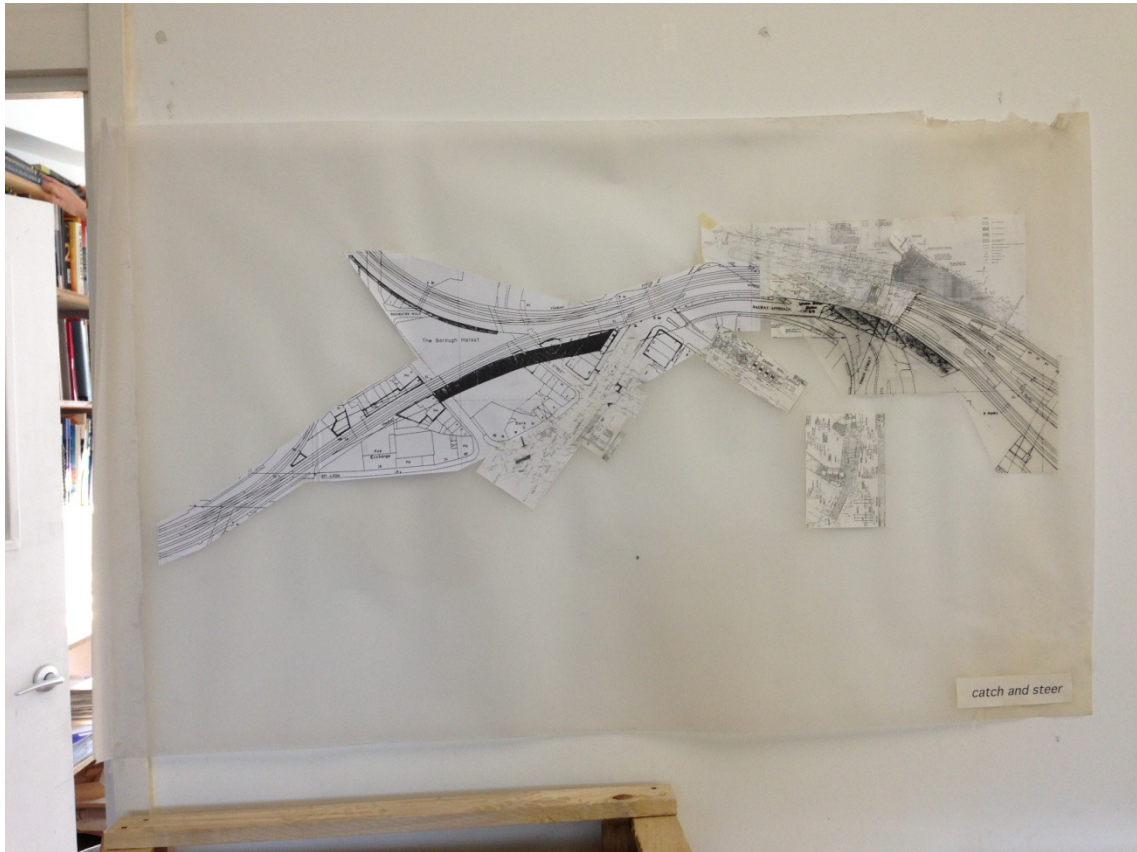


Catch and Steer



27 augustus 2014

Catch and Steer

Deel A, ontwerpmethode

27 augustus 2014

Inleiding

In het Londen en het Verenigd Koninkrijk bestond na de Tweede Wereldoorlog een uitgebreid ruimtelijke ordeningsapparaat dat tot doel had de wederopbouw van het land centraal te sturen. Dat apparaat heeft tot het aantreden van Margaret Thatcher in de jaren '80 gefunctioneerd. Onder haar bewind is het planningsapparaat snel ontmanteld. De overheid speelde vanaf dat moment een zeer beperkte sturende rol en richtte zich op de kerncompetenties die te maken hebben met het milieu en de infrastructuur. Bij bouwinitiatieven en stedelijke vernieuwing laten de Britse centrale en lokale overheden het initiatief thans aan private partijen en beperken zich tot hun controlerende functie. In London is scherp duidelijk geworden wat er gebeurt als de overheid zich terugtrekt. Londen lijkt in het perspectief van gelijksoortige actuele tendensen een bruikbaar leerstuk.

Dit onderzoek spitst zich toe op de ontwerpmethodiek zoals die door de twee oprichters van het Londense bureau East, Mark Brearley en Julian Lewis, is ontwikkeld. Brearley noemde die aanpak *Catch and Steer*, daarmee een benadering van het stadsontwerp suggererend die uitgaat van aanwezige investeringsstromen en bouwinitiatieven en deze probeert te bundelen, te versterken en te benutten om nieuwe investeringen uit te lokken. Voor een goed begrip van deze ontwerpmethodiek is het nodig om te verduidelijken uit welke historische, vakmatige en maatschappelijke context deze voortkwam. De beperking tot het werk van Brearley en Lewis is zowel verhelderend als versluisend. Het is verhelderend, omdat hun ontwerpmethodiek min of meer accuraat beschreven kan worden binnen de planningspraktijk van Londen. Bovendien is interessant om deze ontwerpmethodiek te beschrijven aan de hand van het werk van het ontwerpbureau East en het latere werk van Brearley binnen de Londense overheid. Nagegaan kan worden in hoeverre er continuïteit bestaat tussen de ontwerpmethodiek van *Catch and Steer* in de private en de publiek sector en waaruit deze bestaat. Het is versluisend, omdat deze beperking tekort doet aan andere invalshoeken en het werk van andere interessante [al dan niet verwante] ontwerpers. Omdat dit onderzoek een ontwerpmethodisch karakter heeft is echter

niet voor een brede benadering gekozen, maar voor de bestudering van twee complementaire, maar verschillende beroepspraktijken.

Gekozen is daarnaast voor een specifieke invalshoek voor het ontwerp, namelijk dat van het stadsontwerp. Daarmee wordt een brede reeks aan ontwerpinstrumenten voor de stad gedekt. Planning, stadsontwikkeling, stedenbouwkunde suggereren in semantisch opzicht een grote mate van afstand tot de concreetheid van de stad. Stadsontwerp staat in dit stuk voor alle ontwerp-instrumenten die ten dienste staan van de verbetering van de stad: van de beleidsnota tot de keuze voor een lantaarnpaal, van het structuurplan tot het landschapsonwerp, van het spoorwegviaduct tot de winkelpui, van verf tot bewegwijzering.

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van publieke bronnen, van ongepubliceerde teksten en van interviews met diverse deskundigen. Verschillende van deze teksten zijn zelfstandig te lezen en hebben mogelijk een eigenstandig belang en zijn daarom als bijlage toegevoegd.

Tenslotte moet benadrukt worden dat Catch and Steer een interpretatie is van een praktijk die nog volop in beweging is. Voor een al te hermetische theoretische of methodische inkadering van deze praktijk of voor historiografische benadering is het bepaald te vroeg. Dit rapport baseert met de status quo van vandaag en beperkt zich tot een verkenning van een betekenisvolle, of in elk geval veelbelovende, vernieuwing van het stadsontwerp.

Londen, het impliciete plan voor de Unieke Stad

Zoals elke metropool bezit Londen haar eigen mythologie. Deze is nooit treffender geformuleerd dan door Steen Eiler Rasmussen in zijn boek 'London, The Unique City'.¹ Volgens deze mythe is Londen geen stad, maar een verzameling aan elkaar gegroeide dorpen. Anders dan op het West-Europese continent zou geen sprake zijn geweest van bestuurlijke machtsconcentraties door koningen en keizers die dankzij grote doorbraken monumentale stedelijke ruimten mogelijk maakten. Anderzijds is Londen ook geen product van een burgerlijke consensusmaatschappij. Londen heeft met andere woorden nooit de politieke situatie gehad die Hausmann's barokstad in Parijs mogelijk maakte, maar heeft ook nooit de strikte zelfregulering van de burgerij in de Amsterdamse binnenstad tijdens de Gouden Eeuw gekend. Natuurlijk heeft Londen een stelsel van stenige openbare ruimten, straten en pleinen. Tegelijkertijd is de natuur nooit ver weg. Er is een uitgebreid tweede stelsel van parken en tuinen, ook wel Human Nature genoemd, aanwezig in deze Unieke Stad.

¹ Steen Eiler Rasmussen, *London, the Unique City*, MIT Press, Cambridge MA, 1937.

De doorbraak voor Regent Street, ontworpen door John Nash, is de uitzondering die de regel bevestigt. En zelfs Nash's plan illustreert terloops twee hardnekkige eigenschappen van het Londense stadsontwerp: plannen worden zelden perfect uitgevoerd en de natuur speelt een belangrijke rol in het functioneren van de stad. Rasmussen liet zien hoe het ontwerp van Nash onder invloed van de onderhandelingen zijn radicale axialiteit verloor en wees erop hoe belangrijk het was om met dit plan een verbinding te construeren tussen the City en de Human Nature van Hampstead Heath.

Volgens diezelfde mythologie is het geen wonder dat de tuinstadstadgedachte in Londen is uitgevonden. De eerste tuinsteden in Welwynn en Hampstead lagen op afstand van de stad en waren voor hun succes afhankelijk van de groene tussenruimte, de onverstedelijke ruimten tussen de City en de suburbs. Er loopt een continue lijn van de dorpsgewijze verstedelijking van Londen, via de tuinstadgedachte naar de nog altijd heldhaftig verdedigde Green Belts rondom Londen. Al in 1580 verbood Koningin Elisabeth I het bouwen binnen een afstand van 3 mijl van de stadspoorten. In 1657 werd een wet aangenomen die afdwong dat binnen een straal van 10 mijl van Londen alleen huizen op veel eigen grond konden worden gebouwd waardoor alleen lage dichtheden in de stadsuitbreidingen mogelijk waren. Pas in 1947 de Town and Planning Act aangenomen waarmee de randgemeenten de bestuursrechtelijke mogelijkheid kregen om bouwinitiatieven af te wijzen. Tot die tijd werd de Green Belt verdedigd met alle middelen die de overheden ten dienste stonden. In de eerste helft van de twintigste eeuw kochten de randgemeenten grond op om bebouwing onmogelijk te maken. De noodzaak om deze instrumenten te ontwikkelen zijn gevoed door ideeën die binnen de ontwerpwereld werden gegenereerd. Te denken valt aan het voorstel van Sir Raymond Unwin [een architect die onlosmakelijk is verbonden met de tuinstadgedachte] uit 1933 voor een Green Girdle met recreatief groen en sportvelden rondom Londen en de Ringstad van Sir Patrick Abercrombie uit 1944. De dialectische verhouding tussen wat tegenwoordig ontwerp onderzoek genoemd wordt en de beeldvorming heeft lange wortels in het Verenigd Koninkrijk.

Hier zijn volstrekt andere mechanismen aan het werk dan in het continentale stadsontwerp. Het heeft alles te maken met de rol van de overheid. In het Verenigd Koninkrijk ontbreken de centraal gestuurde bureaucratie en het juridische instrumentarium die de stedelijke planologie op het continent kenmerken. Hampstead Garden City was een privaat initiatief. Er bestaat geen nationaal of regionaal plan. In vergelijking met het Nederlandse bestemmingsplan is het Britse equivalent zeer globaal. Bestemmingen worden slechts in hoofdlijnen aangeduid. De bijhorende kaarten zijn nauwelijks gedetailleerd. Ter vergelijking: nut en noodzaak van het regionale en nationale plan werden in Nederland voor de tweede wereldoorlog heftig bediscussieerd, maar zijn tijdens de bezetting door de Nazi's in Nederland ingevoerd en niet meer teruggedraaid. De

centralistische staatsinrichting is aan het Verenigd Koninkrijk voorbij gegaan. Het heeft, behalve de Romeinse bezetting, geen dictaturen en bezettingen gekend en zelfs de Romeinen lieten het tribale recht in ongemoeid en voerden hun imperialistische Romeinse Recht niet in. Het Verenigd Koninkrijk heeft geen grondwet. Zakelijke conflicten worden via het gewoonterecht [case law] beslecht. Het is heel gewoon dat bouwvoorschriften via Acts slechts de maatschappelijke noodzaak en de premisse voor regels formuleren om de regels zelf in het gewoonterecht te laten uitkristalliseren. Het Britse recht stelt de accommodatie van conflicten en onderhandelingen van het individu a posteriori centraal en is in vergelijking met het continentale Romeinse recht veel minder ingericht op de belangenbehartiging van het collectief a priori. Het Verenigd Koninkrijk is het land van de debatcultuur. Bij gevolg zijn excentriciteit en retoriek nuttige persoonlijke eigenschappen.

Bouwprojecten, of die nu groot of klein zijn, worden in het Verenigd Koninkrijk in micro-contextuele verhoudingen onderhandeld. De Franse architectuurcriticus Irénée Scalbert stelt overtuigend dat in London een sterk lokaal activisme bestaat dat de kop op steekt bij iedere wijziging van de status-quo.² Interventies hebben veel sterker een ad hoc karakter dan in de continentale top-down planning. Omgekeerd kan de Londenaar, anders dan de Parijzenaar bijvoorbeeld, er niet op vertrouwen dat bouwinitiatieven op ambtelijk en bestuurlijk niveau zijn gewikt en gewogen. Het latente buurtactivisme van de Brit is cultureel bepaald en is in zijn cultuur broodnodig. Volgens Scalbert betekent dat alles echter niet zozeer dat er geen plan is. Noties als de Green Belt zijn veeleer impliciete plannen, die worden gedragen door verhalen, gewoonten en ambities en die vervolgens met diverse beschikbare middelen, uiteenlopend van bestuurs- en privaatrechtelijke maatregelen tot grondaankopen, worden aangevochten en verdedigd. Een recente variant van zo'n impliciet plan is de revitalisering van de Londense Southbank, die door Lord Richard Rogers is uitgedaagd met een mix van ambities: de moderne hightech als architectuurstijl, het pictorale [op de townscapes van Gordon Cullen geïnspireerde] stadsbeeld, het mediterrane straatleven met caféterrassen. Dat alles werd vermengd met de Biotic Space die in de wereld van de High Tech architectuur populair was. De Southbank is niet top-down gepland, maar is stap voor stap ontwikkeld op basis van onweersproken eigentijdse ambities, dromen en verlangens- op consensus dus.

Scalbert wijst erop dat in de voorbereiding op beleidsvorming behalve het ontwerpend onderzoek een andere Britse traditie beslist niet uit het oog mag worden verloren, namelijk de narratieve cultuur. Het vertellen van verhalen in de vorm van Shared Literature ontsluit lokale culturen. Door het steeds opnieuw vertellen krijgen die zo langzamerhand hun waarde en sijn pelen zo door naar de politieke arena. Scalbert doelt niet alleen op de verhalen van Charles

² Interview met Irénée Scalbert door Hans van der Heijden en Patrick van der Klooster, Londen, 19 april 2013.

Dickens, maar ook op de hedendaagse zogenaamde psychogeografische fictie en non-fictie van de auteur Ian Sinclair over de stad Londen. Het boek *London Orbital* [2002] is bijvoorbeeld een verslag van zijn reizen over de ringweg M25.



Psychogeografische fictie

Londen is niet alleen in haar fysieke gedaante week. In vergelijking met de continentale centralistische staat is de Britse bureaucratie eveneens week van aard. Tussen de machtsconcentraties van private partijen en de staat bewegen grotere en kleinere initiatieven die de mythologie van de Unieke Stad voeden.

In het perspectief van impliciet stadsontwerp waarover Scalbert spreekt was het naoorlogse, min of meer centralistische, wederopbouwapparaat een tijdelijke affaire. Sommige deelgemeenten in Londen brachten heroïsche resultaat voort. Te denken valt aan de door Neave Brown ontworpen sociale woningbouw in Camden. Het laat onverlet dat het wederopbouw slechts bestaan heeft zolang het noodzakelijk werd gevonden om grote hoeveelheden woningen te produceren. In de jaren 1980 maakte Lady Margaret Thatcher een einde aan de wederopbouwpraktijk.

Stadsontwerp onder Thatcher

Het beleid van Thatcher is onlosmakelijk verbonden aan de economische crisis van de jaren 1980. Die sloeg in het Verenigd Koninkrijk hard toe. De Britse punkbeweging rebelleerde. De somberheid en het fatalisme van die periode kwamen samen in de No-slogans van die periode: het No Nukes van de anti-kernwapenweging, het No Future van de punks, het There is no such Thing as Society van Lady Thatcher. Het was in die tijd met de ramp met de kerncentrale in Tsjernobyl, de kernwapenwedloop [in de laatste fase van de koude oorlog, maar dat wist

niemand nog] en de Falklandoorlog, dat Thatcher haar geloof in de werking van de vrije markt met alle retorische kracht die in haar was stelde: 'Precies het bestaan van de staat met zijn enorme vermogen kwaad aan te richten is een mogelijke bedreiging van alle morele, culturele, sociale en economische mogelijkheden van onze vrijheid.'³ De overheid en de plannings-machinerie die de wederopbouw van Verenigd Koninkrijk hadden vorm gegeven werden snel ontmanteld. De stad Londen met alle verstrikte belangen van de centrale stedelijke overheid en de deelgemeenten werd onder direct toezicht van het kabinet geplaatst.

De polarisatie die het gevolg was van deze politiek bracht de architectengemeenschap in een crisis. Met het verdampen van de consensus die tijdens de naoorlogse hoogconjunctuur was opgebouwd en de zekerheden die de overheidsbemoeienis aan het stadontwerp bood was het vak toe aan een herijking.

De grote bouwstromen waren opgedroogd. Illustratief was de schets van de situatie door criticus Ian Latham in 1990. 'De sociale woningbouw is vrijwel tot stilstand gekomen, met uitzondering van onderhouds- en renovatieopgaven die door gemeentelijke diensten worden uitgevoerd. Grote, betrouwbare, risicoloze bureaus schijnen aan de haal te gaan met het leeuwendeel van de opdrachten die er zijn en de onderhoudsafdelingen van beheerders en de gemeentelijke diensten lijken te krijgen wat overblijft.'⁴ Latham benoemde de kwalitatieve problematiek die volgens hem opdook in deze sociaaleconomische realiteit: 'Het lijkt wel of alle gebouwen, van spoorwegstations tot musea tot vliegvelden, winkelcentra zijn geworden. Snelle opbrengsten zijn nodig om onze mobiliteitsinfrastructuur te financieren.'⁵ Het kwaliteitsprobleem van het stadontwerp was paradoxaal. Het kwam volgens Latham niet voort uit de afwezigheid van talent, en zelfs niet uit de veronachtzaming van dat talent in de media. Eerder leek het ontwerp-potentieel zich te hebben losgezongen van de alledaagse ontwikkelingspraktijk- of andersom. 'Op het eerste gezicht is het verrassend dat de jaren '80 -het decennium van het design label- en een nog nooit vertoonde mediabelangstelling voor alles wat met architectuur te maken had- een verdere marginalisatie van de bouwkunst met zich meebrachten. Maar wellicht hebben juist die trivialiserende tendensen bijgedragen aan het tekort aan voortreffelijke

³ The very existence of the state, with its huge capacity for evil, is a potential threat to all the moral, cultural, social and economic benefits from freedom. Toespraak van Lady Margaret Thatcher, the Guardian 12 januari 1996.

