

PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is a publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/124140>

Please be advised that this information was generated on 2021-06-16 and may be subject to change.

RUBRIEKEN

REVIEW ESSAY

Bouwen aan de stad op ooghoogte

Gert-Jan Hospers

Besproken publicaties:

Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington: Island Press.

Knox, P. (2011). *Cities and Design*. London: Routledge.

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2012). *Toekomst van de stad*. Den Haag: Rli.

Verheul, W.J. (2012). *Stedelijke iconen: het ontstaan van beeldbepalende projecten tussen betoog en beton*. Den Haag: Boom Lemma uitgevers.

De Erasmusbrug is hét symbool van Rotterdam. De opvallende brug over de Nieuwe Maas is er niet zonder slag of stoot gekomen. De totstandkoming van het icoon tussen 1990 en 1996 was een aaneenschakeling van dromen, verleidingsstrategieën en torpederingspogingen (Verheul, 2012). Zo droegen Riek Bakker en zes van haar medewerkers van de afdeling Stadsontwikkeling hoeden met miniatuurbruggen tijdens de presentatie van het plan voor het college van B en W. Omdat het 5 december was, lasen ze sinterklaasgedichten voor over de kansen die een brug voor Rotterdam zou bieden. 'Wie niet durft te dromen, is geen realist', aldus Bakker. Bijna een jaar later, op 14 november 1991, kwam er tijdens een besluitvormende vergadering in het stadhuis een bommelding binnen – naar later bleek een pesterijtje van een anonieme beller. Kon Rotterdam de ruim 365 miljoen gulden voor de brug niet beter besteden aan het oplossen van de grote sociale problemen waarmee de stad kampte? De Erasmusbrug is er tóch gekomen. Vanaf het begin was de creatie van architect Ben van Berkel geliefd, niet alleen bij buitenstaanders, maar ook bij de Rotterdammers zelf.

De totstandkoming van de Erasmusbrug staat niet op zichzelf. Al eeuwenlang zijn stadsbestuurders verzot op het bouwen van prestigieuze projecten. Een hoge toren, een architectonisch meesterwerk of een bijzondere brug geeft een stad aanzien en uitstraling, zo luidt de standaarddenning van bestuurders (Hajer, 1994; Nelissen, 2003). Dit 'allure-denken' van steden treffen we overal ter wereld aan, van Kopenhagen tot Kaapstad en van Brussel tot Beijing. Wat zijn de werkelijke motieven van bestuurders om te investeren in de bouw van dergelijke boegbeeldprojecten? Welke rol spelen die iconen voor een stad? En is er nog wel ruimte voor zulke kostbare projecten in deze tijden van crisis? In dit review essay bespreken we vier recente publicaties over de stad die ons kunnen helpen bij het beant-

Gert-Jan Hospers

woorden van deze vragen. Twee van de boeken, 'Cities and Design' van Paul Knox en 'Cities for People' van Jan Gehl, hebben een sociaal-geografische inslag: hoe geven steden – en hun bestuurders in de rol van opdrachtgever – de gebouwde omgeving vorm en welke invloed heeft dat op de mensen in de stad? De twee andere publicaties zijn Nederlandstalig en hanteren een meer bestuurskundig perspectief. 'Stedelijke iconen' van Wouter Jan Verheul kijkt achter de façades van de constructie van stadsiconen, terwijl de bundel 'Toekomst van de stad' aan de hand van achttien essays reflecteert op bestuurlijke uitdagingen voor de stad. Na een bespreking van de afzonderlijke boeken komen we terug op bovenstaande vragen en kijken we vooruit. We stellen vast dat de meeste stadsbestuurders in hun bouwdrift waarschijnlijk wel gedwongen zijn om steeds meer aandacht te geven aan de menselijke maat – of ze het nu leuk vinden of niet.

