

Op de grond

Observaties vanuit Harvard

Inhoud

Opstijgen 3

Terug naar de collegebanken 5

Downtown Lite 11

Grote dozen 19

Steeds verder, steeds vroeger, steeds dikker 25

Burgemeester als stadsontwerper 33

Het gevreesde D-woord 39

Landjepik 45

Blik op straat 51

De rechtvaardige stad 57

Millennium Park 63

Kan kunst de stad redden? 71

Hondenmania 77

Lokaal of biologisch 83

Krimpstad 89

Sprintstad 95

Landen 101

Opstijgen

Vanuit de lucht kun je groot kijken.

Kijkend naar Nederland – vlug! je bent er zo over heen – zie je de strakke lijnen die de mens over het land heeft gelegd en de glinsterende waterwegen die soms in dat beheerste lijnenspel meedoen maar soms ook helemaal hun eigen gang gaan. Elke keer als ik erover heen vlieg verwonder ik me over het ontzagwekkende kunstwerk dat het hele georkestreerde Nederlandse landschap eigenlijk is.

Kijkend naar Amerika – urenlang – valt natuurlijk de immensheid van het land op, maar ook de voortvarendheid waarmee de inwoners hebben geprobeerd grip op al die ruimte te krijgen. Of beter gezegd: getracht hebben die ruimte aan hun behoeften te onderwerpen. Het enorme grid van de landmeting marcheert moedig voort, totdat het zijn meerdere moet erkennen in een rivier of een magistraal gebergte. Tegenwoordig manifesteert de mens zich in de eindeloze verstedelijking die zich juist niets van de omgeving lijkt aan te trekken. Kijk bijvoorbeeld naar Los Angeles, viermaal op het omslag van dit boek, de stad waar ik ben opgegroeid.

Ik wil maar zeggen: van bovenaf heb je overzicht, je ziet verbanden en patronen. Je begrijpt op een andere manier, en misschien beter, waar je naar kijkt. Zo wilde ik mijn tijd als Loeb Fellow aan Harvard gebruiken: om groot te kijken. De vijftien essays van dit boek zijn een poging daartoe. Allemaal gaan ze over actuele vraagstukken van ruimtelijke ordening en grondgebruik in de Verenigde Staten – die verrassend vaak relevant blijken te zijn voor Nederland.



Loeb Fellows 2006-2007: v.l.n.r. Andreas Wolf, Denise Arnold, Cathy Crenshaw, Brian Kuehl, Ulises Diaz, Tracy Metz, Steve Lewis, Debbie Frieden, Damon Rich en Beisy Otto. (Foto Armando Carbonelli)

Terug naar de collegebanken

Zijn foto hangt hier beneden aan de muur in de eetkamer: John Loeb, in 1924 afgestudeerd aan Harvard en vervolgens puissant rijk geworden aan Wall Street. Hij bleef altijd verbonden met zijn alma mater. De universiteit deed dan ook op hem een beroep toen de Amerikaanse steden in de tweede helft van de jaren zestig er slecht aan toe waren. Rassenrellen, verpaupering, *white flight* naar de buitenwijken – Harvard vond dat zijn Graduate School of Design (GSD) moest helpen zoeken naar een oplossing. Loeb had niks met stedenbouw of het modernistische gedachtegoed van de GSD. Hij schijnt toen te hebben gevraagd: “Wat ontwerpen ze daar, dameshoeden?”

Maar Loeb sprong in het diepe en raakte geboeid door de crisis in de steden van toen. Zozeer dat hij in 1970 uit eigen vermogen de Loeb Fellowship instelde, die tot doel heeft “*the improvement of the built and natural environment*”. Sindsdien worden ieder jaar tien mid-career professionals in de gelegenheid gesteld colleges te komen volgen, professoren te spreken, onderzoek te doen, boeken te lezen, kortom alles waarmee ze hun vakkennis en inzicht verdiepen en verruimen. Het idee is dat zij na dat jaar weer terug gaan en, ja, de wereld beter maken.

Geen geringe verplichting.