⁴ Social housing, aside from estate repair, much which is rightly handled by local authority architecture departments, has come to a virtual standstill. Large, reliable, low risk practices tend to get the jobs that are available, and the Property Services Agency and government architects departments tend to get the remainder. Ian Latham, *Politics, philosophy and getting work*, in: Rosamund Diamond, Wilfried Wang [red.], *Reality and Project, Four British Architects*, 9H Publications, Londen 1990, p. 4.

⁵ It seems that all buildings have become shopping malls; from railway stations to museums to airports. Fast returns are required to finance our transport infrastructure. Ian Latham, *Politics, philosophy and getting work*, in: Rosamund Diamond, Wilfried Wang [red.], *Reality and Project, Four British Architects*, 9H Publications, Londen 1990, p. 3.

gebouwen.’⁶ Latham presenteerde de ontwerpdiscipline als een in ideologisch en operationeel opzicht verscheurd landschap.

Latham wees op de internationalisering van de bouwproductie en de spanning en het gebrek aan slagvaardigheid in de ruimtelijke ordening die de radicaal terugtrekkende overheid liet ontstaan. ‘Fundamentele vragen moeten worden gesteld naar de opdrachtverlening in de Britse architectuur. Het vooruitzicht van de aanstaande Europese eenwording maakt dat urgent, niet in het minst omdat de huidige praktijk, waarin de beste architecten van dit land hun beste projecten over de grenzen bouwen, zal versterken. Heeft hebzucht het bij de opdrachtgevers in de bouw gewonnen van eenvoudig winstbejag? [...] De rol van de architectuur wordt van twee kanten beknot: zonder politiek leiderschap of inspirerende kracht is het onmogelijk om consensus op lokaal niveau te bereiken.’⁷

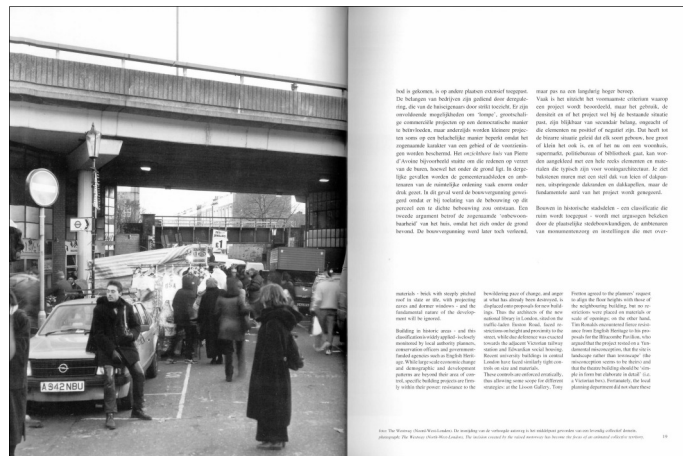
De toonzetting van Latham was geheel in lijn met de sombere semantiek van die tijd. Het is niet zonder betekenis dat hij zijn tekst schreef in de catalogus die bij de tentoonstelling ‘Realiteit en Project’ werd gepubliceerd. Vier jonge Londense bureaus werden opgevoerd als een *tegenbeweging*. Armstrong Associates, Piere d’Avoine, Tony Fretton en Tim Ronalds werden voorgesteld als ‘verantwoordelijke’ architecten die de ‘realiteit’ met een flinke dosis ‘bescheidenheid’ tegemoet traden en werden zo in een kritische verhouding geplaatst tot het schrikbeeld van de ‘grote, betrouwbare, risicoloze bureaus die aan de haal schijnen te gaan met het leeuwendeel van de opdrachten en de onderhoudsafdelingen van beheerders en de gemeentelijke diensten die lijken te krijgen wat overblijft.’⁸ Latham benadrukte de ethiek van de groep en haar maatschappelijke houding en liet de architectonische denkbeelden zelf uiteindelijk voor wat ze waren.

⁶ At first it is surprising that the 1980s –the decade of the designer tag and the unprecedented media coverage of matters architectural- have also seen the further marginalization of the art of architecture in Britain. But then perhaps these trivializing tendencies can be held partially responsible for the dearth of fine buildings. Ian Latham, *Politics, philosophy and getting work*, in: Rosamund Diamond, Wilfried Wang [red.], *Reality and Project, Four British Architects*, 9H Publications, Londen 1990, p. 3.

⁷ Fundamental questions have to be asked about the nature of architectural commissioning in Britain. The immediate prospect of European unity lends this a certain urgency, not least because it may exacerbate the present situation whereby this country’s best architects build their best projects beyond these shores. Has greed come to usurp simple profit as the prime motive of most commissioners of buildings? [...] The role of architecture has been curtailed from both directions: with no political leadership or motivating force to establish a consensus at grass-roots level. Ian Latham, *Politics, philosophy and getting work*, in: Rosamund Diamond, Wilfried Wang [red.], *Reality and Project, Four British Architects*, 9H Publications, Londen 1990, p.3.

⁸ Large, reliable, low risk practices tend to get the jobs that are available, and the Property Services Agency and government architects departments tend to get the remainder. Ian Latham, *Politics, philosophy and getting work*, in: Rosamund Diamond, Wilfried Wang [red.], *Reality and Project, Four British Architects*, 9H Publications, Londen 1990, p. 4.

In 1997 werd werk van vrijwel dezelfde groep architecten [Armstrong Associates was vervangen door Eric Parry] in Antwerpen geëxposeerd. Ook deze begeleidende catalogus kon niet zonder een lange, problematiserende tekst, in dit geval van curator William Mann. Er was echter een belangrijk verschil met de inzet van de voorgaande tentoonstelling. In elk geval voor de duur van de tentoonstelling kreeg de Londense tegenbeweging een inhoudelijke, architectonische focus. De titel van de tentoonstelling was ‘Op zoek naar publieke ruimte.’ Er werd een stap gezet van het design van architectonische objecten naar het stadsontwerp. Daarmee kon Mann de veronderstelde kritische verhouding van de ontwerpers met de erfenis van de Thatcher jaren waarin zij werkzaam functioneerden preciseren. De staat van het land bleef onverminderd zorgelijk, maar volgens Mann gloorde er hoop. ‘Nergens kun je de gevolgen van deze periode duidelijker zien dan in de staat van de openbare ruimten van het land: ze zijn afgeleefd, maar op een vreemde manier bevrijd. Na het welwillende beheer door de verzorgingsstaat, is er nu misschien ruimte voor een nieuw evenwicht gekomen.’⁹



Op zoek naar openbare ruimte, asfaltromantiek

Dit laatste citaat liet echter nog iets anders zien. Mann laadde het afgeleefde asfalt van de stad Londen op een bepaald romantische manier op. Het essay van Mann in de catalogus ‘Op zoek naar openbare ruimte’ werd geïllustreerd met grote zwart-wit foto’s van Lorenzo Albaz. Zijn opnamen brachten alledaagse plekken van Londen rauw in beeld. Na de punkperiode was de Unieke Stad voor de jongere generatie opnieuw sexy.

⁹ Nowhere are the results of this period more evident than in the state of the country's public space: battered, but, in a strange way, liberated. After the benign control of the Welfare State, and the cumulative entropy of the privatized state, perhaps there is now the possibility of a new equilibrium. William Mann, *De openbare ruimte en de 'geprivatiseerde staat' / Public Space and the Privatised State*, in: William Mann, Kristien Gerets, Katrien Vandermarliere [red.], *Op zoek naar openbare ruimte / In search of public space*, de Singel, Antwerpen 1997, p. 12

Mann gaf inzicht in de operationele problematiek van de Engelse terugtrekkende overheid. 'De oprechte zorgen van de architectengemeenschap die in alle ernst over de waarde van de Europese stad sprak, werden ingehaald door de realiteit van de bouwprojecten buiten de stad en door de verschuiving van de macht in het bouwproces. Het publieke belang werd als een ruilmiddel gezien, waarbij openbare voorzieningen [en dat was soms niets meer dan wat parkeergelegenheid], afgeruild werd tegen de toestemming om op grote schaal te bouwen. Dat proces staat bekend als *planningsvoordeel*. De plaatselijke besturen zitten zo krap bij kas dat ze beperkt zijn in hun mogelijkheden om alternatieve voorstellen naar voren te brengen. Ze bevinden zich in een situatie waarbij ze de projecten die hun worden voorgelegd alleen maar kunnen goed- of afkeuren.'¹⁰ De stedelijke ontwikkeling was niet te sturen omdat de mandaten en financiën ontbreken, maar ook omdat de overheid niet meer pro-actief te werk kon gaan. Voor grotere culturele projecten was de Britse samenleving bijvoorbeeld afhankelijk van de investeringsbereidheid van de Loterij. Ontwerpen voor publieke gebouwen werden losgezongen van het stadsontwerp en waren daardoor niet meer te integreren in gebiedsgerichte stedelijke ontwikkelingen.

Volgens Mann sloeg de markt ook in stilistisch opzicht een slag. Met 'het verwerpen van de positieve ruimtelijke ordening werd de huiselijkheid tot een fetish'. Gebouwen werden voorzien van 'een nostalgisch, zogezegd menselijk, laagje vernis op de vaak niets ontziende processen van eng economisch eigenbelang.' Deze 'verering van de symbolen van de traditionele moraal en de gelijktijdige afbraak van de structuren van de gemeenschappelijkheid'¹¹ 'heeft tot de bizarre situatie geleid dat elk soort gebouw, hoe groot of klein het ook is, en of het nu om een woonhuis, supermarkt, politiebureau of bibliotheek gaat, kan worden aangekleed met een hele reeks elementen en materialen die typisch zijn voor woningbouwarchitectuur- bakstenen gevels met een steil dak van leien of dakpannen, uitkragende dakranden en dakkapellen, maar de

¹⁰ The benign concerns of the architectural community, with earnest talk of the virtues of the European city, have been overtaken by the realities of extra-urban development, and by the shift of power in the development process. Public interest has come to be considered in terms of a trade off, where a public amenity [this is sometimes nothing more beneficial than parking space] is given in return for permission for large-scale development: this process is known as 'planning gain'. Local authorities' shortage of funds limits their ability to put forward alternative proposals, leaving them in a position where they can only reject or accept projects before them. William Mann, *De openbare ruimte en de 'geprivatiseerde staat' / Public Space and the Privatised State*, in: William Mann, Kristien Gerets, Katrien Vandermarliere [red.], *Op zoek naar openbare ruimte / In search of public space*, de Singel, Antwerpen 1997, p. 16

¹¹ A nostalgic, supposedly humane veneer over the often brutal processes of narrow economic self-interest. [...] This veneration of the symbols of traditional morality simultaneous with the willing destruction of structures of communality. [...] The rejection of positive planning and the fetishisation of domesticity. William Mann, *De openbare ruimte en de 'geprivatiseerde staat' / Public Space and the Privatised State*, in: William Mann, Kristien Gerets, Katrien Vandermarliere [red.], *Op zoek naar openbare ruimte / In search of public space*, de Singel, Antwerpen 1997, p. 21.

fundamentele aard van het project wordt genegeerd.’¹² De spanning met de punkachtige asfalt-romantiek van Mann schemert duidelijk door. Marktpartijen deden er blijkbaar alles aan om de architectonische productie zo veel mogelijk te normaliseren. Het stadsontwerp in het Verenigd Koninkrijk had zich volgens Mann tot een conflictmijdende praktijk ontwikkeld. Het instrumentarium van de ontwerpwereld werd rap aangepast.

Mann besloot zijn problematiserende inventarisatie met vragen over de toekomst van het stadsontwerp. Het was 1997. Labour stond met Tony Blair aan de vooravond van een historische verkiezingsoverwinning. De Britse politieke tegenbewegingen waren verwachtingsvol. ‘Twee vragen zijn in het bijzonder van belang. Ten eerste, hoe lang zullen de publieke opinie en de regering de voorkeur blijven geven aan bouwprojecten die worden gefinancierd door de Loterij, of kan er met een sterkere strategische blik voor worden gezorgd dat de lukrake resultaten tot nog toe zich bestendigen? Ten tweede, als de centrum-linkse socialisten dit jaar de parlementsverkiezingen winnen, en dat ziet er wel naar uit, is die partij dan in staat om vraagstukken van ruimtelijke ordening en architectuur op een wezenlijk progressieve manier te benaderen en daarbij het potentieel van de architectuur in te zetten bij de vernieuwing van het politieke bestel?’¹³

Mann schreef een programmerende tekst die de publieke stedelijke ruimte centraal stelde in het debat. Hij pleitte voor een vernieuwing van het stadsontwerp, dat zich behalve met het architectonische object ook engageerde met de strategie en de politiek van de moderne stad. Achteraf is moeilijk vast te stellen in hoeverre de architecten die deelnamen aan de tentoonstelling dit programma steunden of zelfs maar illustreerden. In het kader van dit onderzoek is de openlijke stellingname inzake het stadsontwerp door de criticus en aanstormende architect Mann echter interessant. Mann kende zijn klassiekers. Het was de ‘geduldige aanpak in Barcelona’ die, net als

¹² This has led to the bizarre state of affairs where every building type, whatever the scale, whether house, supermarket, police station or library, can be dressed up with a variety of domestic details and materials –brick with steeply pitched roof in slate or tile, with projecting eaves and dormer windows- and the fundamental nature of the development will be ignored. William Mann, *De openbare ruimte en de ‘geprivatiseerde staat’/ Public Space and the Privatised State*, in: William Mann, Kristien Gerets, Katrien Vandermarliere [red.], *Op zoek naar openbare ruimte/ In search of public space*, de Singel, Antwerpen 1997, p. 19.

¹³ Two questions in particular are pertinent. Firstly, how long will public opinion and the government continue to support the emphasis on building projects for Lottery grants, or could a greater strategic focus consolidate the slightly haphazard achievements thus far? Secondly, if, as seems likely, the centre-left Labour party comes to power in the general election this year, can it bring a genuinely progressive intent to questions of planning and architecture, using the potential of architecture as a vehicle for the renewal of the body politic? William Mann, *De openbare ruimte en de ‘geprivatiseerde staat’/ Public Space and the Privatised State*, in: William Mann, Kristien Gerets, Katrien Vandermarliere [red.], *Op zoek naar openbare ruimte/ In search of public space*, de Singel, Antwerpen 1997, p. 23.

in zoveel andere West-Europese landen, inspireerde.¹⁴ ‘Interventies hoeven niet grootschalig te zijn. Eerder zou een cumulatief effect moeten worden gezocht.’ Vooral deze laatste woorden resoneerden met de ideeën van Mann’s generatiegenoten in Londen die niet van plan waren om zich te laten opsluiten in een tegenbeweging.

East

Mark Brearley was zo’n generatiegenoot. In de Thatcher-jaren studeerde hij in Cambridge, o.a. bij Peter Salter. De fenomenologie, de directe eigen ervaring en de persoonlijke observatie van de architectonische omgeving, stond in hoog aanzien. Brearley ontwikkelde een belangstelling voor de rauwe, alledaagse stad. Na zijn afstuderen ontstonden uitwisselingen met andere architecten en kunstenaars zoals Liza Fior, Peter Beard, Peter St John en de al eerder genoemde Tony Fretton die een vergelijkbare belangstelling hadden voor fenomenen als het verwaarloosde Oost-Londen. Anders dan bij hen vormde deze sensibiliteit bij Brearley echter ‘geen vehikel voor een architectonische esthetiek’.¹⁵ De gruisigheid van Londen was voor de architect Brearley geen bron van inspiratie voor het ontwerp, maar onderwerp van studie, inventarisatie en kritische reflectie. Brearley maakte in de jaren ’90 lange wandelingen door Oost-Londen, legde die omgevingen vast in schetsen, foto’s en kaarten en sprak met de locale bewoners. Hij ontwikkelde een bijzonder belangstelling voor de verhalende benadering van de stad en is niet los te zien van de psychogeografische lectuur van Ian Sinclair en de post-punk asfaltromantiek zoals die door William Mann was omschreven.

In 1995 ontmoetten Mark Brearley en Julian Lewis elkaar. Lewis had in Londen gestudeerd en bewoog zich in dezelfde kring van architecten en kunstenaars als Brearley. Hij werd beïnvloed door de Duitse architect Florian Beigel die in Londen met spaarzame middelen het Half Moon Theatre had verbouwd.¹⁶ Als fanatiek skateboarder had Lewis het asfalt van de stad Londen verkend en aan den lijve ondervonden. In 1994 won hij de European prijsvraag, maar slaagde er niet in om daar een ontwerpopdracht uit te halen.

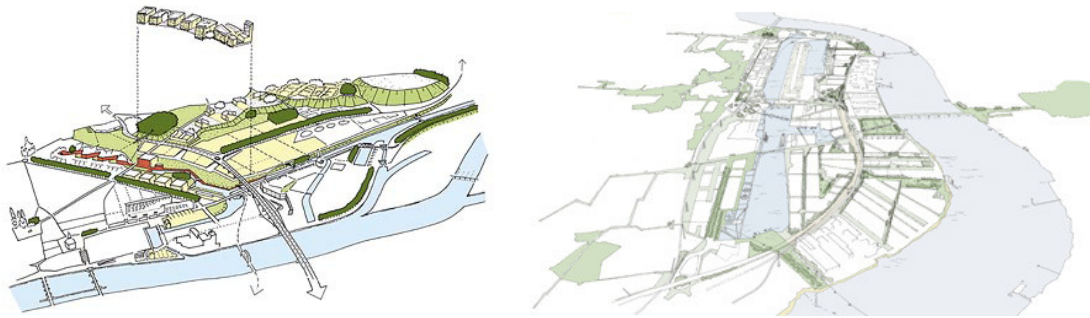
Een van de redenen om samen het bureau East op te richten was dat Brearley en Lewis hun draai niet konden vinden in de architectenpraktijk zoals hiervoor door Latham en Mann werd

¹⁴ The scale of action does not need to be immense; rather, a cumulative effect should be sought. [...] Patient approach in Barcelona. William Mann, *De openbare ruimte en de ‘geprivatiseerde staat’/ Public Space and the Privatised State*, in: William Mann, Kristien Gerets, Katrien Vandermarliere [red.], *Op zoek naar openbare ruimte/ In search of public space*, de Singel, Antwerpen 1997, p. 31.