Steden en design

'Cities and Design' is een uitgave in de Routledge-serie 'Critical Introductions to Urbanism and the City'. De reeks beoogt studenten, wetenschappers en professionals vertrouwd te maken met academische inzichten over de stad, of het nu gaat om stedelijke economie, cultuur of planning. 'Cities and Design' gaat in de op de complexe relatie tussen steden en design, met een nadruk op 'urban design' (projecten in de gebouwde omgeving). De auteur is Paul Knox, hoogleraar aan Virginia Tech en bij veel geografen bekend om zijn inleidende handboeken in de sociale geografie, die over de hele wereld worden gebruikt. Ook in 'Cities and Design' betoont Knox zich een goede docent – het boek is helder gestructureerd, leest prettig en belicht de relatie tussen steden en design aan de hand van tal van concepten en benaderingen. Na een inleiding over het design-concept schetst Knox hoe lokale elites in de westerse wereld telkens hebben getracht om hun idealen te materialiseren in de stad. Met name vanaf de Industriële Revolutie heeft 'urban design' een hoge vlucht genomen. Door de toepassing van nieuwe technologieën en materialen werd het mogelijk om meer, beter en anders te bouwen. Rijke fabrikanten drukten hun stempel op de stad door imposante fabrieken ('kathedralen der arbeid'), chique passages en – in een later stadium – tuindorpen neer te zetten. Knox beschrijft beeldend hoe die particuliere bouwdrift meestal voortvloeide uit een mix van paternalisme, filantropie en de wens om iets tastbaars na te laten. Met de groei van steden kwam ook de overheid als opdrachtgever van 'urban design' in beeld. Ingrepen in de gebouwde omgeving moesten niet alleen zorgen voor meer orde, veiligheid en efficiëntie, maar ook bestuurlijke macht symboliseren. Het toonbeeld daarvan is volgens Knox het Parijs van Napoleon III, die Haussmann opdracht gaf de stad te voorzien van brede lanen, open plekken en indrukwekkende gebouwen. 'Urban design' diende een tweeledig doel: het leverde de stad wat op, maar was tevens een visitekaartje ter meerdere eer en glorie van de persoon die het liet bouwen.

Nog altijd heeft 'urban design' voor bestuurders zo'n dubbele betekenis. In dit verband spreekt Knox van 'intentional cities': steden worden meestal (her)ontwikkeld vanuit een bepaalde intentie, onder het motto 'better by design'. Vooral

hoofdstuk 5 is interessant, waarin de auteur duidelijk maakt hoe het neoliberale denken sinds de jaren negentig z'n sporen in het stedelijk landschap achterlaat. Zo beschrijft hij hoe de publieke ruimte langzaam maar zeker wordt geprivatiseerd: door de bouw van stedelijke iconen, outletcentra en entertainmentboulevards nemen projectontwikkelaars soms hele stadsdelen over. Ook de opmars van 'gentrification' – de herwaardering van oude buurten die vaak gepaard gaat met een stijging van de prijzen van onroerend goed – geeft aan hoezeer marktwerking de stedelijke ontwikkeling is gaan beïnvloeden. Daar komt bij dat de wereldwijde concurrentie tussen steden maar blijft toenemen. Bewoners, bedrijven en bezoekers kunnen overal terecht, maar waarom kiezen ze juist voor die ene stad? In zo'n klimaat worden 'sterarchitectuur', futuristische stationslocaties en grote winkelcentra steeds belangrijker, aldus Knox, omdat ze als stedelijke uithangborden en trekpleisters fungeren. Steden worden zo 'brandsapes' en 'clone towns' die steeds meer op elkaar gaan lijken. Toch is Knox niet somber gestemd over de stad van de toekomst. In het laatste hoofdstuk spreekt hij de hoop en verwachting uit dat 'urban design' steeds meer ingezet zal worden om de leefbaarheid en duurzaamheid van steden te waarborgen. Voorbeelden als het energiezuinige Gherkin-gebouw (Londen) en de groene wijk Vauban (Freiburg) zijn volgens Knox een stap in de goede richting. Hier, pas op het eind van het boek, zien we dat de auteur stelling neemt. De rest van 'Cities and Design' is redelijk neutraal geschreven, wat natuurlijk past bij een reeks die als doel heeft om lezers een overzicht van stedelijke deelthema's te geven.