Voor het studiejaar 2006-2007 ben ik een van de tien uitverkorenen. De andere *fellows* dit jaar zijn: Denise Arnold, architecte en stadsplanner uit Chicago; Cathy Crenshaw, projectontwikkelaar uit Birmingham, Alabama; Ulises Diaz, architect, fotograaf en activist; Deborah Frieden, consultant en projectleider van het nieuwe De Young Museum van Herzog en De Meuron in San Francisco; Brian Kuehl, advocaat en consultant uit Wyoming; Steve Lewis, architect;

Betsy Otto, milieuplaner bij de American Rivers Association; Damon Rich, stichter van het Center for Urban Pedagogy in New York; en Andreas Wolf, architect uit het Duitse Leipzig. Net als Andreas, tel ik als buitenlandse *fellow*. Ook al ben ik geboren en getogen in de VS, mijn professionele leven speelt zich voornamelijk af in Nederland.

Sommigen van ons hebben dit jaar aangegrepen om een grote stap te zetten en hebben hiervoor hun baan opgezegd. Anderen, zoals ik, blijven verbonden aan hun werk en gebruiken dit jaar om daar diepgang aan toe te voegen.

Sommigen zijn met hun hele gezin gekomen, anderen alleen. Ik ben de eerste semester alleen gekomen – mijn man kon zich de tweede semester bij mij voegen – en ik woon met twee anderen in een charmant negentiende-eeuwse *clapboard* huis, ieder met een eigen kamer. Dat is op onze leeftijd wel even wennen, maar al snel hebben we een prettig klein huishouden met elkaar. Het huis heet Doebele House, naar de eerste curator van de Loeb, Bill Doebele, en het is het sociaal centrum van de Fellowship. In de woonkamer, eetkamer en keuken houden we onze wekelijkse diners met telkens een andere gast, de maandelijkse pizza & film avond, veel feesten en natuurlijke talloze werk- en ouwehoersessies.

Cambridge – aan de overkant van de rivier de Charles van Boston – blijkt een comfortabele oord, een on-Amerikaanse stad waar alles te belopen is. Tijdens de oriëntatieweek in mei geurden de straten naar seringen en hingen de kersenbomen vol bloesem; nu is het wachten op de beroemde herfstkleuren van New England.

Gisteravond, na de zoveelste geanimeerde bijeenkomst, deze keer met studenten, zei iemand tegen me: *“Don’t forget to breathe!”* Zo is het maar net. De

eerste weken zijn een enerverende draaikolk waarin je letterlijk de weg moet zien te vinden en aan het uitvogelen bent hoe alles werkt, van de wasmachine in huis tot en met het byzantijnse registratieproces voor colleges aan MIT of andere onderdelen van Harvard zoals de Kennedy School of Government en de Business School.

Voor ons allemaal is het in het begin, dus nu nog, een gevecht om te kiezen uit de overdaad aan interessante dingen om te doen. Hoe moet je op een willekeurige woensdagavond kiezen tussen een lezing van Rem Koolhaas aan de GSD, van Noam Chomsky aan MIT (nu nóg beroemder nadat de Venezolaanse president Chávez zijn nieuwste boek de hemel in prees om Bush af te branden) en van de controversiële dirigent Daniel Barenboim? Of toch maar thuis de colleges van morgen voorbereiden? Het is om behalve blij, toch ook gek van te worden?

Af en toe zeggen we dan ook tegen elkaar dat de Loeb Fellowship helemaal niet gaat over *the built and natural environment*, maar in feite een verkapte cursus Prioriteiten Stellen & Time Management is. De troost is, zegt ‘curator’ Jim Stockard, dat er onder deze uitzonderlijke omstandigheden geen foute beslissingen zijn. Ondertussen weten we ons omringd door een grote intellectuele én financiële rijkdom: CNN berichtte deze week dat Harvard over een vermogen beschikt van ruim 29 miljard dollar.

Ik heb besloten dat dit het moment is om al die stukjes en beetjes kennis die ik als autodidact in de praktijk van de journalistiek heb geleerd van wat context en verbanden te voorzien. En het is een perfecte gelegenheid om oriënterend onderzoek te doen naar de revitalisering van Amerikaanse binnensteden voor het boek waar ik aan werk als gastonderzoeker voor het Ruimtelijk Planbureau.

Ook op het persoonlijke vlak is dit voor mij een bijzondere belevenis: sinds ik me in Nederland vestigde in 1980 heb ik niet zo'n lange aaneengesloten periode in mijn geboorteland doorgebracht. Over die (her)ontdekkingsreis een andere keer meer.