¹⁵ Irénée Scalbert, *London After the Green Belt*, AA Files #66, p. 8.

¹⁶ Interview met Julian Lewis, bijlage 1.

omschreven. Een andere was het simpele gegeven dat het in de toenmalige economische recessie onmogelijk was om langdurige dienstverbanden aan te gaan. De gedeelde aversie en het wantrouwen van Brearley en Lewis tegenover die staande architectonische cultuur koppelden zij paradoxaal genoeg aan de voorliefde voor het ontwerp en een voorkeur voor heldere vormen. Hun aversie zorgde ervoor dat het architectonische ontwerpproject niet meer centraal stond in hun denken, waarmee vooral de notie van de plek of de locatie [in het Engels: place, HvdH] aan belang won. De eerste projecten werden ontwikkeld zonder direct aan gebouwen te denken. Architectuur werd slechts 'toegestaan' als deze zich engageerde met de plek. In de woorden van Lewis werd de plek 'zowel medium als methode'.¹⁷ Dat werkte twee kanten op.



Stadsanalyses Palmboom [l] en East [r]

Enerzijds werd de plek begrepen als onderdeel van de stedelijke ruimte. De plek werd op die specifieke manier geanalyseerd. Er is een overeenkomst met de stadsanalyses zoals die tegelijkertijd in Nederland door o.a. Frits Palmboom voor Rotterdam werden ondernomen in de manier waarop het stedelijke weefsel werd genoteerd.¹⁸ Er werd afstand genomen van de diagrammatische weergave van de stad door vlekken, symbolen en pijlen. De stad was zowel bij Palmboom als bij East geen abstracte kwestie en werd als een verzameling concrete dingen weergegeven: wegen, bomen, gras, water, gebouwen enz. De handgetekende vogelvluchtperspectieven laten een reductie van die realiteit zien, maar geen abstractie. De stad werd vereenvoudigd tot een begrijpelijke cartoon, maar niet vervreemd tot een alleen voor specialisten leesbare voorstelling. Hoe frappant de overeenkomsten tussen het werk van Palmboom en East ook zijn, de verschillen zijn evident. Waar Palmboom verdieping zocht in het begrip van de fysieke ondergrond van de stad en zich richtte op de landschappelijke structuren en hun historische oorsprong, in het geval van Rotterdam bijvoorbeeld de lange lijnen van zeedijken en poldersloten, stelde East de stad leefwereld centraal. In aanvulling op de diagrammatische voorstelling van de stad werden gebieden als Oost-Londen onderworpen aan een zeer pluriforme beschouwing. Het verhalende aspect kwam daarbij duidelijk naar voren. Herinneringen, verlangens, commentaren en kritieken van diverse belanghebbenden, van de

¹⁷ Interview met Julian Lewis, bijlage 1.

¹⁸ Frits Palmboom, *Rotterdam, verstedelijkt landschap*, Uitgeverij 010, Rotterdam 1990.

ervaringswereld van de stadsbewoners legden de architecten East vast in fotografie en schetsen. De inventarisatie van beleidsdoelen, de bijbehorende geldstromen en de inventarisatie en van private en publieke investeringen stonden daar naast.

Anderzijds werd de plek in het ontwerp met discrete maatregelen benaderd, soms door enkel verf, bewegwijzering en naamborden te gebruiken. Aanvankelijk kwam dat voort uit zelfbeperking. ‘Er waren geen opdrachtgevers en dus was er geen geld en stelde alleen de plek zelf zijn eisen.’¹⁹



River Places

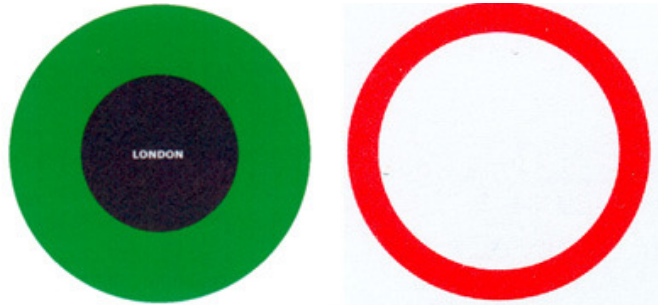
Een van de eerste ondernemingen was River Places, een onderzoek naar het rivierenlandschap tussen Dartford and Tilbury in 1996.²⁰ Het was een eigen initiatief, omdat het niet mogelijk bleek om een betaalde opdracht los te krijgen. De moerassen en opgespoten graslandscappen werden voorgesteld als een publieke bestemming aan de rivier de Thames. De beroemde foto van een picknick in een gazon van Cartier Bresson werd in een beeld van het Londense rivierlandschap gemonteerd. De fotomontage illustreert geen ontwerp. Het was een beeld [geen plan!] dat bedoeld was om de fantasie te prikkelen. Was het mogelijk om de postindustriële wastelands aan de Thames als arcadisch decor voor een familiepicknick te zien? En hoe was the verloren gewaande burgerlijke cultuur van de Bresson's picknick te rijmen met het rauwe zwak verstedelijkte Green Belt landschap?

De agenderende bedoelingen van River Places spraken nog duidelijker uit de publicatie van een Ideeënbrochure en Ideeënlĳst [2002] onder de titel *Picnics in the Green Belt*.²¹ Ditmaal met financiële ondersteuning van de RIBA werd het probleem van de Londense Green Belt gesteld als een onbenutte verwaarloosde ruimte die zich op een onproductieve manier verhoudt met de overvolle en steeds uitdijende metropool.

¹⁹ Interview met Julian Lewis, bijlage 1.

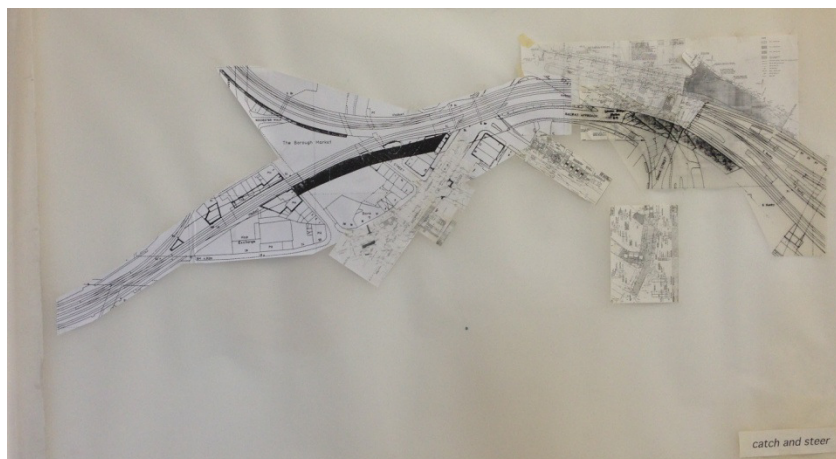
²⁰ Zie bijvoorbeeld: Arno Ritter, Peter Allison [red], *Outside In, London Architecture*, Verlag Anton Pustet, Salzburg, 2000, p. 68-71.

²¹ East, *Picnics in the Green Belt*, eigen publicatie East, Londen 2002.



Picnics in the Green Belt

Het voornaamste medium van de brochure was het woord. De stijl was retorisch. In soundbites en compacte diagrammen en beelden werd een pleidooi gehouden voor een positieve waardering van de Green Belt en voor de integratie van die ruimte in het stedelijk functioneren van de metropool London. ‘Stel je voor dat je in Londen woont en dat je op een zomerse dag het plan opvat om op het prachtige Engelse platteland naar koeien te gaan kijken, je hebt gehoord van de Green Belt, het beschermde groen rondom de stad en daar ga je, naar het eindpunt van de metro. Deze grootse conceptuele ruimte zonder dichtheid, de plek voor alles dat geen vorm heeft, hoe kom je daar eigenlijk, waar is het eigenlijk allemaal voor nodig en waar en wanneer kan je daar een hut bouwen om een weekeinde te verblijven? [...] De laatste tijd blijven mensen ons vertellen dat we op brown fields [Engelse aanduiding voor herbestemmingslocaties, HvdH] moeten bouwen en dat we het groen niet aan mogen raken. Maar net als bij een kleurenwaaier is het in werkelijkheid nog niet zo eenvoudig om uit te maken wat nu precies wat is.’



Ontwerpschets Burrough High Street, Catch and Steer

Ondertussen werkte East aan de Londense binnenstad in projecten als Burrough High Street [1996-1998]. Het is in dit project dat de term Catch and Steer door Brearley werd gemunt. Burrough High Street was een stadslint, een doorgaande straat, in het destijds verwaarloosde Southwark ten zuiden van de Thames.

East baseerde het project op een uitgebreide consultatie van lokale belanghebbenden. Deze dialoog werd gekoppeld aan beleidsmatige doelen op hoger schaalniveau. De regeneratie van Southwark was verankerd in de deelgemeentelijke en stedelijke politiek. Men was bijvoorbeeld al druk doende met de herbestemming van de monumentale voormalige turbinehal, die later door het Zwitsere architectenbureau Herzog De Meuron verbouwd zou worden voor Tate Modern. Het product van de inventarisatie van East was een lange lijst van investeringsvoornemens die per definitie weinig samenhang vertoonden. Het project van East deed niets anders dan deze voorstellen bundelen en deze plaatsen in een wijder perspectief, namelijk de stedelijke vernieuwing van Southwark. Lokale initiatieven werden in een wederkerig verband geplaatst met het grootstedelijke beleid. De verwachting was dat het schetsen van een helder perspectief voldoende investeringsbereidheid bij lokale en stedelijke, private en publieke partijen zou uitlokken en dat daarmee toekomstige interventies min of meer dezelfde richting op konden worden geleid. De hoop was dat deze investeringen elkaar zouden gaan versterken of zelfs nieuwe investeringen zouden gaan uitlokken.



Plankaart Burrough High Street

De plankaart was beeldloos. Het publieke domein van het plangebied, Burrough High Street, enkele verkeerskruisingen en aansluitingen met zijstraten, werden gerasterd aangegeven. Een uitgebreide reeks bijschriften gaf per situatie precies aan wat in procesmatig opzicht nodig was om dit project werkend te krijgen. De kaart liet zien waarvoor vergunning moesten aangevraagd worden bij openbare werken en verkeersdiensten om verkeerslichten te plaatsen, trottoirs te vernieuwen, zebrapaden en stoplichten aan te leggen, straatnaamborden te plaatsen, waar

onderhandelingen gevoerd moesten worden om private partijen aan boord te krijgen en waar afstemming nodig was met de ontwerpers van naburige verbeterprojecten.

Het project van East was beredeneerd uit het publieke domein. Het bureau deed voorstellen voor de herbestrating, herinrichting en verbetering de openbare ruimte, de herinrichting van pleintjes, de bewegwijzering en de verbetering van oversteekplaatsen. London Underground werd overgehaald om het ontwerp van hun brug aan te passen op de voorstellen van East. Een van de meest in het oog lopende interventies is de belettering. De naam van de buurt Southwark werd manifest gemaakt door grote borden, supergraphics, werd bijvoorbeeld via bewegwijzering verbonden aan de wandelpromenade langs the Thames. Straatnamen werden in stoepranden weergegeven. De belettering van de namen van winkels en bedrijven aan Burrough High Street werden in roestvrije letters in grote terrazzo tegels gevat. Die werden in het straatwerk van de stoepen voor de betreffende winkels en bedrijven opgenomen.

Je zou kunnen spreken van de branding van de buurt voor voetgangers, ware het niet dat de belettering volstrekt afzag van het doorgeven van enkelvoudige, gereduceerde boodschappen. Eerder leek het de bedoeling om met de diverse beletteringen de fijnmazige, gedifferentieerde lokale cultuur te representeren.



Belettering Burrough High Street

De bouwkundige uitwerking van het project bezat bepaalde brutalistische kenmerken. De interventies waren helder in hun sterke geometrie en de niet-lokale materialenvoering. De naamtegels varieerden in kleur en afmeting. De roestvrij stalen schreefloze belettering en de diverse tinten grijs terrazzo contrasteerden niet sterk met alle aanwezige asfalt en betontegels, maar introduceerden een tweede orde van 'luxe' materialen in het bestaande gruisige materiaalpallet. Dit ontwerp is op te vatten als een actualisatie van de *Without Rhetoric*

benadering van Alison en Peter Smithson. Voor wie het ontwerp niet wilde ervaren drong het project zich bepaald niet op.

Belangrijker dan de stilistische verwantschap met het Britse brutalisme was de picturale kwaliteit van hete ontwerp. Dat bestond uit een bundeling van grotere en kleinere interventies die zich als het ware gedragen als de toetsen van verf op een schilderij. De voorstelling is alleen op afstand duidelijk. Er was nauwelijks sprake van een dwingend esthetisch beginsel dat vooraf aan het ontwerp werd opgelegd.

De deelgemeente Southwark kreeg ten koste van een relatief bescheiden investering het initiatief in handen van de stedelijke vernieuwing rond Burrough High Street.²² Deze investering werd echter grotendeels gedekt door aanwezige onderhoudsbudgetten. De voorinvestering in het openbare gebied had secundaire opbrengsten, zoals de stijging van de waarde van het aanliggende vastgoed en de fysieke verbetering die langzaam op gang kwam.

De agenderende houding van de eerste East projecten verschoof naar een pragmatische en operationele praktijk. Het is goed om daar verder bij stil te staan. Ex negativo: de pragmatiek van het Burrough High Street plan was allerm minst de uitkomst van een opportunistisch 'als niet kan wat moet, dan moet maar wat kan' en het was zeer zeker ook géén bottom-up project.

Catch and Steer is een pakkende term, die de operationele houding van East goed weergeeft, maar die nog niet aangeef wát er precies gevangen en gestuurd moet worden. Wanneer een project op te vatten is als een gedefinieerde hoeveelheid activiteiten, die eenmalig in een bepaalde tijd voor een vastgesteld bedrag moet worden gerealiseerd, dan is het aan de architect om de bedoelde activiteiten in kaart te brengen en zó uit te werken dat realisatie mogelijk is. Niet ieder ontwerp, laat staan ieder architectonisch beeld, is daadwerkelijk een plan. Het onderscheid zit natuurlijk in de mate waarin het ontwerp realiseerbaar en voorstelbaar is en waarin het zich verbindt aan de implementatiepraktijk met alle budgettaire, plannings-technische, organisatorische en procedurele aspecten e.d. van dien. Het ontwerp van East werd een plan doordat het zich inschreef in de metropolitane werkelijkheid van Southwark. Het plan verbond grootstedelijke doelen met lokale initiatieven en definieerde de opgave in architectonische termen. De grootstad en het lokale werden in een wederkerige verhouding geplaatst. Het plan functioneerde als een onderhandelingsdocument door de verschillende denkbare interventies te benoemen en van een gezamenlijk programma of ontwikkelingsperspectief te voorzien.

²² Het contract van East was gebaseerd op een aanneemsom van 1,2 miljoen GBP. Dann Jessen, Julian Lewis, Judith Lösing, Kieran Long, Jonathan Sergison, *East, Expressing Interest*, Londen, 2009, p. 45

De aard en signatuur van de architectonische uitwerking en het auteurschap van de diverse interventies stonden niet voorop. Het plan was robuust genoeg om tegenvallers, afvallers, bijsturing, verschillen in handschrift en onverwachte bijdragen te accommoderen. De robuustheid kwam voort uit het drie plankwaliteiten.

Het eerste gegeven was simpelweg ‘veelheid’. Er was sprake van een bundeling van verschillende interventies. Het plan leek niet op een precisieschot, maar eerder een schot hagel waarmee altijd doel wordt getroffen. Het tweede gegeven was dat het plan duidelijk was in zijn doelstelling. East ging bovendien uit van de haalbaarheid van die doelen. Het derde gegeven was dat het plan maatschappelijke en economische steun organiseerde. Deze planmatige kwaliteiten stonden los van elkaar, maar beïnvloedden elkaar uiteraard. Ideeën sloegen eerst neer in een ontwerp. Het ontwerp werd vervolgens een plan doordat het een propositie in zich droeg die nauwelijks te negeren was.

In 2001 scheidden de wegen van Brearley en Lewis zich. Na het afscheid van Brearley zette Lewis East voort met twee nieuwe partners, Dann Jessen en Judith Lösing. Het bureau breidde zich uit en slaagde erin zich te specialiseren in het stadslint ontwerp. Het ontwerpinstrumentarium verbreedde zich. Behalve de buitenruimte werden ook diverse gebouwen en interieurs ontworpen.

Architecture and Urbanism Unit

Brearley werd ambtenaar bij de Greater London Authority [GLA]. Hij trad in dienst bij de net opgerichte Architecture and Urbanism Unit onder leiding van Lord Richard Rogers.²³ Op deze positie meende hij beter dan voorheen in staat te zijn om een agenderende bijdrage aan het Londense stadontwerp te leveren. Brearley wilde aan de knoppen zitten.

Onder het Derde Weg bewind van premier Tony Blair en de eerste gekozen burgemeester van Londen, Ken Livingstone, maakte Londen een nieuwe bloeiperiode door. De somberheid van de jaren '80 leek ver weg. Architectuur deed er weer toe, al was het maar om de stad van nieuwe iconen en toeristische trekpleisters te voorzien. De hoogconjunctuur maakte dat mogelijk.

De Londense stadspolitiek, hier begrepen in de betekenis van ideeënstrijd, vond echter niet uitsluitend in de openbare arena plaats. Het debat over de ruimtelijke ordening vond op tal van

²³ In 2008 omgedoopt tot Design for London onder leiding van Peter Bishop, vanaf 2010 had Mark Brearley de leiding.

andere platforms plaats. Kenmerkend was de fijnmazigheid daarvan. Tegelijkertijd speelde een rol: de nationale, stedelijke en lokale overheden, quango's [quasi non- governmental organisations] en denktanks als Design for London [DFL], Commission for Architecture and the Built Environment [CABE], maar ook diverse besloten genootschappen, zoals bijvoorbeeld dat rondom de Prince of Wales. Bouwen en stadsontwerp waren veel sterker dan op het Europese vasteland een zaak van particulier initiatief, waarbij de diverse maatschappelijke organisaties een diffuus veld van beïnvloeding in stand hielden. Beleid, ontwerp en implementatie hadden geen volgorde van verhouding. In Londen was het voor niemand mogelijk om de metropool naar de hand te zetten, laat staan te determineren. Wat telde was het initiatief. Wie betaalt bepaalt. En net zo cru: de rest was een zaak van beïnvloeding.