Van betoog naar beton

Dat stadsbestuurders in ons eigen land ook geloven in het motto 'better by design', komt duidelijk naar voren uit het boek 'Stedelijke iconen: het ontstaan van beeldbepalende projecten tussen betoog en beton' van bestuurskundige Wouter Jan Verheul. Al lezende vergeet je regelmatig dat het hier om een proefschrift gaat, want anders dan de meeste dissertaties leest het als een spannend jongensboek. Dat ligt niet alleen aan de boeiende thematiek, maar ook aan de pakkende stijl. In zijn onderzoek reconstrueert Verheul de totstandkoming van wat hij 'stedelijke iconen' noemt: 'urban design' die bedoeld is om een stad in de wereldwijde stedenstrijd een concurrentievoordeel te geven, om het in de terminologie van Knox uit te drukken. Daarbij valt te denken aan een opvallende brug, wolkenkrabber of ander beeldbepalend bouwwerk dat een stad 'op de kaart moet zetten'. In de eerste hoofdstukken analyseert Verheul de eeuwenlange fascinatie van stadsbestuurders voor stedelijke iconografie, variërend van het Colosseum in Rome tot de Erasmusbrug van Rotterdam. Bij de voorliefde van bestuurders voor aansprekende bouwwerken speelt er volgens Verheul meer mee dan alleen 'de architectuur van de macht'. Veel bestuurders zien in stadsiconen ook een mogelijkheid om een verhaal te vertellen over wat 'hun' stad is of zou moeten zijn – ze gieten hun 'betoog' als het ware in 'beton'. De bestuurlijke pogingen tot stedelijke identiteitsvorming zijn op te vatten als 'storytelling', als een discursieve praktijk waarvan bestuurders zich dagelijks bedienen.

Gert-Jan Hospers

Het praktijkdeel van het boek laat zien dat stadsbestuurders met beeldbepalende projecten inderdaad een boodschap over de stad willen overbrengen. In drie opeenvolgende hoofdstukken behandelt de auteur negen casestudies van stedelijke iconen, uit Almere, Enschede en Eindhoven. Per stad komen een geslaagd project (bijvoorbeeld Roombeek in Enschede), een mislukt project (onder meer het Kasteel van Almere) en een controversieel project (zoals de Blob van Eindhoven) aan de orde. De cases, stuk voor stuk gelardeerd met sappige citaten, zijn gebaseerd op ruim tachtig interviews die de auteur met lokale stakeholders, wetenschappers en andere deskundigen heeft gehouden. De totstandkoming van de negen projecten is vaak terug te voeren op wilde plannen en wensdenken van slechts enkele personen, zo blijkt. Neem het mislukte Miracle Planet-project in Enschede, waar ondernemers, bouwers en bestuurders elkaar gek maakten met de droom om de grootste entertainmentboulevard van Europa te bouwen. In masterplannen en maquettes blijkt 'wishful thinking' het nogal eens te winnen van realiteitszin. En ook bij iconen die wél zijn geslaagd, zoals de Rooie Donders in Almere of de High Tech Campus in Eindhoven, hebben de betrokken partijen het project voortdurend moeten legitimeren, niet eens zozeer vóór, als wel tijdens en na de totstandkoming ervan. Verheul noemt deze fase ex post de 'narratieve nastrijd': de ontwikkeling van het project gaat door na de materialisatie ervan. Wat begon als een proces 'van betoog naar beton', vloeit zo weer over in een fase 'van beton naar betoog'. Die sociale constructie van het project – het sturen op betekenisgeving door stadsbestuurders – is zeker zo belangrijk als de fysieke constructie. De auteur concludeert dan ook: 'De maakbaarheidsuitdaging van een beeldbepalend project is niet zozeer het "leggen van stenen", maar het bouwen aan overtuigingskracht.' Uit het grote aantal metaforen, anekdotes en oneliners in het boek blijkt dat de auteur zélf ook heeft gewerkt aan de overtuigingskracht van zijn betoog. En het resultaat mag er zijn – het verhaal dat Verheul vertelt, blijft de lezer bij. Ook laat zijn proefschrift zien hoe verfrissend het is om vraagstukken rond architectuur en stedenbouw eens vanuit bestuurskundig oogpunt te bestuderen.