Toen John Loeb, en later zijn vrouw Frances, nog leefden, gingen de *fellows* elk jaar op 1 december bij hen lunchen in hun luxueuze appartement op Park Avenue in New York. Onze weldoeners zijn intussen overleden, maar nog altijd lunchen we die dag samen en heffen we het glas in de richting van de foto in de eetkamer beneden. Dank u wel, meneer Loeb! heffen we het glas in de richting van de foto in de eetkamer beneden. Dat doe ik alvast langs deze weg: dank u wel, meneer Loeb!





CityPlace is de nieuwe binnenstad – *downtown lite* – van West Palm Beach, Florida. Het feit dat je een binnenstad als een publiek-private samenwerking in één keer geheel nieuw kunt ontwerpen en bouwen, bevestigt het Amerikaanse geloof dat je altijd opnieuw kunt beginnen, jezelf altijd kunt heruitvinden.

Downtown Lite

Twee mannen zitten op de rand van de fontein, diep in gesprek gewikkeld. De ene rookt een dikke sigaar waarvan de scherpe geur als een wapperende vlag over het plein waait. Ze hebben weinig oog voor de langskuierende mensen die hier komen winkelen of lunchen, of naar de bioscoop gaan of gewoon een beetje rondhangen. Het is een spontaan moment in een verder zorgvuldig geregisseerde omgeving waarin weinig aan het toeval is overgelaten. Dit is City Place, sinds een paar jaar de kersverse binnenstad van West Palm Beach in Florida.

Hoezo kersvers? De binnenstad is toch bij uitstek het oudste deel van een stad, de plek waar de stad ontstaan is? Niet, of in ieder geval niet meer, in het land waar je altijd opnieuw kunt beginnen. Overal in het land duiken ze op, de nieuwe *town centers* op private, projectmatige grondslag. Naar Europese begrippen nogal gemaakt; naar Amerikaanse begrippen een nieuw hoogtepunt in het heroveren van stedelijkheid. Laten we ze *downtown lite* noemen.

Vanzelfsprekend zijn dit heel andere binnensteden dan de geleidelijk gegroeide historische stadscentra van Europa – al komen alle zacht glanzende referentiebeelden wel uit de Oude Wereld. Het zijn gewoon risicodragende projecten, als één geheel bedacht, ontwikkeld, gefinancierd en in één keer gebouwd als *public private partnership*. Anders dan een Europese binnenstad, die van niemand en dus van iedereen is, zijn ze veelal privaat eigendom. CityPlace vertegenwoordigt dan ook een belangrijke trend in de Amerikaanse stedenbouw waarbij publiek en privaat elkaar omhelzen en in een houdgreep hebben. Bovendien symboliseert het het Amerikaanse geloof dat je altijd opnieuw kunt beginnen, ook bij het maken van een stad.

Het was vanmiddag al druk in CityPlace en naarmate de avond valt wordt het steeds drukker. De auto's rijden stapvoets door de straten, ze zijn aan het *cruisen* en *peoplewatchen*. Er staan paardentrams en een koets klaar voor wie zich 'ouderwets' door de straten wil verplaatsen. De palmbomen zijn gewikkeld in feestelijke lichtsluier en de witgepleisterde gevel van de kerk die nu theater is, staat strak in de spotlights. Op de Hibiscus Steps die naar de *megaplex* leiden, is het een va et vient van bioscoopbezoekers. Op het plein voor de fontein stelt de jazzband zich op, alle winkels zijn open en in de restaurants is het dringen om een tafel.

Maar als je de straat uitloopt en oversteekt, sta je op een verwaide, lege lap grond waar ook nog een kleine elektriciteitscentrale staat en een omgevallen verkiezingsaffiche in het vertrapte gras ligt. Je bent als het ware over de rand gevallen; de illusie van knus en levendig is verbroken. Dit is het fysieke bewijs dat de nieuwe binnenstad nog geen integraal deel van de stad is, maar een project. Binnen de eigendomsgrenzen is de zorg maximaal, daarbuiten nihil.

CityPlace is een fascinerende hybride, een mengvorm van openlucht *leisure*- en winkelcentrum, woongebied en openbare ruimte. Het is zonneklaar dat veel mensen hier graag komen en elkaar ongedwongen ontmoeten – op het plein en de straten, zittend op de bankjes, tijdens de talloze evenementen die hier worden georganiseerd. De openbare ruimte wordt privaat beheerd en dus goed onderhouden.