In deze context had Rogers het debat over de Urban Renaissance van Londen eerder aangewengd. Brearley vertelt: 'Wij werkten aan het verbinden van mensen die een belang stelden in dingen, mensen die konden sturen [in het Engels: steer, HvdH] en die de bedoeling hadden om het lokale bestuur te beïnvloeden en uit te lokken dat budgetten in de goede richting vloeiden. We probeerden enthousiasme aan te boren voor het openbare leven en de openbare buitenruimte. Wij benadrukten het belang van slagvaardige hulp om sleutelplekken te laten groeien en om de levendigheid van stadslinten te versterken. Wij doken in onderzoek, statistische en economische arbeid, planning en cultureel werk.'²⁴

Binnen de GLA had de revitalisatie van de Southbank de bijzondere belangstelling van Rogers. Brearley legde zich toe op het Green Grid project, waarin de groenstructuur van de agglomeratie Londen werd bestudeerd, en op de verkenning van het fenomeen van de doorgaande stadslinten, de high streets. Daarmee keerde hij terug naar de fascinaties die eerder aanleiding waren voor River Places en Picnics in the Green Belt en de stedelijke projecten van East. Als ambtenaar had hij nieuwe troeven in handen, maar ook beperkingen. De Architecture and Urbanism Unit schurkte weliswaar dicht tegen de beleidsbepaling aan, maar was uiteindelijk een adviserend en geen politiek orgaan en had geen operationele mandaten.

De groenstructuur van de agglomeratie Londen werd onder leiding van Brearley in kaart gebracht. Daarbij werden de gemeentegrenzen en abstracte noties zoals de Green Belt stilzwijgend genegeerd. Dit onderzoek resulteerde in publicaties als de East London Green Grid Primer.²⁵ Hierin werd de groenstructuur van Oost-Londen als een continu, samenhangend stelsel getekend. Het groen werd over de stad heen gelegd. Gebouwen, infrastructuur en andere artefacten werden in de tekeningen genegeerd. Het water van de Thames delta is echter duidelijk aanwezig. Daarnaast werd op basis van vastgestelde beleidsdoelen aangegeven op

²⁴ Interview Elke Krasny met Mark Brearley, bijlage 2.

²⁵ Mayor of London, *East London Green Grid Primer*, GLA, Londen 2006

welke plekken in de stad de toegang tot de natuur niet voldeed. Duidelijk werd op welke plekken versterking van de groenstructuur nodig was en waar verbindingen of toegangspunten nodig waren. In de Primer zat een losse grote kaart waarop de denkbare en wenselijke projecten waren genoteerd.



East London Green Grid Primer

De naam van Brearley als auteur ontbrak in het document. Het waren daarentegen diverse culturele experts uit het veld die in aanvulling op het kaartmateriaal elk op een eigen manier hun fascinatie voor de groenstructuur van Londen articuleerden in essays en foto's. De publicatie ging zo voorbij aan de ostentatieve pleidooien voor een positieve waardering van de Green Belt en voor de integratie van die ruimte in het stedelijk functioneren van de metropool London zoals die eerder door East waren gehouden. Die pleidooien leken met de Primer politieke werkelijkheid geworden, want burgemeester Ken Livingstone schreef in grote letters op de achterflap: 'The East London Green Grid zal mogelijkheden bieden voor afzondering en samenkomst, voor activiteit en afzondering in de natuur. Door verschillende verwachtingen te beantwoorden en door in te gaan op de ruimtelijke uitdagingen die voor ons liggen, zal het de levendige rode draad worden die de gemeenschappen van Oost Londen samen bindt- nieuw en oud.'

Volgens Brearley hadden de kaarten verschillende effecten.²⁶ Door de groenstructuur van Londen niet voor te stellen als een kunstmatig ideaal, maar als harde realiteit kwam het als een zelfstandig ruimtelijk thema in beeld. Omdat de kaarten op basis van beleidscriteria gemaakt waren konden initiatieven in dit kaart weliswaar niet afgedwongen worden, maar wel uitgedaagd. Beleidsmatig was bijvoorbeeld vastgelegd dat iedere Londenaar recht had op diverse vormen van groenvoorzieningen op verschillende afstanden van zijn huis. Uit de kaarten bleek direct duidelijk waar de aanleg van nieuw groen noodzakelijk was, waar verbindingen gemaakt of verbeterd moesten worden en waar de toegang tot het groen verbeterd moest worden.

²⁶ Gesprek met de auteur, Londen, 2 april 2014.

Door de beleidsmatige inkadering leverden documenten als de Primer de nodige objectivering en droegen zo niet slechts bij aan de plausibiliteit van lokale initiatieven, maar stelden die als wenselijk voor. Daarmee was het nog geen sturend of zelfs maar initiërend document. In feite vormde de Primer het complement van de Catch and Steer projecten die ondertussen in de stad Londen plaats vonden. Het was geen onderdeel van top-down bureaucratie, wel een hulpmiddel om lokale ontwikkelingen te programmeren en die min of meer dezelfde kant op te sturen. Als zodanig was het op te vatten als een geëigend instrument voor de onderhandelingspraktijk die het Britse stadsontwerp is.

Het stadslintenproject binnen de GLA combineerde op een vergelijkbare manier de agenderende en de verkennende aanpak. In een ongepubliceerde tekst met de titel *Een Extraverte Economie* van Brearley werd dit verband duidelijk.²⁷ Vastgesteld werd dat als alle multifunctionele stadslinten in Londen kop-staart aan elkaar zouden worden gelegd, er een 500 kilometer lange straat ontstond die van Londen tot de grens met Schotland liep. ‘Als je doorstapt, doe je daar 3 weken over, en met elke stap onderga je een levendige en zichtbare economie.’ Een van de langste stadslinten in Londen zou 51 kilometer lang zijn, 5.500 bedrijven en instituten huisvesten en werkgelegenheid bieden aan 80.000 personen, waarmee dit stadslint op zichzelf al net zoveel economisch potentieel zou hebben als het brandnieuwe Canary Wharf in de Docklands. Brearley plaatste deze getallen samen met de ‘vrolijke’, heterogene van de ouderwetse Britse binnenstad tegenover het schrikbeeld van de Nederlandse buitenwijk, waar ‘de economie onzichtbaar is verstopt achter bomen. De kantoorgebouwen en de bedrijven staan op zichzelf, afgeschermd door het landschap’.

Het laadvermogen van de stadslinten was een belangrijk onderwerp in deze extraverte economie. Dat laadvermogen kon benut worden om de steeds woningbehoefte op te vangen. Ook hier liggen simpele sommetjes onder. In een E-mail aan Richard Rogers rekende hij voor: ‘Als elk van de 600 doorgaande straten in Londen gemiddeld 700 woningen opneemt, en dat is geen groot aantal, dan zou dat neerkomen op een totaal van 420.000 woningen.’²⁸ Er was veel te zeggen voor een voorzichtig gebruik van de gelegenheidslocaties [Opportunity Areas, HvdH] die eenvoudig leken om te ontwikkelen, maar wel ten koste van hogere kosten en grote schade aan de economische diversiteit van de stad. Hij wees er in dat kader op dat de dominantie van woningbouw zowel in de stadslinten als in de gelegenheidslocaties buiten de binnenstad tot hetzelfde probleem leiden. De enorme woningbehoefte draait de mogelijkheid om werkgelegenheid vast te houden de nek om. De bovengenoemde 420.000 woningen aan de stadslinten zouden volgens Brearley ten koste gaan van 15% van de totale werkgelegenheid in Londen. Beter zou zijn om toch strategisch gebruik te maken van de Green Belt.

²⁷ Mark Brearley, *An Extravert Economy*, ongepubliceerde tekst, bijlage 3.

²⁸ E-mail van Mark Brearley aan Richard Rogers, bijlage 4.

De woningbouw en en bedrijfsgebouwen waren voor Brearley programmatische communicerende vaten. Een te sterke nadruk op het ene programma op de ene plek zou leiden tot schraalheid elders in de stad. Brearley pleitte binnen de GLA voor een fijnmazige benadering van het stadontwerp waarin de extraverte economie voorop stond. En ook deze discussie werd weer gevoerd binnen de context de agglomeratie Londen, waarin de binnenstad zich dreigde te verstikken binnen de Green Belt en de satellietsteden kunstmatige nederzettingen vormen ten koste van enorme infrastructurele inspanningen en met alle congestie die daarmee gepaard ging.

Brearley's werk aan de stadslinten heeft niet geresulteerd in beleidsdocumenten zoals dat voor de Green Belt het geval was. Er is geen High Street Primer gepubliceerd. Waarschijnlijk heeft zijn werk achter de schermen echter wel degelijk de agenda bepaald. Er zijn in elk geval talrijke stadslintprojecten uitgevoerd, waaraan de Londense stedelijke overheid, gevoed door deze agenda, actief aan bijdroeg.

In het najaar van 2013 werd het contract van Brearley bij de GLA beëindigd. De Urban Renaissance in Londen was over zijn hoogtepunt heen. De politieke animo voor beleidsinitiatie was geslonken.

Kenschets

Het is verleidelijk om Catch and Steer niet te vernauwen tot de aanduiding van de ontwerp-methode die binnen East werd ontwikkeld om de stadslinten te ontrafelen en te ontwerpen. Eerder werd gesteld dat Catch and Steer geen bottom-up praktijk beschrijft, maar juist uitgaat van een sterke wederkerigheid tussen het lokale belang en het grootstedelijk beleid. De provocatie van het stedelijke beleid is door Brearley zowel binnen zijn werkverband in East als in de GLA een belangrijk thema geweest. Als ambtenaar was hij tot op zekere hoogte in staat om de interventies met name in de stadslinten te programmeren en te stimuleren. Het is veel te gewaagd om het begrip Catch and Steer op te rekken tot een omvattende ontwerp-methode die de overheid en de ontwerper in de private sector met elkaar in organisch verband brengt. De Catch and Steer praktijk van Brearley binnen de GLA heeft zich immers niet kunnen uitkristalliseren, is onvoldoende politiek omarmd en werd bestuurlijk zwak geconceptualiseerd. In tegenstelling tot het werk van East is het noodgedwongen een impliciete praktijk gebleven. Anderzijds maakt de 'toevallige' aanwezigheid van gelijksoortige ontwerpmethoden in de private

ontwerpsector en de stedelijke overheid goed duidelijk waaruit de reciprociteit tussen het lokale en het beleidsmatige in de termen van Catch and Steer feitelijk uit bestond.

Enige verruiming van het begrip Catch and Steer is dus op zijn plaats. Catch and Steer kan worden gedefinieerd als: een aanzet tot een multipolaire ontwerpmethode voor het stads-ontwerp. Het multipolaire aspect slaat daarbij uiteraard niet alleen op de inbreng van stedelijke overheid en ontwerper in het veld, maar ook op die van andere belanghebbenden [die in deze analyse niet in beeld zijn gekomen].

Catch and Steer is als volgt te kenschetsen:

- De provocatie van stedelijk beleid waarbij overtuigingskracht wordt geleverd door een breed instrumentarium van media [tekst, beeld, fotografie, schets, tekening etc] en analyse [zoals statistiek, beleid, data, sociologie, stedelijk materiaal, etc].
- Documentatie van het ontwerpprobleem en de plek door wederom een breed instrumentarium van media en analyse met een zekere nadruk op het verhalende aspect.
- Het bundelen en beïnvloeden van aanwezige investeringsstromen op basis van deelbare programmatische doelen.
- De reciprociteit van het lokale en het grootstedelijke beleid.
- Een planmatige operationalisatie en effectieve organisatie van het ontwerp.

Praktijk

Catch and Steer, begrepen als een aanzet tot een multipolaire ontwerpmethode, heeft deze naam nooit gedragen en is nooit als een begrensde of zelfs maar beschreven methode toegepast. Desondanks hebben veel Londense bureaus vanaf de jaren '90 langs deze lijnen gewerkt. Te noemen zijn het kunstenaarscollectief MUF en het architectenbureau Caruso St John Architects. Deze twee bureaus hebben sterk divergerende agenda's, waarbij MUF is te karakteriseren als een activistisch, wellicht zelf subversief, bureau aan het ene eind van het spectrum en Caruso St John veel meer als een architectenbureau pur sang met internationale ambities aan het andere eind van het spectrum.

MUF, geleid door de architecte Lisa Fior en kunstenares Katherine Clarke, richt zich op de ontwikkeling van de stad via het programma's rondom de creatieve klasse via projecten als making Space in Dalston en Sustaining Creativity voor de wijk Hackney Wick. In vergelijking met East is hun ontwerphouding soms eerder ontregelend dan operationeel. Het onderbrengen van kunstprogramma's in gebouwen en stedenbouwkundige plannen wordt in activistische

termen gesteld. De bijdrage aan een recent stedenbouwkundig plan in Hackney Wick bestond uit de verplichte opname van kinderspeelplaatsen in elk kavel. De vorm en de plek van de speelplaatsen was door MUF vastgelegd op zo'n manier dat het de efficiëntie van de gebouwen zou verstoren. Dat zou ervoor moeten zorgen dat elk gebouw locatiespecifiek ontworpen moest worden, bemoeienis van ontwerpbureaus zou uitdagen en zich zo zou onttrekken aan generieke projectontwikkelaarsbenaderingen. Impliciet in deze ontregelingsstrategie is de aanname dat de bemoeienis van een architect gunstig is en die van een projectontwikkelaar ongunstig.²⁹

Caruso St John Architects is een bureau dat zich in twintig jaar een vooraanstaande plek in de Westeuropese architectuur heeft verworven. Mede-oprichter Peter St John is een oude bekende van Brearley. Het bureau werkt nu aan een internationale portfolio. Een van de eerste ontwerpen van het bureau uit 1998 was echter een project voor de bewegwijzering van de Bankside, de rivieroever van de Thames. Het project lag in de directe nabijheid van het Burrough High Street project van East en kwam uit hetzelfde deelgemeentelijke beleid voort.



Bankside

Adam Caruso laat geen gelegenheid onbenut om zijn reserves over de notie van masterplanning te ventileren, 'dat kan ik alleen maar cynisch benaderen als een laatkapitalistische poging om de waarde van het vastgoed te bevorderen'.³⁰ Volgens hem ontstaan goede steden alleen uit een bepaalde hoeveelheid consensus. Hij is voorstander van een ruimtelijke vorm van stadsontwerp, die afstand neemt van flexibele grids en abstracte vormconcepten ten gunste van een meer kwalitatieve benadering waar de atmosfeer van de stad onderwerp van ontwerp is. Caruso ageert net zo fel tegen de 'pseudo-kennis' die op de architectuuropleidingen wordt onderwezen. Bij gevolg ontwerpen architecten geen ornamenten meer en is alle kennis van klassieke ordes, materialen en verhoudingen vervluchtigd. Daarvoor in de plaats benadrukt Caruso in zijn eigen onderwijs, o.a. als hoogleraar aan de ETH Zürich, het onderzoek op basis van geconcentreerd 'kijken' en de eigen ervaring van de studenten. Fotografie is daarbij een belangrijk hulpmiddel.

²⁹ Interview Patrick van der Klooster en de auteur met Lisa Fior en Katherine Clarke, Londen 19 april 2013.

³⁰ Interview met Adam Caruso, zie bijlage 5.

De belangstelling van Caruso resoneert met East's engagement met de stad, de ervaring en documentatie daarvan en het door East ontwikkelde proces van kennisverwerking. Een expliciete overeenkomst tussen het Bankside project van Caruso St John en het East project aan Burrough High Street is de nadruk op belettering. Viaducten, tunnels, schuttingen en kademuren zijn voorzien van de naam 'Bankside', putdeksels werden voorzien van plaatsaanduidingen en nieuwe richtingaanwijzingen leiden de bezoeker door de buurt. Net als in het East project werd geen uniformiteit nagestreefd en lijkt het project voort te komen uit de asfaltromantiek van de jaren '90. Anders dan in het East project is het architectonisch vocabulaire nadrukkelijk geësthetiseerd, waarbij bijvoorbeeld in de bewegwijzeringspalen archaïsche vormen worden ingezet als verwijzing naar locale tradities.

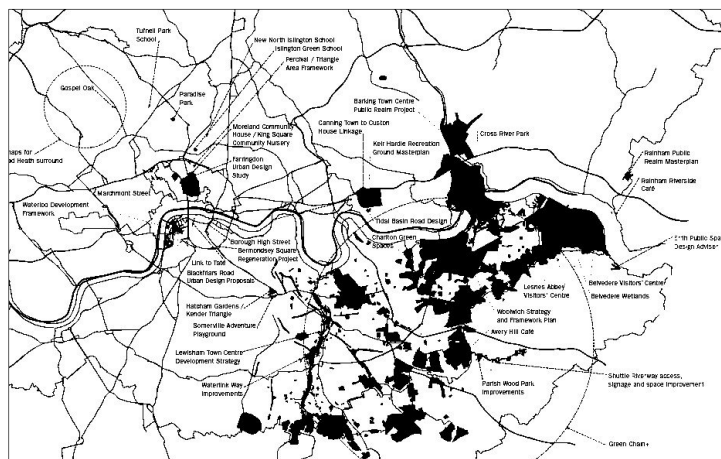
Caruso gaat de evaluatie van het Bankside project niet uit de weg. Gevraagd naar de duurzaamheid van het uitgevoerde project zegt hij: 'Ik was altijd gesteld op dit project [...], het was goedkoop en redelijk snel en eenvoudig. Sommige dingen zijn er nog steeds. Maar willekeurige dingen zijn vervangen door precies het soort van bewegwijzering die we 15 jaar geleden vervingen. Ik heb dus altijd gevonden dat het project een kleine fantasie was, of teveel een kunststukje. In een verstandige stad, zeg Zürich, zouden alle kleine infrastructurele onderdelen worden uitgekozen, deugdelijk verwerkt worden en vervolgens worden onderhouden en beheerd zoals afgesproken. In Southwark hebben de typische personeels- en beleidswisselingen en het gebrek aan coördinatie ertoe geleid dat ons kleine begin [van de revitalisatie van Southwark, aanvulling HvdH] nooit is geconsolideerd en in feite zal het uiteindelijk stukje bij beetje verdwijnen.'