De stad op ooghoogte

De Deense architect Jan Gehl heeft maar weinig op met de stedelijke iconografie die Verheul zo boeiend vindt. In Gehls ogen leidt te veel aandacht voor stadsiconen slechts tot het 'Brasilia syndroom': het verschijnsel dat een stad er vanuit het vliegtuig aantrekkelijk uitziet, maar voor de voetganger ter plekke allesbehalve uitnodigend is. In zijn rijk geïllustreerde 'Cities for People' roept Gehl architecten, stedenbouwers en bestuurders op om bij het ontwerpen van steden veel meer rekening te houden met de menselijke maat. Volgens Gehl is het misgegaan toen de auto z'n intrede deed in de stad. Vanaf dat moment zijn we steden gaan (ver)bouwen vanuit het perspectief van de automobilist. Het gevolg daarvan zien we in tal van moderne steden, ook in ons eigen land: te grote pleinen, te hoge gebouwen, te lange straten en te weinig variatie in het stadsbeeld. Gehl illustreert zijn punt aan de hand van veelzeggende illustraties, zoals foto's van snelwegen door steden waar voetgangers nauwelijks kunnen oversteken, en plaatjes van

modernistische, koude pleinen waar niemand het aandurft om op een bankje te gaan zitten. Al tientallen jaren terug hielden de stadsonderzoekers Jane Jacobs, William Whyte en Edward Hall een pleidooi voor stedenbouw op menselijke schaal. Gehl gaat echter verder dan zijn voorgangers door nauwkeurig te analyseren hoe mensen zich in de stad gedragen. Daarbij maakt hij gebruik van inzichten over de werking van onze zintuigen. Een straatje waar onze ogen om de vier à vijf seconden worden geprikkeld, blijken we bijvoorbeeld interessanter te vinden dan een lange, eentonige weg. Gehl stelt dan ook dat stedelijke ontwikkeling altijd moet uitgaan van ‘de stad op ooghoogte’: de stad zoals we haar ervaren als we er doorheen lopen. Bouwen aan de hand van dit principe maakt steden niet alleen mooier, maar – als we Gehl mogen geloven – ook levendiger, veiliger, duurzamer en beter voor ons welbevinden. Goede bewegwijzering, gezellige bankjes en openbaar groen lijken details, maar ze zijn cruciaal voor onze waardering van een plek. Volgens Gehl is een goed ontworpen plek als een goed feest: we blijven ‘hangen’ omdat we het er naar onze zin hebben.

Anders dan veel stedenexperts heeft Gehl zijn visie op de stad niet in de studeerkamer bedacht. Met zijn bureau Gehl Architects werkt hij ruim veertig jaar in de praktijk van architectuur en stedenbouw. Gehl heeft tal van stadsbesturen geadviseerd, over de hele wereld. Zo heeft hij bijgedragen aan het voetgangersvriendelijk maken van de binnenstad van Melbourne en Times Square in New York. Ook in zijn woonplaats Kopenhagen heeft hij veel invloed gehad op de stedelijke ontwikkeling, wat onder andere heeft geresulteerd in de aanleg van talrijke fiets- en wandelpaden in de stad. Gehl staat daarmee aan de basis van wat onder planologen ‘Copenhagenization’ is gaan heten: een strategie die steden minder afhankelijk van auto’s wil maken en juist toegankelijker voor fietsers en voetgangers. Steeds meer Europese steden, zoals Helsinki, Hamburg en Barcelona, zien wat in deze filosofie, al dan niet in hun streven naar duurzaamheid. De florerende adviespraktijk van Gehl verklaart waarom er in ‘Cities for People’ zoveel voorbeelden van steden staan waar hij in het verleden met z’n bureau heeft gewerkt. Het onvermijdelijke gevolg daarvan is dat sommige foto’s gedateerd aandoen. Zo bezien is het boek tevens een reclamecampagne voor de firma Gehl Architects. Ondanks deze kritiek is ‘Cities for People’ een aanrader voor professionals die in de praktijk van stedelijke ontwikkeling werken. Het boek is te beschouwen als een ‘checklist’ voor stadsbestuurders en projectontwikkelaars die plekken willen maken waar mensen zich prettig voelen.

