellema Hogere Bouwkunde en werkzaam in diverse welstandscommissies voor de WZNH als ook adviseur voor de Provincie Noord-Holland. In 2011 werd zijn ontwerp voor een archivering- en digitaliseringgebouw Hulshoff in Amsterdam-Noord genomineerd voor de Amsterdamse Architectuur Prijs.

Enno Zuidema (1968) is stedenbouwkundige, oprichter van Enno Zuidema Stedebouw. In 1998 won hij als lid van een kwartet de Eo Wijersprijis met Wadland, een toekomstscenario voor Noord-Nederland en in 2008 won het bureau de Eo Wijersprijis met Kerend Tij over de Drechtsteden. Zuidema ziet participatie als logisch vertrekpunt. Hij werkte met vier anderen in het programma Stedenbouw als Veranderkracht aan de relatie tussen stedenbouw en organisatiekunde. Enno Zuidema is betrokken bij de aanpak van krimp in Noord-Nederland, de opgaven in het aardbevingsgebied en leefbaarheidsvraagstukken in de regio. Van 1998-2003 was hij hoofd stedenbouw AvB Rotterdam. Verder is hij regelmatig gastdocent en jurylid, organiseert hij masterclasses en leerkringen en treedt als gespreksleider en inleider op.



Hef gestloopte Delfzijl (foto Willem Jan Landman)



TOENAME AANTAL STADSBEWONERS PER LAND 2050



TOENAME AANTAL STADSBEWONERS PER LAND 2050