Onmiskenbaar legt Caruso een zwakte van de Catch and Steer praktijk in Londen bloot. De ontwerpmethodiek is sterk gericht op het agenderen en in beweging krijgen van stedelijke processen, maar gaat [althans in de projecten die tot nog toe onder deze noemer zijn te scharen] voorbij aan beheer- en onderhoudsmechanismen. Zaken als straatmeubilair, bewegwijzering, verhardingen e.d. zijn tegenwoordig in elke stad sterk gereguleerd in de handboeken van gemeentelijke diensten, nutsbedrijven, verkeersdiensten etc. Volgens Caruso wijst dit alles -en bijvoorbeeld de vrijmoedigheid waarmee de sloop van een nog geen 15 jaar oud ensemble in Walsall met een kunstgebouw, een pub en een buitenruimteontwerp van de kunstenaar Richard Wentworth wordt geëntameerd- op een gebrek aan duurzaamheid van het Britse stadsontwerp.

Gevraagd naar de lange termijnbetekenis van de door East ontworpen stadslintprojecten is Julian Lewis aanmerkelijk positiever.³¹ 'Ik denk dat één antwoord gaat over het geloof in een architectonische praktijk die de verschillende zaken die motiveren, opwinden en uiteindelijk architectuur opleveren. Dat betekent dat het opgeleverde gebouw slechts één enkel product

³¹ Interview met Julian Lewis door auteur. Zie bijlage 1.

vormt, een waardevolle bron in een reeks van andere bronnen. Het houdt in dat wanneer iets gebouwd is, alles wat er daarna gebeurt in die lijn en in die dynamiek plaatsvindt. Ik heb het idee dat dit een vorm van maatschappelijke duurzaamheid is, van goede steden maken. In 16 jaar tijd heb ik meegemaakt dat nogal wat buitenruimteprojecten, waaronder die van onszelf, werden beïnvloed door onze eerdere gebouwde producten, maar ook door geschreven bijdragen, bezoeken aan de plek of dialogen ter plaatse. Er is gedurende de jaren een soort resonantie opgewekt, waardoor zelfs onervaren opdrachtgevers zich bewust worden van een “benadering” die aangenomen kan worden bij het ontwerp van publieke ruimte, zelfs als zij niet precies weten wat dat inhoudt.’ Lewis aanvaardt blijkbaar het gegeven dat geen enkele stoep het 16 jaar uithoudt. De zwarte bestrating van Burrough High Street is inmiddels vervangen door de materialen en de onverbidelijke standaard van het gemeentedeput: asfalt, beton- en baksteen. Verschillende beletterde terrazzotegels zijn bewaard gebleven. De benaming slaat lang niet altijd meer op de bedrijven die aan het stadslint liggen en zijn nu eigenlijk herinneringen aan herinneringen. Volgens Lewis heeft het Burrough High Street project zijn waarde gehad in het op de kaart zetten van Southwark en heeft daarmee een vergelijkbare impuls gehad als Tate Modern of de door Norman Forster ontworpen Wobbly Bridge [de wankel tuibrug voor voetgangers over de Thames]. De realiteit is volgens Lewis dat dit mede is gebeurd door tijdelijke modieuze koffiebars die de lokale cafés, soms nog stammend uit de jaren 1950, uit de stadslinten verdrongen.



Kaart van Londen, hands-on urbanism door East

Lewis kan positiever over zijn project zijn dan Caruso, omdat hij uitgaat van de dynamiek van de stad en niet van de onaanraakbare finesse van het architectonische ontwerp. Lewis benoemt het product dat zijn bureau levert simpelweg anders. East is in staat om een kaart van Londen te tekenen waarop grote aangesloten gebieden door het bureau zijn bestudeerd en van plannen en voorstellen zijn voorzien. Deze hebben volgens het bureau alle hun invloed gehad, ook wanneer geen realisatie heeft plaats gevonden. East heeft het in dit verband over ‘hands-on urbanism’.

Het bureau heeft het niet over interventies of reparaties, maar over ‘joining in’, over de participatie in de ideeënstrijd over de ontwikkeling van de metropool Londen in het volle besef dat dit een wereld is van compromis en onderhandeling. Het product dat East levert is in al zijn weekheid blijkbaar zoiets als een bijdrage aan de voortgaande ontwikkeling van de Unieke Stad van Steen Eiler Rasmussen, de impliciete stedelijke planning waar Irénée Scalbert het over heeft, de geleefde wereld van Ian Sinclair en Charles Dickens, de asfaltromantiek van William Mann, etc.

East is na het vertrek van Brearley bedreven geraakt in het koppelen van wenselijke ontwikkeling aan aanwezig op of op handen zijnde geldstromen, waardoor initiatieven misschien niet maximaal maar wel optimaal, of in elk geval realistisch, gedefinieerd worden. Daarbij valt op dat het bureau een hernieuwd zelfvertrouwen tentoon spreidt. East stelt bijvoorbeeld vast dat het ontwerp investeringen aan kan trekken, waarbij het initiatief in belangrijke mate aan de ontwerpers toevalt. Enthousiast zegt Lewis: *a non-plan situation can be good!*

Bijlage 1

Interview Hans van der Heijden met Julian Lewis

20 augustus 2013, 28 augustus 2013

What were your own influences and discourse back then when you started your carrer?

I studied at North London Polytechnic, and found, apart from one or two good teachers, little clear direction in the first and second years. Florian Beigel and the Architectural Research Unit [ARU], was my real way in to architecture from around '84. I never studied under him but sought him out for tutorials and I worked with him for a few years- during my study, and then after my part 2 in around 1988/1989. I was there a little when Adam Caruso was there too. I was introduced by Florian to many key architects: to Walter Segal [I participated in making a drawing for the Festival Hall exhibition; a way to remember a building for ever], Scharoun, Lewerentz [via detailing for a gallery interior], Van der Laan [I attended a workshop with Richard Padovan, organised by Florian and Wilfred Wang]. He got Luigi Snozzi and Jaques Herzog in for lectures in the late 80's. It's difficult to overestimate how exciting this all was for me; a language of ideas in forms that sought clarity over exuberance. We had a rather atelier-like experience in the office together, very close and intense. Ideas were discussed as first principles. The Half Moon theatre was a moment of social architecture that seemed more relevant to the street than anything else. I think Tony Fretton is the other main direct influence for me. We met at the time of his Lisson Street gallery, and whose work exuded an excitement of straightforwardness, alongside nefarious experiences; frosted glass; or transparency for social purpose. Some ambiguity and wit were there. The use of familiar measures, the gold lettering in a solicitors window to denote something shareable.

I taught in Manchester in the early 90's to seek critical dialogue. Kit Allsopp was there, a good straightforward architect and intelligent. I worked for him later, and then in many other offices. Some are well known, including Fosters. I did not enjoy it much and was a poor employee. I never quite understood what to do. Losing my job many times in the recession was partly behind later setting my own practice up!

I won European-3 with a friend for a site in Marl, Germany, but there was no money to build the project. It was all very nice, but it was a time around 1994 when I was getting desperate for some proper new discourse and architectural focus and some critical dialogue.

And when and where did you meet Mark?

It was in meeting Mark at a European AA lecture in 1995 I found an opportunity to work with someone who was also able to simultaneously love and distrust architecture as a culture. Perhaps because in seeking for an 'everyday' architecture, and yet being attracted to precision and clarity in form and meaning, there is a kind of difficult paradox that suits me, and East. Working with Mark, this distrust was supported as a positive aspect by displacing the architectural project from the centre, and turning to places as the method and medium, without buildings, at least to begin with, as drivers for architectural endeavours. For me this was liberating and suited my hunger for meaning in architecture. We developed ideas together in conversation while walking. Ideas about compounds, use, proximity, urbanism as slack space; poorly defined and open. Spaces without rhetoric [yes, the Smithsons were not far from thoughts, but they also were not as fawned upon by us as by others], or much shape.

What were your shared interests?

Initially to study the East edges of London, Rainham, Dartford, Purfleet, Tilbury as places of value, resource, and special spatial qualities, often economically and socially vulnerable by their marginal uses, car breaking, allotments. This activity was a kind of resistance to conventional planning policies that did not value the existing and instead often threatened to supersede what was there. The unitary development plan at the time was a kind of coded plan that defined allowable uses, yet was inarticulate in addressing some of the complexities we were studying on foot. This has since become more complex, and open to interpretation, making clear narratives about places as important as ever towards making changes. Our teaching together at East London extended this place documentary in the same areas of London. Other collaborations were encouraged, and we often had conversations with Adam Caruso and Peter St John, a number of Thames specialist researchers and officers, Peter Salter, Peter Beard, Robert Mull, Jamie Campbell, Irénée Scalbert.

Our first programmatic effort was self-initiated to define a space across the river between Dartford and Tilbury, called 'river places', aimed at presenting marshlands and grassy landfill spaces as a collective visitor destination across the river. We collaged the Cartier Bresson picnic photo into the grass covered riverside mounds to get the message across. We sought research funding but were not successful. The later project 'picnics in the greenbelt', this time successful with RIBA funds, came from this same interest in making public access to places around London's edges, including the countryside.

Mark already had a personal agenda specific to understanding East London's port industry in particular. And he had a detailed knowledge through on foot surveys of industry. This, for many, unattractive brief for studying architecture, an interest in the economy, function, and mundane condition was fruitful for me in developing attitudes towards understanding how these places held buildings and people. How they came into being, and changed. How land was used. The politics of places' presence and history were relevant especially when considering their future. An agenda of conservation emerged through enhanced perceptions of vulnerability of marginal social uses and an attitude towards adjustment and presence through discreet measures, sometimes using just paint and signs was something we developed together. It became a kind of idea about stitching in in the Borough High Street project. Architecture could be 'allowed' when it made positive engagement around the place; or be seen from afar. It could be gentle, sometimes 'rude', or mundane in material. The general holding back of conventional architectural study [at first almost always self-initiated, no client, no money, just the place made its demands], made any design exercise that came about that much more specific and special a task. Was anything needed? If so, why and how little would do? Studying industrial buildings, cement factories; buildings not designed to be looked at, yet often with immense presence, was a particular lesson. The term surgical adjustment was used in an early project in Thamesmead. Borough High Street was our first major project; a site in the public realm; a great exercise to test ways to address places, find ways to design highlights such as big signs, mirrors, and keep the rest as a decent background.

How did things change at East when Mark left?

Marks leaving was the right time and provided the right opportunity for him in the architecture and urbanism unit with Richard Rogers. I was ready to work in a different dynamic with Dann and Judith, who were also involved in those early eastern walks as UEL students, soon after, each able to provide the ongoing critical dialogue that I sought. Apart from the practice moving from a partnership to a company, perhaps the real change is about how we now use our research experience towards methods of practice in all projects we do. In fact, the relationship with Mark did not really disappear, because he was involved in many of the projects we worked on in London. We could continue to experience his critical scrutiny and sharpening of ideas from across the table.

I feel that since working with Mark East, with the critical dynamic conversation of the office, maintains an interest in places, with a broader and direct view on how places exist and change than many other offices and a more precise and direct interest in place specific design for public realm and building projects alike.

Where would you position yourself in the British architectural discourse now?

I think East has gained a critical urban position that enables architectural discourse and the design process to be invigorated. This critical discourse tends not to be theoretical, but empirical; hence the ongoing interest in walking sites and places. We teach, which helps enable the empirical to be articulated and communicated with precision as ideas as well as designs. I think we are quite an unusual office because we straddle disciplines. We know we tend towards a laconic formal outcome, which suits our interest in any work we produce acting as an extension of the city. At the same time we enjoy any eccentricities which place specifics offer. The generic and the specific aspects of our projects retain the same careful judgement in measuring out design carefully that we have always had. We are attracted by rather few offices. We like biq because of the straightforward tough beauty of your buildings, as well as the thoughtfulness. We like Sergison Bates; their formal measures are careful and limited. We still like Tony Frettons' deft and provocative form making and material handling. We have been rediscovering the fresh play of Lina Bo Bardi. We also enjoy the Belgium offices extreme a-contextual formal and surreal exercises. We sometimes worry about 'high architecture', although I am about to visit the wonderful villa rotunda, so where that worry leads to I am not sure.

And in the international discourse now?

Internationally, we feel something exciting happening for East. Looking at places; their 'realness', seems exciting and audacious when looking from an international perspective, and I perceive a growing interest in this open position in countries such as the Netherlands, Germany and Brazil. I think we would love to build more; to test the city more proactively. We are slowly moving towards housing projects in cities, and will retain a mix of public realm, urban and building projects abroad and in London if we can help it. We are happy to collaborate with foreign architects to do this!

The picture you sent of 'catch and steer': which project was that?

The drawing was of Borough High Street in 1996 or so. We managed to convince London Underground to build their bridge to our specification. A form of 'splicing in'.

Can you speculate on the sustainability of your proposals, the long term effect in relation to their almost improvised and low cost conception?

I think one answer to this is about a belief in the process of architectural praxis that sits across the various things that motivate, excite and produce architecture. This means that the completed building is only one product, and source of value, amidst a range of others. It means that when something is built, what happens afterwards is of consequent and dynamic significance. I suppose I have an idea of social sustainability in this way, in terms of making good cities. Over 16 years I have seen a number of public realm projects, including ours, be influenced by our previous built results as well as written pieces and on site dialogues or visits. There is a kind of resonance that gets produced over the years that means even inexperienced clients are aware that an 'approach' can be taken to designing public realm works, even if they don't know quite what that means. This is the vague part of the answer.

There is also a more straightforward reply. That our design approach, improvised and often low cost, as you suggest, comes from an adept and nimble ability to match a challenging scope, low maintenance requirements, and many stakeholder voices, with good choices in materials, sourcing of materials, and a prioritising of design intent. By which I mean that our projects do not seek to determine experience homogeneously, but to express their presence selectively. Cheap bricks and a particularly nicely considered gutter. Large lumps of granite kerbing with a name sandblasted and concrete flags behind. This has so far been behind a kind of open precision that has guided our efforts. Even Tony Fretton in a lecture in Switzerland spoke about this with some new housing when he explained how the terrazzo lining at the stair walls only goes up the first floor landing. I enjoyed that he enjoyed this.

For instance your Borough High Street, what is still there, have things changed, have your interventions encouraged other improvements, etc?

This is a good example of the above. I recently met a nice graphic designer who cited Borough High Street as his favourite project ever. His particular interest was in the terrazzo mats, with public names in; which was the outcome of a collaboration between us and Paul Elliman, who is a very interesting artist. Last year, the dark clay bricks of BHSt were taken up and replaced with concrete flags and stone flags where the council could afford it. The terrazzo mats, partly through some intervention by me on site with the council and contractors, remain. I initially felt disturbed by what the ripping out meant. Was the project gone? But I could still enjoy the retention of the generous big granite inscribed kerbs and mats. The granite was from Scotland then, rather than from China. The specific stitching in at the edges of the streets in special

materials. The effort in making agreements with private owners for public, ie: lights fixed to buildings. And that some people remember the ideas that came from the project. Whether by having seen it, or read about it. And that these ideas can be used again, anywhere, in ways influenced by place specific circumstances. And actually, most footways don't last 16 years! I managed to convince one contractor to deliver a cart load of the dark clay bricks to my home; so a piece of BHSt now makes an entrance apron in front of my house.

This work was one of a series of economic bridges which have straddled between a rundown deprived area of South London to a vibrant art destination and wholesale food market. Almost unaffordable. All the history of the area has a rich downtrodden quality from traitors heads on London bridge, to dickens prison writings. The Tate Modern and Fosters wobbly bridge were part of the wider project. Borough High Street played its part in stimulating interim quality coffee shops, that unfortunately meant the loss of some of the local cafes that had been there since 1950's. It has often been a question: how do you secure and sustain the very quality of a place that attracts development, the kind of economy that cannot withstand the higher rates through regeneration. The displacement of in replaceable industries and activities. I think that intelligent economic models can intervene and give suppressed rates for some of these uses. Recent examples are at Bermondsey Square where the developer took pains to hang on the market, and elsewhere, Cathedral developers are leading a fairly powerful path in the name of place making with rhetoric on keeping hold of what already makes places work. So I remain optimistic about finding ways to contribute to change in ways that don't throw babies out with bathwater.

Now for lunch!

Bijlage 2

Interview Elke Krazny met Mark Brearley

Maart 2013

This conversation with Mark Brearley took place in London in early March 2013 shortly after Design for London had been dissolved.

Design for London, the Mayor of London's design unit, no longer exists. Since 2008 Mark Brearley had been the head of this self-driving urban think-tank. Placing design and carefulness on the agenda, Design for London was part of a shift in value. It influenced change, and instigated enthusiasm for the urban milieu and for rethinking the public realm.

You worked towards design objectives in city development using dialogue, going beyond the traditionally perceived boundaries of disciplines and interests. How would you describe the challenges one meets during this dialogue?

In London there has long been popular discomfort with intervention by public authorities in general, and street adjustments and infrastructure have been particularly painful to achieve. This is a revealing category. Throughout the 19th century, as London grew rapidly, streets and transport were a consistent subject of debate. The case of the Metropolitan Streets Act of the 1860s is fascinating, as its attempt to subjugate street life was so ridiculed and resisted that the government was forced to retreat. The protests were to no avail, of course, because as that century blurred into the next, the city's outdoor life was relentlessly tamed and restrained. When Design for London started its work London had begun to experience once again urban growth on a 19th century scale, reversing five decades of shrinking. With strict land supply constraint London was becoming a tight city, spatially. Investment in big public transport projects started again in response to the growth, yet perhaps that century and a half of public discontent with the imposition of upscaled road projects and the taming of public life had paid off, as urban policy has now turned around. Now it advocates more liveability, more compactness, more sharing of space. We are seeing recognition that diverse and incremental change is what's needed, that dialogue creates momentum not drag. We are seeing a new public awareness of what design, ideas and challenge can do to help. The old discomfort with intervention by governments remains, but contribution and collaboration is being embraced in a way we have not seen before, and is now weaved into London's mood of optimism.

Design for London was an unusual constellation, an independent outfit at City Hall. What does it mean to be both a trouble-maker on the level of policy and an agent of change working with the public and public authorities? How did this all start?