De stad van morgen

De publicatie ‘Toekomst van de stad’ is een verzameling van achttien essays van stedenexperts, van wie de meesten onderzoeker of adviseur zijn. De essays zijn geschreven in opdracht van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) – een adviesorgaan van de regering en het parlement op het gebied van de fysieke leefomgeving – ter voorbereiding van een advies over de toekomst van de stad. Jammer genoeg heeft de Raad nagelaten de essays van een gedegen introductie te voorzien of af te sluiten met een epiloog. Weliswaar zijn de achttien essays paars-

Gert-Jan Hospers

gewijs gegroepeerd in negen thema's (zoals het thema 'De werkende stad' over stedelijke economie of 'De hongerige stad' over voeding en de stad), maar op het eerste gezicht is een rode draad er niet in te ontdekken. We behandelen dan ook niet alle essays, maar pikken er enkele uit die relevant zijn voor ons thema. Wat de relatie tussen steden en design betreft, zijn 'Na de vastgoedroes' van Ewald Engelen en 'De burger als erfgenaam' van Joks Janssen en Raoul Beunen lezenswaardig. Engelen gaat te keer tegen bestuurders en ontwikkelaars die met stedenbouwkundige interventies proberen 'van ieder aftands provinciestadje een hotspot van creativiteit te maken'. Volgens de auteur heeft dat geleid tot een vastgoedroes die z'n oorzaak heeft in 'hebzucht, zelfoverschatting en irrationele verwachtingen'. Het bouwen van megaprojecten moet daarom plaatsmaken voor nuchterheid, bescheidenheid en een incrementele aanpak. Joks Janssen en Raoul Beunen richten zich op een belangrijk onderdeel van 'urban design', namelijk het stedelijk erfgoed. Zij stellen dat meer betrokkenheid van burgers bij de omgang en herbesteding van monumenten in deze tijd noodzakelijk is. Het levert niet alleen alternatieve financieringsbronnen op, maar ook een hoop enthousiasme en engagement. Veel burgers voelen zich 'erfgenaam' van het erfgoed en willen zich er graag voor inzetten.

In het verlengde hiervan bieden de essays 'De zelforganiserende stad' van Justus Uitermark en 'Een lichte kijk op de sturing van de stad' van Frans Soeterbroek stof tot nadenken. In 'het hernieuwde burgerschapsdiscours', zoals Uitermark het omschrijft, wordt vaak vergeten dat niet alle burgers dezelfde mogelijkheden hebben om zich voor hun stad, wijk of straat in te zetten. Sterker nog, uitgaan van burgerkracht kan bewoners benadelen die het lastig vinden om zichzelf te organiseren, zoals kwetsbare en lage inkomensgroepen. Uitermark noemt het voorbeeld van de Rotterdamse wijk Spangen, waar juist ondernemende en relatief welgestelde mensen met sterke netwerken voor hun burgerschap werden 'beloond'. Hopelijk komen dergelijke ruimtelijke uitsorteringseffecten eerder aan het licht in de aanpak van 'lichte maakbaarheid', die Soeterbroek als het sturingsprincipe van de toekomst ziet. Kernbegrippen daarbij zijn experimenteren, aansluiten bij energie in de samenleving en oog hebben voor details. Van bestuurders vraagt dat veerkracht, improvisatievermogen en bescheidenheid. De vier behandelde essays zijn aan verschillende thema's gewijd, maar hebben bij nader inzien ook het nodige gemeen. Vanuit hun uiteenlopende expertise vragen de auteurs allemaal aandacht voor een bestuursstijl die meer aansluit bij wat er leeft in de stad, op wijkniveau en bij de burger. Het is duidelijk dat de tijd van stedelijke maakbaarheid voorbij is. Lichte maakbaarheid is het devies, oftewel 'haakbaarheid': aanhaken bij wat er in de stad zoal leeft.