When London finally won itself an elected government, the first mayor voted in was Ken Livingstone. He invited Richard Rogers to be his advisor on architecture and urbanism. This was soon after Richard's investigative group had produced its Urban Renaissance recommendations for government. I joined the small team that Richard gathered to support him in his role. That group of fresh thinkers woke up to find itself within City Hall, but with no budget, so we worked by talking and drawing. We worked by building relationships between people with a stake, people who could steer, aiming to influence the local governments, and charm budgets in good directions. We played some part in shifting enthusiasm towards public life and the public outdoors. We nurtured emphasis on a bigger mix of nimble actions, to help key localities grow, and boost the vibrancy of high streets. We dipped into research, statistical and economic work, planning and cultural work, and all just to make the case for shaping places well. We built desire for careful building and good design. If I had to emphasise just one thing above all else that helped, it would be enthusiasm. If enthusiasm isn't there then nothing good can happen.

Building enthusiasm is building an immaterial thing, yet you suggest that thing can shape the urban situation, affect how change happens and what it turns out like. Talking and drawing sound like humble tools given the scale of the urban change happening in London. Tell me more about how agility and fragility figure in your work.

Yes, there was fragility in so much of what we were doing, and so much of what we managed to propel forward through the Design for London team. This gave it all strength, kept it fresh, kept alive a cheeky just-do-it spirit.

The official motto of the Olympic Delivery Authority was 'Demolish Dig Design'. This sounds like an invocation to the template of modernism. How would you describe what was most important in working with Hackney Wick and the Olympic fringe from a just-do-it perspective?

That motto was indeed ill judged. It isn't one I sign up to! Central to our working on Hackney Wick and the Olympic fringe generally was a desire to celebrate, work with and salvage as much as possible of what was there already. We tried to embrace the economic and social life, the

layers of significance, the rich potential, the immanence, so not just the physical stuff, and then add and overlay rather than erase and make from scratch. More tabula rah-rah than tabula rasa; Celebrating the as-found, and advocating a patient additive approach. Not a small ambition in a city like London with it's particularly clumsy usual manner of going about big scale urban change!

Bringing intellectual troublemaking and the spirit of do-it-yourself agency to the level of policy making, and incessantly working through dialogue, was an important shift in urban design. Why was Design for London disbanded?

No explanation was given for dissolving Design for London. Perhaps this blunder is one of the signals of a weakening of momentum from the current leadership of London, and a loss of nerve. The team emerged from a unique moment of coming together and it was remarkable that it survived for more than a dozen years.* Such opportunities are to be embraced while they are there, but it achieves nothing to mourn when they end. Better to scan the horizon for the next chance.

You asked me earlier about the personal origins of that you-can attitude, wondering about links to the youth culture that was springing up when I was a youngster. That's well noticed. Yes, the mind-set that I and many others picked up from the late 70s was a kind of Colin Ward tinged entrepreneurialism, and this has endured. Your probing has brought back from the bottom of my memory the freshness of the Desperate Bicycles,. They were the band from Dalston, as it happens, who most insistently advocated do-it-yourself record production, and helped seed the blossoming of independent record labels and a flurry of self-publishing. It was they who in 1977 shouted out at the end of their first record; "It was easy, it was cheap, go and do it." That's the kind of freshness we were going for as we worked to make sparks good urban action across London.

The Victoria and Albert are keen to acquire the Design for London's archive and to safeguard it for the future. If you join them as a research fellow, as the rumour goes, there could be a wonderful chance to analyse the urban projects you made happen, and make more visible the ways of thinking and doing that you crafted. Is this as good as it sounds?

It's early days with these possibilities, but the interest from the V&A is certainly exciting. If they have boldly decided to embrace urbanism then it's a great idea to start with the present and recent past in their own city. I am keen to help their efforts, and love the idea that this could blur

together with all the work that wants doing to affect the future of this city. We will not see the likes of Design for London again here, but something else will pop-up to keep that spirit going. I hope I can play a part in seeding that.

Bijlage 3

Mark Brearley: An Extravert Economy

Ongepubliceerd manuscript voor een boek voor de Mayor of London, zonder datum

A few months ago I visited a big Dutch new town. It's one that's doing reasonably well, and it's all very green and neat. But there's something odd about the place, in a way we've all seen before. Something seems to be missing, because it's hidden away. It's the economy that's tucked away beyond the trees, out of view. The office blocks and the industry are off on their own, landscaped and screened. The schools, colleges and the healthcare buildings are lurking around the back on quiet suburban roads. The shops and community centres, and the places to get a meal or a drink, are in little precincts that you go to when you need to, and only then. It feels like that town turned out the way it did because people had in mind an idea that the economy is something others do for you, or do to you, that it is okay for it to be over there, not here, that there is no need for it to be exposed.

That Dutch planned place would have been emerging from the soil during the years that I first spent time in London as a teenager. Not so long after that I made the move down south to the Capital, hunting for success. I came from the suburban south of Manchester, an area then fast adjusting itself to the pace and scale of the car, and to me London felt like a surprisingly old fashioned sort of city. I found a city like that captivantly described by my mother's parents, who had spent their younger years in the then thriving and intense Gorton and Denton areas of Manchester. This city showed itself to the world, with its economy and public life visible to all. This was the joyful opposite of the car-based and fractured urbanism of the outer Manchester suburbs, and the Dutch planned version. What I was seeing was a city of high streets, with an extrovert economy.

London is a huge conurbation throughout which much of what goes on, and so much of what we all share, is clustered around the streets along which the footfall and the vehicles flow. Now I am convinced that this time-battered urban structure, which for so long seemed anachronistic, is our city's most prized urban asset for the future, and a key to the ongoing success of its economy.

Taken together, London's 600 and more high streets are a vast phenomenon, and so everyday that we have sometimes forgotten to notice them as remarkable. Place them all end-to-end and they would thrive on for about 500km, from Highbury Corner along the Great North Road and all the way to the Scottish border. Three weeks to walk it, if you kept your pace up, and each step of the way you would pass a vibrant and visible economy. Sometimes rough, struggling,

battered, and as often prosperous, sparkling, improving. Some parts are thin, just a shallow crust around the residential areas beyond, but elsewhere the people-filled ways fold and loop, along side streets, rear streets, arcades and malls, big lobbies and foyers, and then yards, estates, multi-user buildings, with workspace and industry, offices and trade-counters. These high street places host much more than just shops, indeed not far off half the jobs are from a catalogue of other activities. This is where our city is at its most effervescent and available, and that includes what's around the back too, hidden away and humdrum, such as along Hassop Road with its dozens of car repairers, working in parallel to Cricklewood Broadway, and hundreds of others like it.

If you took a walk east along the route that runs for 51km across London from Uxbridge to Romford, via Oxford Street, for example, you would find the front doors of about five and a half thousand businesses and institutions, and 80,000 jobs. That's as many as at Canary Wharf, just on one sample strip. At the eastern end of that strip, between Ilford and Chadwell Heath, architect Fiona Scott made her meticulous drawings documenting this life in all its complexity and depth (see images x). Those drawings reveal in detail the coincidence of the largest part of our city's economy and most people's daily lives. They reveal that wonderful extrovert economy.

Between them all London's high street places are home to nearly 1.5 million jobs. That's 35% of all the jobs in London, and it's over half of the number outside the centre. In these areas there are almost twice as many businesses and other organisations employing people as can be found in central London, and here you will find nearly 60% of the small and medium sized enterprises. These places are economically diverse, lively, and entrepreneurial. They remind us, loud and clear, that the economy is all of us; our daily exchanges, our enthusiasm and initiative. We all make the economy, we all roll it forward, and it's for sharing. It is the productive things that we do to make our worlds go around. It is how we provide each other with the essentials and the luxuries, with pragmatism and pleasure.

Tottenham also has one of those car repair clusters, tucked behind the High Road, north of White Hart Lane station. Up there is a nicely mixed part of our city, rich in many ways even though battered and short on prosperity. Gathered around the old run of high streets heading towards Hertford, alongside the shops and cafes, there is a library, the town hall, swimming pool and gyms, the police station, advice places, easy-access office spaces. Around the back with the car repairers is a high-quality wholesale bakery, and there's a small new brewery, and a big new Sainsbury's being built. Over to the east, a short walk away in the industrial areas there's the factory that makes military dress uniforms, another that makes bespoke light fittings, as well as the Gina luxury shoe factory, the big pitta bakeries, the artists' studios, the printers, joiners and metal fabricators, cash-and-carries and trade warehouses. There are plenty of places to worship,

places to hear and make music, to play pool. There are pubs and clubs, schools and colleges, banks, a post office, a couple of markets, and haircuts to be had. This is a sample of a bewildering array of activities that help each other, that we can all see, that provide for us and that encourage us to act, each in our own way, as part of that giant self-driven effort; our city's economy.

Tottenham is a part of town that has problems, where the riots in the summer of 2011 first flared-up, where there is deprivation and dysfunction. But it is also a superb host for enterprise, configured in a way that you could only plan in your dreams. It is this extrovert economy that teaches and encourages, and inspires action and entrepreneurship, each day as it goes about its regular business.

This book marks the start of a journey. London has the country's oldest high street, we invented the modern high street, and we still do them the best. We have a prized asset, and now a big collaboration has started, to nurture it, promote and encourage it. As our high streets evolve let's be sure that they grow, become even more of a focus for London's burgeoning, get longer, not shorter, more intense and mixed, more fun and cared about, more alive and extraordinary.

Bijlage 4

E-mail Mark Brearley aan Richard Rogers

Ongepubliceerd, zonder datum

Hello Richard.

I have dug out the print-out of an old powerpoint that sketches what the City East idea was all about. I will ask for it to be salvaged from the GLA computer for me tomorrow by Adam, and then I will We Transfer it to you.

What we did is still valid, and is part of an approach that certainly has much more to commend it than reviving the absurd notion of garden cities. However, the vast challenge of embracing London's growth may well need us to pursue multiple strategies, and they may well include some limited geographical expansion of the London conurbation, alongside the ongoing focus on intensification in existing built area.

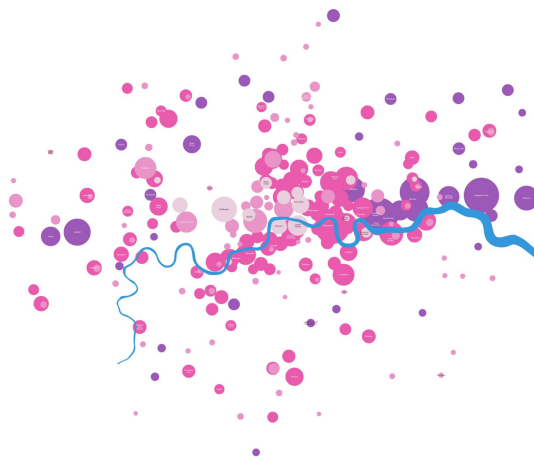
Our bold suggestions for City East were that it could achieve another 30,000 - 40,000 dwellings. But now the requirement for housing growth in London has risen to at least 42,000 per year, so City East could only deliver one year's supply, perhaps, if really pushed to the maximum, a few months more.

My feeling is that the cajoling of housing growth in London should focus more on the existing clusters of high accessibility and good facilities for daily life, and less on the 'Opportunity Areas' that are still touted by the GLA as the most important element in answering the challenge. To me they seem like too much of a throw-back to earlier ideas about how to tuck growth away in the spatially much slacker London of a decade ago. Yes, there is plenty of growth capacity in those Opportunity Areas, but not as much as is believed, and it can only be achieved at far higher cost and with greater damage to London's economic diversity. If the focus shifted to finer grained growth right across the city then we might get better outcomes.



A few years ago when we pushed forward a couple of studies into intensification potential in a sample of 17 high street places / town centres across north and south London we found potential for 15,000 homes. The growth capacity of this type is huge. If each of London's 600 high street places took an average of 700 new homes each, and that's not a huge number, then they would yield 420,000 homes. That's what's needed over a decade of growth, and is more than 10 times what could be achieved in City East. An average of 700 per high street place seems plausible to me. It's significantly less than seemed possible in these 17 locations checked out, and places like Barking are on a trajectory to achieve more than 5 times that average, and that potential is repeated in a series of localities across London.

This is what the drawing in the RA show, the one with all those growth quantity scaled circles on, was all about:



[...] I think, as they do, that places should be found for growing the conurbation in a few more currently Green Belt designated areas. This would follow the ad-hoc trend, of the last couple of decades, to allow development in formerly Green Belt areas such as Ebbsfleet. However, it

should be done following a careful process of choosing the localities that could grow into proper expansions of the London conurbation, and absolutely not by creating stand alone new towns or 'garden cities'. These should be urban expansions in places where there are (or readily can be) excellent public transport connections, and there is potential to extend the high street matrix to embrace these places into the urban continuity, not to create free floating clusters in some nightmare re-play of Ebenezer Howard and 20th century neighbourhood planning. I can imagine this kind of thing working in places such as Waltham Abbey / Cheshunt / Nazeing up the Lee Valley (on the Crossrail 2 corridor), Iver / Langley out west on the Crossrail 1 corridor, and around South Weald / Brentwood north-east along the Crossrail 1 corridor. Such places could provide for a few years worth of the growth needed (delivered steadily over a decade or so), not for anywhere near all of it. They would not remove, just modestly reduce, the momentum of intensification and renewal.

Ebbsfleet could be good too if Crossrail was extended to there and to Gravesend, from Abbey Wood, and if its spines of public life were generously weaved into Northfleet / Gravesend / Swanscombe. Current sad plans though are for yet another 20th century style dispersed neighbourhood new town with segregated uses accidentally scattered around. An abundance of shrubberies and an illegible and introverted public and economic life, all of it forlornly floating around in the nether world of disjointed North Kent landscapes. The reality of such garden cities is a place like Buckshaw Village, that caught my attention as I travelled from Preston to Stockport a few months ago. It seems like a completely new piece of that northern conurbation, with all the ingredients you would want for a good town or piece of city, including shops and leisure places, schools, recreation and leisure places, lots of new industry, buckets of new housing, but all completely in the wrong configuration so that it is nearly impossible for an urbanity and sense of the civic to emerge. And, of course, also appallingly designed at the scale of buildings and spaces. This sort of place is the nightmare reality of what will emerge at Ebbsfleet and where this whole resurgence of clapped out garden city thinking is likely to lead.



Buckshaw Village. Most of the bits you would need for a piece of city, but all arranged in the wrong way. The reality of the garden cities revival.

An important further observation:

The key emerging issue alongside all this is the tendency for a city growing at such a pace as London, and with such tight strategic land supply constraint in place, to eat itself. Housing is now beginning to strip out much of London's capacity to flexibly accommodate a diverse economic and social life. This phenomenon has never before been experienced in this country. While London grows, we are blundering along with an alarmingly unbalanced planning system. The one big piece of consensus in the strategic planning system, the Green Belt, keeps overall land supply very tight, but the willingness and the ability to resolve the heightened conflict between uses that this leads to have been fast retreating.

The result is that in our rapidly tightening city, housing is starting to strip out London's capacity to flexibly accommodate a diverse economic and social life. While the fast spreading centre looks set to retain its remarkable economic diversity, the rest of London is in danger of steadily suburbanising. By this I mean that, at the same time as intensifying its housing, its economy will be forced to narrow to just what is there to serve the nearby residential population. Space for the full range of non residential uses is being lost at an accelerating rate from the high streets and industrial areas in which it is concentrated.

This is no small matter. These places are where about 46% London's economy is located, and it is where we find the greatest proportion of public and community uses as well as the small and medium sized enterprises that provide 42% of employment in our city in about 99% of of the employing businesses and other organizations. If we saw a strip out of say a half of all the industrial capacity, and a quarter of the high street capacity, because housing is managing to

conquer all, right down to the ground floor, then we could lose something like 15% of London's jobs. Most of that would be lost outside the centre, where employment could shrink by a quarter. While the whole city's economy, and its social life, is so vibrant that the total picture may not look the worse, and the total economy may continue to grow, the finer grained outcome would be a denuded three quarters of our city's area, with reduced capacity for entrepreneurialism, less apace for a rich social and cultural life, and a whole city less able to sustain a very broad and diverse economy. This would be a tragedy.

Mark

Bijlage 5

Interview Hans van der Heijden met Adam Caruso

19 augustus 2013

In various publications you have expressed your reservation against Masterplanning. Aren't you afraid that architecture might become too introspective a profession if this topic is neglected?

I am passionate about the city, and virtually every project Peter and I have made in the last 24 years has been made within the context of the city. I am sceptical about the idea of master planning, which I can cynically read as a late-capitalist hedging of property value. I do not believe that great cities can only be made under benevolent dictators, but you do need a certain amount of consensus to make a good city, and that consensus is under real threat from capital, and from very stupid ideas about architecture and urbanism. I always remember your story about the Hilversum planner who was OMA trained, and was telling you about how the city should be. Berlage made a great plan for Amsterdam South, but it was not a master plan, it was a spatial and architectural plan. Lately we have been entering, and being short listed for, urban competitions in Switzerland, and submitting spatial schemes. We have always come in second, to the kind of developer friendly, bland grids that everyone is complaining about.

I would like to be a bit more precise in the terminology. Planning a city in my mind departs from big ideas and ideals, for instance the city extension via The Garden City ideology, the revitalisation of Southbank based on the Mediterranean notions of public space, Vinex based on the city as a network, etc. Such thinking is, or should be, long term and precedes the operations, i.e. the 'master'planning of actual physical interventions. You are well known for your sensitive interventions in current cities, do you think architects should engage in the definition of new urban ideas from which eventual architectural tasks might develop?

I am not so keen on 'concepts' and much more interested in atmospheres, something that we are very fortunate to still have in European cities. I think that all urban developments should be based on qualitative matters, on criteria that have a relation to what is already there, or that have the promise of delivering social values that would be cherished. I really have never seen a situation where technical matters were really a limit on what could be done. A lot of our projects are technically almost impossible to achieve, but we manage. And in the small experience of big strategic projects that I have, I have always seen technical matters being conflated with completely abstract and non-sensical ideas of flexibility, that are used as excuses for doing the

wrong thing! I know that the Netherlands are more obsessed about systems, but Vinex being based on the idea of the city as network is neither here nor there.

One can hold that architecture is more than design. The analysis of particular manifestations of the current European city [Flemish nebula city, German Plattenbau, French banlieus, Veneto sprawl] might represent a problem of knowledge. Are you in favour of investigating such problems? What could be the instrumentarium?

I completely agree that the main problem in architecture is a problem of knowledge, and the pseudo-knowledge that is taught at most architecture schools. As architects we are no longer really able to design ornament, nor design in a creative way with the classical orders. Similarly we do not have a sufficient sensitivity about the parameters of material and dimension that enable a city to really be a city. Most architects do not even really know how to look at the city, or at buildings. That is why I have always put a big emphasis on looking and surveying in my teaching. Why I have taught my students to become at least reasonable photographers so that they could spend some time looking, and then trying to understand something about what they are looking at. Really looking at references is part of the same thing, it is about understanding how historic buildings are most important as a vital part of the present. As soon as one can see this, it becomes possible to use history, typology etc in contemporary projects, to apply this knowledge in the development, adjustment and repair of our environment. I think that these strategies can work almost everywhere in Europe. In places that have new cities, I am not so sure, but I also don't presume to have the answers for those places.

The Venturis recorded the Strip, the Smithsons the East End. They told stories others weren't so much aware of. If we speculate on the stories to be told in areas as mentioned under 3 these appear as 'small' stories, perhaps at the risk of turning the architectural profession in something that is sympathetic, but also intrinsically un-heroic. How do you look at this dilemma?

I don't have any problem with architects telling stories, and in my experience, most of the projects that we have done, which were generally not so easy to get through the planning system, when they were finished and being used have proven to be popular, so sympathetic architecture is not a problem, it shouldn't set out to be ingratiating. The problem I have with the Venturis and the Smithsons, is that I don't completely believe their enthusiasms for 'the honky-tonk of main street' and Bethnal Green. How come the Smithsons always lived in west London? Still, I think that architects should really engage with what is out there, and that their work should tell

stories, if only to the authors of the work. Lee Friedlander said that the only person he sought to change with his photographs was himself. I believe that should be the extent of architecture's social agenda- and it should not harm people.

Your signage project in Southwark illustrates a strategy of reinforcing the notion of 'place' within the revitalisation of the area. It takes little money, little central steer and little time to prepare. How do you evaluate this project? How sustainable was it?

I always liked that project for the reasons you gave, it was cheap, and reasonably fast and easy. Some of it is still there and is still useful. But, quite arbitrary parts have been replaced by exactly the sort of signage that we replaced 15 years ago. So, I always thought the project was a bit of a fantasy, or a bit too much of an art piece. In a sensibly city, say Zurich, all of these minor bits of infrastructure would have been chosen and would be applied in an appropriate way, and then they would be maintained and changed as required. In Southwark, the typical turnover and lack of coordination meant that our little start could never become consolidated, and in fact will eventually disappear bit by bit.

Your Walsall art gallery fitted into a public space design by Richard Wentworth. Together with the pub this presented a balanced ensemble within the wastelands of Walsall. Again, if you look back now, how do you evaluate this project? How sustainable was it?

I don't go back very often, but I can see that the gallery continues to have good shows and to be integrated with its very unconventional audience. I don't think that the Urban Splash development next door in the end demolished the pub, so at least it is still there. But even the fact that they could easily talk about demolishing a new building tells you how lacking in sustainability the British system is.

Could you mention other examples in your portfolio that worked on a bigger scale and how do you evaluate them now?

We are now building projects at a bigger scale, and we will see how they fit into their places. Sustainability in a project has a lot to do with the client, with the city. It is about how decisions are made about changing buildings and places, about how carefully things are cleaned and maintained. I was at Nottingham Contemporary last month for the opening of an amazing show. The building and its public spaces were being brilliantly looked after, but after 4 years some

things were starting to begin to wear out. The building has been very heavily used, which is exactly what you want, but you wonder if they will be able to afford the required maintenance. At a place like the Tate, which is a national collection, one trusts that things can be maintained and that this will be done in a good way.

Bijlage 6

Bibliografie

De volgende bronnen zijn voor het onderzoek gebruikt:

Steen Eiler Rasmussen, *London, The Unique City*, MIT Press, Cambridge MA, 1937.

Rosamund Diamond, Wilfried Wang [red], *Reality and Project, Four British Architects*, 9H Publications, Londen, 1990

William Mann, Kristien Gerets, Katrien Vandermarliere, *Op zoek naar openbare ruimte, vier architecten uit Londen*, De Singel, Antwerpen, 1997

Irénée Scalbert, *London After the Green Belt*, in: AA Files #66, Londen

Dann Jessen, Julian Lewis, Judith Lösing, Kieran Long, Jonathan Sergison, *East, Expressing Interest*, Londen, 2009

Arno Ritter, Peter Allison [red], *Outside In*, London Architecture, Verlag Anton Pustet, Salzburg, 2000

Mark Brearley, *Determining Places*, Scroop #10

East, *Adjusting a Street*, Scroop #10

East, *Picnics in the Green Belt*, Londen, augustus 2002

Mayor of London, *East London Green Grid Primer*, GLA, Londen 2006

Brigitte Schulze, *Im Grunde arbeiten wir daran, Begeisterung zu wecken*, Bauwelt #24, 2012

Hans van der Heijden, *Interview met Adam Caruso*, E-mail 19 augustus 2013

Hans van der Heijden, *Interview met Julian Lewis*, E-mails 20 augustus 2014, 28 augustus 2013

Hans van der Heijden, Patrick van der Klooster, *Gesprek met Irénée Scalbert*, Londen, 19 april 2013

Hans van der Heijden, Patrick van der Klooster, *Gesprek met Lisa Fior en Katherine Clarke*, Londen, 19 april 2013

Hans van der Heijden, *Architectuur in de kapotte stad*, THOTH, Bussum 2008

Catch and Steer

Deel B, ontwerpend onderzoek naar de verbetering van de Tarwewijk, Rotterdam

27 augustus 2014

Inleiding

In samenwerking met Julian Lewis van het Londense bureau East is gewerkt aan een opgave die de Catch and Steer methodiek in Nederlandse verhoudingen kon testen. Rotterdam Zuid leek een voorbeeldig onderwerp. Al voor de economische recessie, in de Stadsvisie 2007, maakte het gemeentebestuur duidelijk dat de ruimtelijke ordening binnen het bestaande areaal zou gaan plaatsvinden. In het Uitvoeringsplan 2012-2014 werd door het Nationaal Programma Rotterdam Zuid [NPRZ] o.l.v. Marco Pastors een opgave voor Rotterdam Zuid gedefinieerd. Hoewel de nadruk lag op de sociaal-economische doelen van scholing en arbeidsparticipatie was de ruimtelijke opgave evident. Vastgesteld werd dat de gemiddelde woonkwaliteit in Rotterdam laag was en dat deze op zijn minst zou moeten meegroeien met de wenselijke emancipatie van Zuid en haar inwoners. De traagheid van de vastgoedontwikkeling maakte het echter nu al relevant om de verbeteringsmogelijkheden van Zuid aan de hand van een case study te onderzoeken. De fysieke verbetering zou het echter moeten doen met beperkte sturing van de gemeente Rotterdam en met uiterst beperkte investeringskracht van de Rotterdamse corporaties en commerciële vastgoedontwikkelaars. Na de financiële problemen van Woonbron en Vestia waren de corporaties nauwelijks in staat om initiatief te nemen. Projectontwikkelaars waren niet meer geïnteresseerd in Zuid. Institutionele beleggers verdelen hun risico's en waren niet bereid om al hun kaarten op Zuid te zetten. Dat investeringsvacuüm maakte Zuid tot een interessante test voor de Catch and Steer methodiek.

Daartoe werd Marco Pastors [NPRZ] benaderd om een studielocatie ter beschikking te stellen en om het ontwerpend onderzoek vanuit de beleidswereld te begeleiden. Pastors stelde voor om de Tarwewijk als studieopgave te nemen. De Tarwewijk geldt als een van de meest hardnekkige probleemwijken van Zuid en is exemplarisch voor de maatschappelijke en fysieke opgave van zuid.

Het onderzoek wordt geleid en uitgevoerd door Hans van der Heijden. Hij was verantwoordelijk voor de inhoud, voortgang en rapportage en de probleemstelling en droeg bij aan het ontwerp.

Aan het ontwerpend onderzoek werd bijgedragen door Julian Lewis, directeur East, Londen, VK. Julian Lewis leverde vanuit zijn expertise bij East jet grootste deel van de ontwerpinput van het ontwerpend onderzoek. Voorts stelde hij informatie over zijn ontwerpmethodiek en zijn beroepservaring ter beschikking.

Het onderzoek werd begeleid de volgende vertegenwoordigers uit de beleids-, ontwerp- en beheersector:

- Mark Brearley, hoofd ontwerpafdeling Design for London, GLA, Londen, GB [met nadruk op ontwerpmethodiek, kennis van Londense beleid]
- Marco Pastors, directeur Programmabureau Nationaal Programma Rotterdam Zuid [met nadruk op lokaal Rotterdams beleid]
- Marco Hoogerbrugge, gebiedsmanager Rotterdam Zuid [met nadruk op kennis van lokale omstandigheden en informatievoorziening]
- Miriam Oosterhout, programmamanager Woonstad Rotterdam [met nadruk op kennis van lokale omstandigheden, informatievoorziening en kennis van corporatiebeleid]
- Patrick van der Klooster, directeur AIR Foundation [met nadruk op Rotterdams stedelijke beleid]

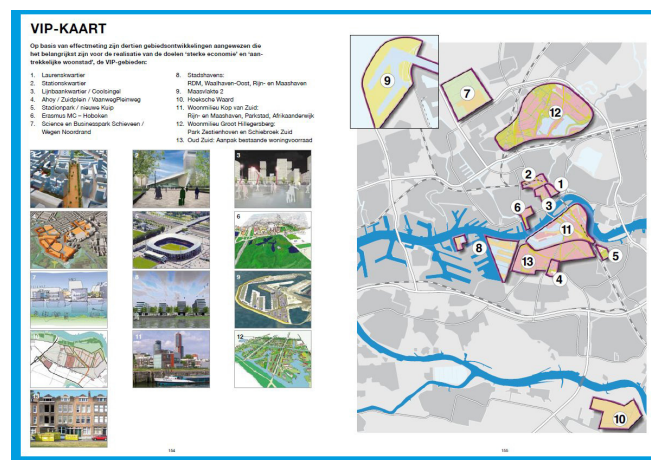
Met Hans van der Heijden Julian Lewis komen vijf gezamenlijke bijeenkomsten gehouden om de opzet, resultaten en evaluatie van het onderzoek te bespreken. Daarnaast waren bovengenoemden ad hoc beschikbaar voor feedback en informatievoorziening.

Problematisering van stedelijke beleid

De Stadsvisie 2007 maakte duidelijk dat de ruimtelijke ordening binnen het bestaande areaal zou gaan plaatsvinden. De sturende rol van de gemeentelijke overheid werd beperkt tot 13 VIP gebieden.

Het beleid binnen de VIP gebieden werd daarmee meer of minder scherp bepaald. Dat lag anders voor de resterende gebieden onbenoemd blijven. Deze zijn in de Stadsvisie beleidsmatig gevat in algemene ambities, zoals een 'excellente haven', 'aantrekkelijke en complete binnenstad'. Gesteld kan worden dat deze ambities te open geformuleerd zijn. Je kunt er simpelweg niet tegen zijn en hebben te weinig sturende betekenis. Ook kan gesteld worden dat de VIP kaart een problematisch onderscheid in stand houdt tussen de stad die er toe doet en de stad die bijna letterlijk van de kaart valt.

In operationele termen valt een vacuüm in de Rotterdamse stadsontwikkeling te constateren. De gemeentelijke diensten en de Welstandscommissie beroepen zich op een beperkte mandaten, waarbij zij niet pro-actief kunnen handelen en in feite slechts een ongekwalificeerde, controlerende rol spelen binnen week bepaalde beleidskaders. Daarnaast treden de gemeentelijke diensten ook op als marktpartij en zijn zij gedwongen om in dit toch al troebele krachtenveld de gemaakte uren in rekening te brengen. Hierbij verliest de Rotterdamse overheid de onpartijdigheid die hoort bij haar controlerende functie.



Stadsvisie Rotterdam, VIP kaart

Het is daardoor in Rotterdam niet eenvoudig om initiatieven van onderaf [van individuele burgers] of vanuit het maatschappelijke middenveld [denk aan corporaties] te ontwikkelen, indien deze niet nadrukkelijk gepolitiseerd zijn en in het publieke debat aandacht hebben gekregen. Over dit feit is veel onrust onder lokale architecten, zie hiervoor onder andere de publicatie van ‘Agenda Rotterdam’ in 2009 door de architecten verenigd onder ‘Generatie 3.0.’

Het NPRZ heeft voor een van de in het Uitvoeringsplan gedefinieerde Focuswijken, de Tarwewijk, een opgave bepaald. Dit document ademt een sterk ‘Als niet kan wat moet, dan moet wat kan’ ethos. Doelen worden expliciet en zowel kwalitatief en kwantitatief gesteld. Daarbij wordt in eerste instantie gezocht naar de optimalisatie van bestaand beleid binnen de huidige financiële kaders. Het gaat daarbij om bundeling van veelsoortige lokale en bovenlokale initiatieven. Impliciet wordt een draai gemaakt van de centrale planning van de stad met hoge verwachtingen van de zogenaamde ‘olievlekwerking’ die plaatselijke vernieuwingen zouden moeten opleveren naar een pragmatisch gebiedsmanagement dat door de lokale verankering simultaan aan verschillende problemen werkt.

Ruimtelijke karakteristieken Tarwewijk

De Tarwewijk is een van de oudste manifestaties van de verstedelijking van Rotterdam Zuid en is gebouwd tussen de Pleinweg, Brielselaan en Dordtselaan. De Pleinweg is een belangrijke invalsweg van de stad en verbindt het Zuidplein met de ingang van de Maastunnels. De wijk heeft zoals de meeste Rotterdamse stadswijken op Zuid hoge gebouwde randen langs de doorgaande wijken. Deze worden gevormd door vier tot vijf lagen hoge woongebouwen, vaak met Haagse portieken. Bedrijvigheid is in de rand geconcentreerd, vooral langs de Pleinweg. Binnen de wijk is sprake van een menging van woonmilieus, variërend van tuindorpachtige ensembles, rijwoningen uit de jaren '30 en portiekflats in de zogenaamde Mijnkintbuurt.



Tarwewijk in stad Rotterdam

Ruimtelijke opgave

Rotterdam Zuid kent in vergelijking met de Nederlandse grote steden en zelfs in vergelijking met Rotterdam zelf een ongekende achterstanden in welzijn en welvaart. Dat is in de publicaties van NPRZ duidelijk naar voren gebracht. 80% van de woningen in de Tarwewijk is privaat [doorgaans privé] bezit, hetgeen complexmatige institutionele verbetering zelfs als de investeringsbereidheid van de corporaties groot was ondenkbaar maakt. Met de begeleidingsgroep werd vastgesteld dat het architectonisch ontwerp niet verantwoordelijk is voor deze achterstanden en omgekeerd op zichzelf geen bijdrage levert aan het oplossen daarvan. Na de bestudering van alle beleidsstukken [bijlage 1] was de vraag dus waar de ontwerpopgave nu precies aangreep op sociaaleconomische verbeterprogramma's. Dat leverde een kort lijstje op:

- Door taal- en onderwijsprogramma's via de scholen verandert de rol van de school in de wijk. Ouders nemen daardoor meer deel aan de scholing. Kinderen gaan voor en na school langer naar opvangfaciliteiten. Schoolgebouwen vragen om functionele aanpassingen van entrees en publieksfaciliteiten. Het schoolplein is daardoor een groter deel van de dag aan de school gekoppeld. Er ligt een ontwerpopgave in de aanpassing van de [vaak monumentale] schoolgebouwen en de bijbehorende schoolpleinen op deze nieuwe programma's.
- Intensief beheer en de nauwkeurige inzet van beschikbare beheers- en onderhoudsströmen moeten leiden tot snelle verbetering van de openbare ruimte. De ontwerpopgave is om de beschikbare middelen zo optimaal mogelijk in te zetten.
- De WOZ waarde van het vastgoed moet omhoog. Via het rijk zijn beperkte subsidies voor verbetering mogelijk. Vooral via energiebesparingsprogramma's zijn aanvullende investeringen te dekken. De ontwerpopgave is om particuliere vastgoedeigenaren te voorzien van plannen waarmee zij hun woningen kunnen verbeteren.

Met dit lijstje is begonnen met de voorbereiding van het ontwerp.

Ontwerp

De eerste tekeningen van East leverden een interpretatie van de ligging van de Tarwewijk. De Tarwewijk stond daarbij centraal in de analyse van de stad. Rotterdam werd als het ware vanuit het gezichtspunt van de Tarwewijker benaderd en niet omgekeerd. De groenstructuur in het hart werd door East 'vastgetekend' aan groenstructuren buiten de wijk. Via bootverbindingen over de Maashaven en de pas gerealiseerde voetgangersbrug over de Rijnhaven [de Hoerenloper] kwam de Tarwewijk zo vlak bij Hotel New York op de Kop van Zuid te liggen. Het beeld van een geïsoleerde stadswijk die verstopt lag achter de hoge baksteengebouwen aan de doorgaande wegen werd doormee vervangen door een imaginaire Tarwewijk als deel van een groenroute voor voetgangers en fietsers die van de Euromast naar het Zuidplein liep. Verrassend genoeg was die imaginaire Tarwewijk helemaal niet zo lastig voorstelbaar. In feite kwam het overeen met het bewustzijn van de bewoners zelf. Zij weten dat de Tarwewijk dicht bij het Rotterdamse stadscentrum ligt en zijn er van op de hoogte dat er plannen bestaan voor watertaxi-verbindingen over de Maashaven. Deze lichte transportmiddelen zijn eenvoudig aan te passen. Een eenvoudige steiger aan de Maashaven op een goed gekozen plek zou het werk kunnen doen.

Met deze tekeningen schoof East de stadsanalyse en het ontwerp behendig in elkaar. Het groene netwerk binnen en buiten de buurt zou met eenvoudige middelen, waarschijnlijk grotendeels te bekostigen uit beschikbare onderhouds- en beheersbudgetten, kunnen worden uitgevoerd. In deze simpele bewegingen viel een groot aantal denkbare kleinere interventies op zijn plaats. Het

buurtpark en het schoolplein rondom de buurtschool was bijvoorbeeld zowel de spil in dit ruimtelijke netwerk als mogelijk onderwerp van verbeterprogramma's in het kader van het scholingsproject zoals dat door NPRZ geëntameerd was. Ook deze opgave had directe resonanties. Het door Ad van der Steur ontworpen schoolgebouw was monumentaal, maar gesloten. Een ontwerp-opgave waarbij buitenschoolse programma's beter zichtbaar werden gemaakt en zo werden afgestemd op een overzichtelijk en beheerstbaar schoolplein en een openbaar park werd voorstelbaar.