Van sterarchitectuur naar acupunctuur

De Erasmusbrug, waarmee we dit review essay begonnen, is zonder twijfel een succesvol stadsicoon. Wat het de stad Rotterdam precies oplevert, is moeilijk in geld uit te drukken. Behalve functionele waarde (een verbinding van twee stadsdelen over de Nieuwe Maas) heeft de brug symbolische en economische waarde

(vgl. Warnaby & Medway, 2008). Een brug past goed bij havenstad Rotterdam, waar water van oudsher een belangrijk onderdeel is van de stedelijke identiteit. De Erasmusbrug is illustratief voor de vertaling 'van betoog naar beton', waar Verheul in zijn proefschrift naar op zoek is. Daar komt bij dat de Erasmusbrug een architectonische troefkaart is in de intensieve stedenstrijd die Knox in zijn 'Cities and Design' beschrijft. Bewoners en bedrijven zal Rotterdam er niet direct mee lokken, maar bezoekers komen er in groten getale op af. Niet voor niets startte de proloog van de Tour de France 2010 in Rotterdam midden op de Erasmusbrug. Bij buitenstaanders is de brug een belangrijke beelddrager van de Maasstad geworden. Voor de inwoners is het icoon echter maar één van de vele associaties die Rotterdam bij hen oproept. Aan de dagelijkse beleving van hun stad draagt de Erasmusbrug bovendien niet bij. De Rotterdammers zelf zijn meer gebaat bij een benadering van de stad à la Gehl, die uitgaat van de gebruikers van de openbare ruimte, of het nu gaat om spelende kinderen, fietsers of ouden van dagen.

Gehls pleidooi om de stad te bekijken door de ogen van 'de gewone man' past goed in een bredere ontwikkeling in ons land waarin de burger steeds meer beleidsaandacht krijgt. Tien jaar geleden, na de dood van Fortuyn, realiseerden bestuurders zich dat de kloof tussen politiek en burger moest worden gedicht. Men beseftte dat stedelijke ontwikkeling meer is dan louter een fysiek vraagstuk – de sociale, menselijke kant is zeker zo belangrijk (Oude Vrielink & Van de Wijdeven, 2008). Sindsdien neemt het vertrouwen in de burger toe en hebben stadsbestuurders de mond vol van 'burgerschap' en 'burgerkracht'. Desondanks hebben overheden en marktpartijen tot voor kort geïnvesteerd in aanbodgerichte megaprojecten, uiteenlopend van stedelijke iconen tot nieuwe bedrijventerreinen en appartementencomplexen. Winsten werden daarbij niet altijd gemaakt, maar er was blijkbaar nog voldoende geld beschikbaar. Nu, in de periode 'na de vastgoedroes' waar Engelen over schrijft, is dat niet meer vol te houden. Het geld is op: gemeenten en ontwikkelaars stellen de plannen bij en blazen hun projecten af. Alleen al op aangekochte bouwgrond lijden gemeenten grote verliezen. Neem de gemeente Apeldoorn, die over het jaar 2011 een verlies van 124 miljoen euro moest incasseren, of de gemeente Heerenveen, die voor 79,5 miljoen euro het schip in ging (*Financieel Dagblad*, 16 oktober 2012). In zo'n situatie is het niet verwonderlijk dat stadsbestuurders een stuk bescheidener worden en overgaan tot de 'lichte maakbaarheid' die Soeterbroek voorziet. Ze kunnen namelijk niet anders. Die veranderende sturingsfilosofie heeft ook voordelen: de burger komt als partner prominenter in beeld, vraaggestuurd ontwikkelen wint aan belang en burgerinitiatieven krijgen nu écht de kans om zich te ontwikkelen. Wrang dat het nu pas gebeurt, maar beter laat dan nooit.