Groenstructuur

Een ander product was een relatiediagram [bijlage 2] waarin een reeks strategische doelen gerelateerd werd met een uitgebreide lijst suggesties voor deelprojecten. Die laatste projecten werden slechts in de vorm van beelden of schetsen aangeduid en varieerden van de verbreding van de zebrapaden over de Pleinweg [in verband met de wenselijkheid van doorlopende groenstructuren] tot ingrijpende voorstellen voor de particuliere woningverbetering aan de Pleinweg [in verband met de wenselijkheid van een betere woningvoorraad]. De feitelijke hoedanigheid van die projecten deed in de dialoog met het begeleidingsteam weinig ter zake. Wat telde was de voorstelbaarheid en de geruststellende werking van het diagram. Deelprojecten leken niet op zichzelf te staan, maar hadden een gelijke oriëntatie en konden door verschillende teams van opdrachtgevers, ontwerpers en bouwers worden aangepakt. Wanneer zo'n diagram aanvaard zou worden, zo was de gedachte, dan rationaliseerde dat de denkbare deelprojecten, en kon direct daarna begonnen worden met de eerste acties. Het relatiediagram zou voor het vertrouwen kunnen zorgen dat de diverse deelprojecten in elk geval dezelfde kant op werkten, zo was de aanname binnen het begeleidingsteam.

Alle informatie over het ontwerpvoorstel werd door East op 2 grote panelen geconcentreerd [bijlage 3]. In alle gesprekken werd zo voortdurend over verbanden en het grotere geheel gesproken. Er werd veel gesproken, maar weinig geschreven. Het is illustratief om de afsluitende

toelichting van East weer te geven:

Wat hebben wij tot nog toe gedaan?

De architecten Hans van der Heijden en East hebben een bijzondere aanpak van stadsontwikkeling op het oog voor de herontwikkeling van de Tarwijk. Deze wordt in het bijzonder in Londen veel gebruikt.

De voorstellen zijn gepresenteerd in groot formaat tekeningen die een voorlopige strategische aanpak voor veranderingen van de Tarwijk vastleggen. Een aantal projecten die goede verbeteringen ondersteunen of opleveren is opgezocht. De bijeenkomsten tot nog toe, met de directeur van NPRZ, vertegenwoordigers van de woningcorporaties en AIR Foundation, zijn zeer positief verlopen met inspirerende discussies. Wij begrijpen dat het werk zo verder kan gaan en in samenspraak verder ontwikkeld moet worden.

Dit is geen homogeen masterplan dat eindeloze sommen geld vraagt, maar een flexibel en rijk ruimtelijke onderlegger voor verandering, die de beschikbare geldstromen kan sturen naar opbrengsten in termen van sociale en politieke doelen. Cruciaal in die onderlegger is dat er een ruimer ruimtelijk beeld is dat wordt ingegeven door een helder verhaal over de plek en alle onderdelen daarvan. Elk project draagt bij aan dit ruimere beeld.

Het is belangrijk om in herinning te houden dat zonder dit strategische overzicht deze projecten niet in staat zijn om bij te dragen aan grotere effecten. Dit gaat niet over bottom-up stedenbouw en het is ook geen top down. Dit gaat over een helder strategisch kader dat flexibel is en toelaat dat een reeks projecten gedurende tijd worden ontwikkeld. Dat kader maakt een Catch and Steer benadering mogelijk door voortdurende dialogen met alle geïnteresseerde partijen, maakt goede coördinatie van fondsen, inspanningen en opbrengsten over het plangebied mogelijk. Strategische doelen die tot nog toe zijn vastgesteld zijn:

- Een groenstructuur die de Tarwijk omvormt en in verband brengt met de grotere stad, zoals verbindingen door de havens.*
- Een nieuw gezicht van de buurt naar de grotere stad, in het bijzonder langs de Pleinweg.*
- Uitgaan van bestaande krachten om deze te versterken.*
- Bij elkaar brengen van openbare voorzieningen, zoals scholen, kinderopvang, gezondheidszorg, speelplaatsen, maatschappelijk dienstverlening, opbouwwerk en religieuze voorzieningen.*
- Leveren van quick win projecten: beletteringen, schilderwerk, hekwerken, bekledingen, groenvoorzieningen, spel, toeging, verlichting.*
- Vernieuwing van de Mijnskintbuurt.*

Uitgaande van bovenstaande doelen is een longlist van projecten samengesteld. Die willen wij bespreken en uitbreiden in het vervolg van onze besprekingen.

Tot nu toe hebben wij gewerkt aan het uitleggen van onze aanpak en de mogelijkheden voor de vernieuwing van de Tarwewijk. Om een robuust en gedetailleerd werkdocument te maken, moet deze opgave nog helderder worden. De agenda voor een vervolgtraject zou moeten omvatten:

- Vertegenwoordigers van de opdrachtgevers aanwijzen die het project kunnen leiden en financieren.*
- Bepalen welke stakeholders voldoende geïnteresseerd zijn en die willen bijdragen aan de richting van het project: politici, plaatselijke vertegenwoordigers van maatschappelijke instanties en bedrijven.*
- Overeenstemming bereiken over het ontwerpteam.*
- Overeenstemming bereiken over de omvang van het project*
- Overeenstemming bereiken over cruciale opgaven en de gewenste resultaten.*
- Overeenstemming bereiken over het communicatie- en consultatieproces.*
- Overeenstemming bereiken over een planning en het budget.*

Bijlage 1

Bibliografie

Voor het ontwerpend onderzoek zijn de volgende bronnen gebruikt:

Havensteder, Vestia, Woonbron, Woonstad Rotterdam, *Zuid wil vooruit, visie van de corporaties*, Rotterdam, z.j.

Gemeente Rotterdam, *Stadsvisie Rotterdam*, Rotterdam, 2007

z.a. *Buurtsignaleringsmodel – potentiële probleemaccumulatie*, Rotterdam, 2000

Gemeente Rotterdam Tarwewijk/ Oud Carnisse, *Plandocument Gemeente Rotterdam*, z.j.

Nationaal Programma Rotterdam Zuid, *Handelingsperspectief wijk Tarwewijk*, Rotterdam, 2013

Nationaal Programma Rotterdam Zuid, *Handelingsperspectief wijk Bloemhof*, Rotterdam, 2013
Bestuurlijk Convenant Dordtselaan, Rotterdam, 2010

Gemeente Rotterdam, *Variantenstudie Vaanweg-Pleinweg*, Rotterdam, 2009

Nationaal Programma Rotterdam Zuid, *Ambitie Rotterdam Zuid*, Rotterdam, 2010

Gemeente Rotterdam, Woonstad Rotterdam, Deelgemeente Charlois, *Gebiedsafspraken Tarwewijk*, 2010

Gemeente Rotterdam, Woonstad Rotterdam, Deelgemeente Charlois, *Programma Intensief Beheer Mijnskinbuurt*, 2009

Woonstad Rotterdam, Deelgemeente Charlois, Gemeente Rotterdam, *Opgroeien in de stad, een kindvriendelijke Tarwewijk*, Rotterdam, 2008

Bijlage 2

Relatiediagram

Strategic Objectives

1. Deliver a green grid network that reshapes Tarwewijk and engages with the wider city
2. Break Tarwewijk down into different parts and characters
3. Identify existing assets to enhance and amplify them
4. Cluster public amenities, uses and spaces including:
 - Schools
 - Daycare
 - Health
 - Kitchens
 - Play spaces
 - Community uses
 - Religious spaces
5. Deliver quick win projects
6. Provide new faces to the rest of the city
7. Regenerate Mijnkinbuurt

Projects

Plant many more trees to strengthen this space as a place of arrival; with a large sign naming the place; containing birdboxes

High Street cluster; with shop front upgrades (grant supported), public realm improvements, new river face tower building, and new tree planting, signage and boundary treatments to make new high street centre

Engage with school authorities to expand school and playground with spaces to accommodate visitors and parents in social spaces. Reset and redesign boundary to engage with surrounds.

Use underside spaces of flyover for play and good civic spaces

Audit available empty spaces. Identify and support funding to kickstart public living rooms, art space, hairdressing, creche and café uses; with shop front designs that celebrate a 'catch and steer' process of change

Park uses in the city; including allotments, dog training spaces, playful furniture, sandpits, street arboretums

Extra big crossing point; with special trees, to make link across Pleinweg

Streetscape designed to tie in with highways maintenance, and also support local identity; ie: kerbs with sandblasted names

Relax planning requirements to encourage pro-active engagement between housing owners so they can work together to develop their land and make good relationships in the public realm and private spaces; within the catch and steer template

Provide water taxi, or boat bridges, as quick win crossing test

New mixed use housing led regeneration here can contribute to the green grid and quality of place. Any housing designs by others here to be steered towards this end

Upgrade Pleinweg facades to relate to the different characters along the road, and encourage a more local identity to be achieved

Signage and wayfinding strategy; from timber birdbox signs, painted signs, special street furniture, lighting and specific tree planting that are place specific, and often quick to deliver

Bijlage 3

Ontwerppanelen

TARWEWIJK CATCH AND STEER

Wider Strategy

Tarwewijk, Rotterdam
East

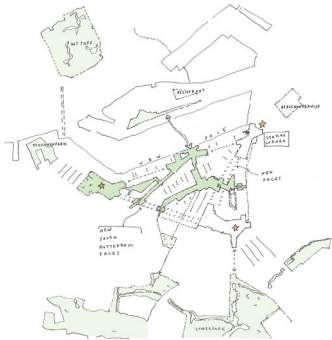
The work on these panels forms part of a piece of research for urban change in Rotterdam that reflects on recent aspects of urban practice in London.

Over recent years London has worked with less money, a fractured planning system, and a programme of urban change that has required a mixture of dialogue and willingness across stakeholder groups to enable delivery.

These proposals set in Tarwewijk, are about looking more closely at the different aspects of the place, rather than just a simple masterplan for change. It is not either just about a 'bottom up' approach, which usually suggests a setting aside of urban design. Instead, this approach to marshalling change is about scrutinising how this area can relate to the wider city; how it's edges are experienced, and how it's potential assets of people, uses and spaces may be encouraged to thrive.

One big move is to improve the urban 'comfort' of the area. This means shaping it to make it more legible, visible, accessible and liveable and to cluster uses around a latent green network of routes that can be increased in their capacity for play, recreation, and delight.

The catch and steer approach asks for existing activities, budgets, and plans by others to be reviewed in the view of a clear spatial strategy, one that is flexible yet specific to the place. A range of objectives sets the agenda for what is needed. Against this, a range of projects, across scales, and over time, acts as a shopping list of items, each of which will contribute to the picture of improvement. Improvements can include quick wins. These may include measures for high visible impact perhaps already being planned by others. The catch and steer approach is about pulling these together, to consolidate and co-ordinate available resources delivered by various parties and help each part of the place to enjoy the peculiarities of place, whilst co-existing with its surrounding parts. Part of this task is having a plan to guide and steer, which lies somewhere between a framework plan and a master plan. These proposals are a prototype for that piece of work.

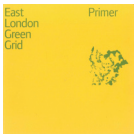
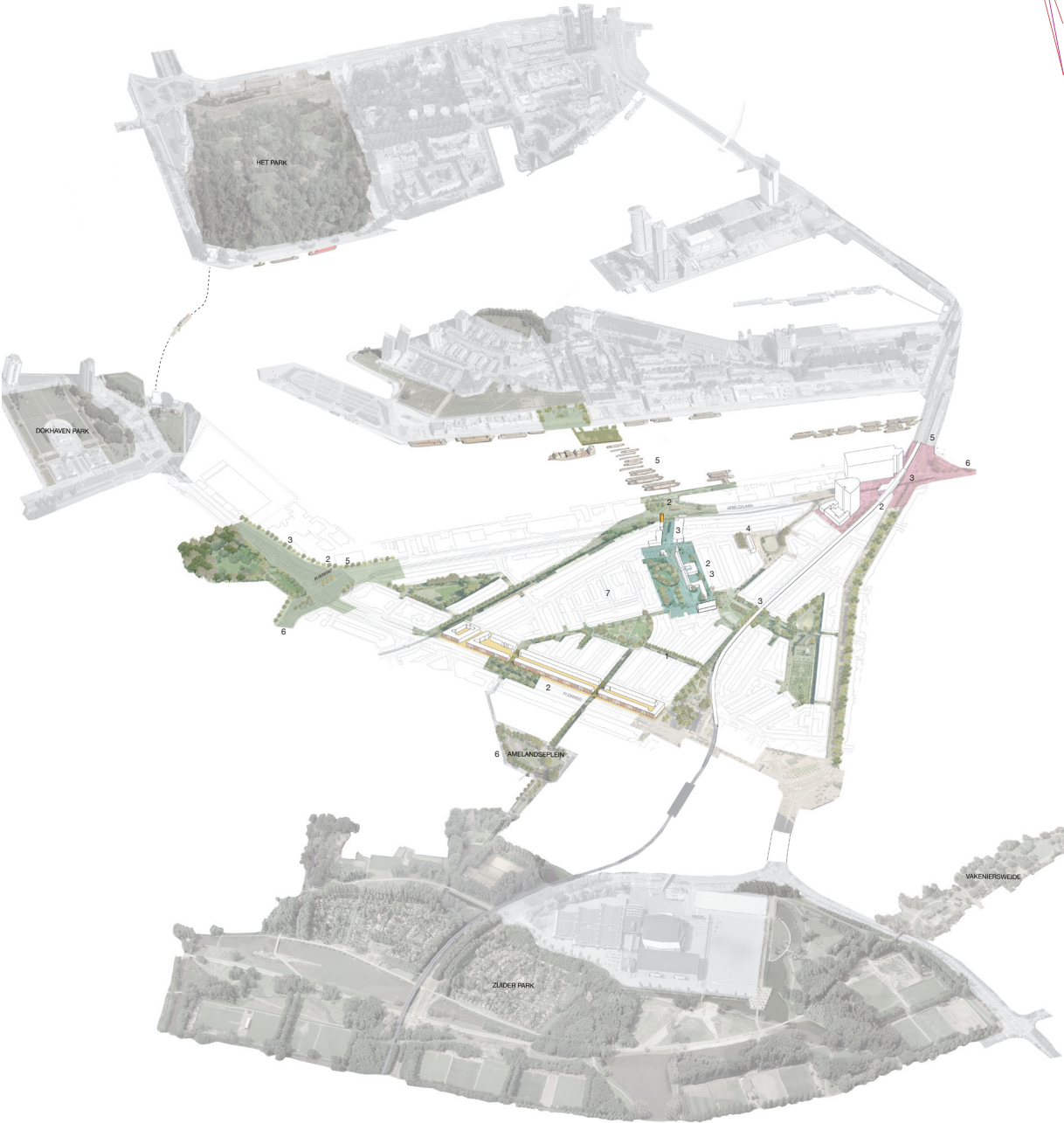


Strategic Objectives

1. Deliver a green grid network that reshapes Tarwewijk and engages with the wider city
2. Break Tarwewijk down into different parts and characters
3. Identify existing assets to enhance and amplify them
4. Cluster public amenities, uses and spaces including:
 - Schools
 - Daycare
 - Health
 - Kitchens
 - Play spaces
 - Community uses
 - Religious spaces
5. Deliver quick win projects
6. Provide new faces to the rest of the city
7. Regenerate Mijkinbuurt

Projects

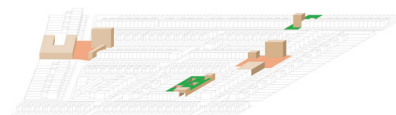
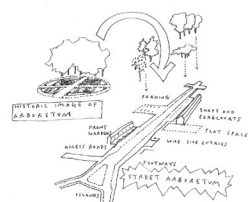
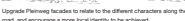
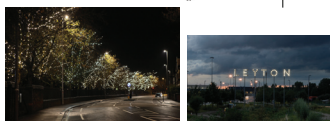
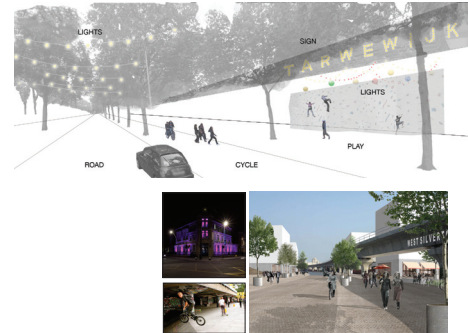
- Plant many more trees to strengthen this space as a place of arrival; with a large sign naming the place; containing birdboxes
- High Street cluster; with shop front upgrades (grant supported), public realm improvements, new river face lower building, and new tree planting, signage and boundary treatments to make new high street centre
- Engage with school authorities to expand school and playground with spaces to accommodate visitors and parents in social spaces. Reset and redesign boundary to engage with surrounds.
- Use underside spaces of flyover for play and good civic spaces
- Audit available empty spaces. Identify and support funding to kickstart public living rooms, art space, hairdressing, creche and cafe uses; with shop front designs that celebrate a 'catch and steer' process of change
- Park uses in the city; including allotments, dog training spaces, playful furniture, sandpits, street arboretums
- Extra big crossing point; with special trees, to make link across Pleinweg
- Streetscape designed to tie in with highways maintenance, and also support local identity; ie: kerbs with sandblasted names
- Relax planning requirements to encourage pro-active engagement between housing owners so they can work together to develop their land and make good relationships in the public realm and private spaces; within the catch and steer template
- Provide water taxi, or boat bridges, as quick win crossing test
- New mixed use housing led regeneration here can contribute to the green grid and quality of place. Any housing designs by others here to be steered towards this end
- Upgrade Pleinweg facades to relate to the different characters along the road, and encourage a more local identity to be achieved
- Signage and wayfinding strategy; from timber birdbox signs, painted signs, special street furniture, lighting and specific tree planting that are place specific, and often quick to deliver



The London Green Grid concept is used here as a vehicle to help locate and guide new synergies between owners and managers, and to steer 'bottom up', and also 'masterplanned' projects towards a desirable spatial outcome over time.

Key Project Opportunities

Tarwewijk, Rotterdam
East



New mixed use housing led regeneration here can contribute to the green grid and quality of place. Any housing scheme by others here to be stopped because this and

Catch and Steer werd uitgevoerd door:

Julian Lewis [East]

Hans van der Heijden [Hans van der Heijden Architect]

Begeleidingsteam:

Marco Pastors [NPRZ]

Mirjam Oosterhout [Woonstad]

Marco Hoogenbrugge [Gemeente Rotterdam]

Patrick van der Klooster [AIR Foundation]

Met bijzondere dank aan:

Mark Brearley

Lisa Fior

Katherine Clarke

Irénée Scalbert

Tom Avermaete

Financiële ondersteuning:

Stimuleringsfonds Creatieve Industrie

**stimulerings
fonds
creatieve
industrie**