Betekent dit dat stedelijke iconen hun langste tijd hebben gehad? Dat gaat ook weer te ver. De constructie van een beeldbepalend project kan wel degelijk nuttig zijn voor een plaats, ook in de toekomst. Dat geldt zeker voor steden die niet echt opvallend zijn en een uithangbord goed kunnen gebruiken. Denk aan de betekenis die het MARTa van Frank Gehry voor de Duitse stad Herford heeft en de Designer Outlet voor Roermond. Stadsbestuurders zullen zich echter veel meer dan hun voorgangers moeten verantwoorden voor het bouwen van beeldbepalende pro-

Gert-Jan Hospers

jecten. Een ambitie als ‘we willen de stad op de kaart zetten’ is te vaag in een tijd waarin gemeenten moeten bezuinigen. Ook is de tijd voorbij dat een icoon los van de stad ontwikkeld kan worden. Een overheid die steeds meer vraagt van haar burgers, zal zich sterker moeten richten op wat die burger in z’n directe leefomgeving belangrijk vindt. En omdat het juist de burger is die ‘de stad op ooghoogte’ ervaart, zullen de stedenbouwkundige interventies vooral op dat niveau moeten plaatsvinden – een speeltuintje hier, een pleintje daar en niet te vergeten voldoende straatmeubilair. Zo’n acupunctuur-benadering is minder groots en meeslepend dan het ontwikkelen van boegbeeldprojecten, maar daarom niet minder waardevol. ‘Sterarchitectuur’ en stedelijke acupunctuur kunnen bovendien prima samengaan. Een mooi voorbeeld biedt de wijk Bo01 in de Zweedse stad Malmö. De wijk is gebouwd in het kader van de Europese Woonexpo 2001 en is bekend vanwege de Turning Torso, een woontoren van toparchitect Calatrava. De toren is een ‘eyecatcher’ die toeristen kennen van foto’s, om er vervolgens zelf een foto van te maken (Urry & Larsen, 2012). Maar dat de plek zo geliefd is bij de bevolking, ligt niet aan de ‘landmark’ van Calatrava, maar aan het feit dat de wijk eromheen is gebouwd op menselijke maat. Het is er simpelweg prettig toeven. Of bestuurders er nu aan willen of niet, bouwen aan de stad van morgen is bouwen aan de stad op ooghoogte.

Literatuur

- FD (2012, 16 oktober). Miljoenenverlies gemeenten. *Het Financieele Dagblad*, p. 5.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington: Island Press.
- Hajer, M. (1994). *De stad als publiek domein*. Amsterdam: WBS.
- Knox, P. (2011). *Cities and Design*. London: Routledge.
- Nelissen, N. (2003). *Strijd om architectuur in Europa: een kleine mars door de geschiedenis*. Arnhem: Lambo.
- Oude Vrielink, M., & Wijdeven, T. van de (2008). Bewonersinitiatieven: een prachtkans voor wijken? *Bestuurswetenschappen*, 62(3), 66-83.
- Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2012). *Toekomst van de stad*. Den Haag: Rli.
- Urry, J., & Larsen, L. (2012). *The Tourist Gaze 3.0*. London: Sage.
- Verheul, W.J. (2012). *Stedelijke iconen: het ontstaan van beeldbepalende projecten tussen betoog en beton*. Den Haag: Boom Lemma uitgevers.
- Warnaby, G., & Medway, D. (2008). Bridges, place representation and place creation. *Area*, 40(4), 510-519.