Maar deze openbaarheid is niet belangeloos: ze is hyperontworpen en staat in dienst van de commercie die haar mogelijk heeft gemaakt. Die twee mannen die op de rand van de fontein zitten te praten – zitten die daar zomaar, of doden ze de tijd totdat hun vrouwen eindelijk uit de winkels te voorschijn komen?

—

West Palm Beach, ruim een uur rijden ten noorden van Miami, is de arme neef van het steenrijke Palm Beach, waar de multimiljonairs hun jachten afmeren. Die concurrentie, plus het lager dan gemiddelde inkomensniveau in West Palm Beach, maakte het lastig om de stedelijke economie op peil te houden. In het centrum kwamen er in de jaren zeventig – toch al een dieptepunt voor veel Amerikaanse binnensteden – veel gebouwen leeg te staan of ze werden gesloopt. Het centrum zag er nogal desolaat en afschrikwekkend uit.

Medio jaren tachtig had een projectontwikkelaar hier stilletjes veel grond verzameld, dertig hectare in totaal, voor een ambitieus project genaamd Downtown/Uptown. Toen zijn plan begin jaren negentig door zijn hoeven zakke bleef de stad met een dubbelzinnige erfenis zitten: er was weliswaar een mooi groot stuk grond op een centrale locatie beschikbaar, een zeldzaamheid in *downtown*, maar de markt was sceptisch geworden.

Dat veranderde nadat de in planning gespecialiseerde advocate en gemeenteraadslid Nancy Graham in 1991 tot burgemeester werd gekozen. Graham zag juist een kans om hier een nieuw downtown voor West Palm Beach in het leven te roepen. Maar is het überhaupt mogelijk een binnenstad van de grond af op te bouwen? Zonder omhaal zegt ze: "We moesten wel." Haar uitstraling maakt meteen duidelijk dat ze tegen deze klus was opgewassen: dit meisje van het platteland van Tennessee – nu een kordate, verzorgde, slimme vrouw van midden vijftig – *won't take no for an answer*.

"Ik wilde niet dat de gemeente te veel financieel risico zou lopen", zegt Graham. "Ik heb de staat Florida voor het eerst bereid gevonden om geld aan een stad

te lenen om grond aan te kopen. Wij als stadsbestuur stelde op onze beurt als voorwaarde aan de projectontwikkelaar dat hij de lening terug zou betalen.” Om het toch nog aantrekkelijk te maken voor de ontwikkelaar mocht hij de grond kopen – maar pas als het project was gerealiseerd. Bijzonder was ook dat het stadsbestuur de vergunningen verstrekke, iets wat in Amerika meestal de ontwikkelaar doet. Bovendien heeft de stad ruim honderd miljoen via een TIF, Tax Increment Financing, binnengehaald om de ontwikkeling op gang te helpen. Deze methode houdt in dat de overheid geld van de burgers leent als voorschot op de waardevermeerdering die het nieuwe project zal genereren. Er zijn nu een kantoortoren, een congrescentrum en een hotel in aanbouw.

—

CityPlace is net als zoveel nieuwe town centers onverholen geïnspireerd door Europa. De website www.cityplace.com roept ons op te komen winkelen *“in a place where old-world architecture, beautiful fountains, and sidewalk cafés create an atmosphere strikingly reminiscent of a European town center.”* “Het ontwerp was al voor driekwart klaar”, vertelt ze, “toen we een reis naar een hele reeks steden in Italië maakten. Dat heeft tot nogal wat veranderingen geleid in het ontwerp van de fonteinen, beplanting, arcades, van alles.” Er is veel moeite gedaan om de suggestie te wekken dat de Midderraans aandoende straatwanden uit afzonderlijke panden bestaan, met allemaal verschillende kleuren en materialen en hoogteverschillen, maar als je even goed kijkt zie je dat ze als één lange wand gebouwd zijn. Burgemeester Graham begreep dat oude gebouwen een vleug authenticiteit geven aan deze plekken die anders huiveringwekkend veel op elkaar lijken. Zij heeft zich tegenover de ontwikkelaar daarom sterk

gemaakt voor het behoud van een kerk uit de jaren twintig die nu het middelpunt van deze omgeving is en als theater wordt gebruikt – uiteraard vernoemd naar de sponsor. Toen Graham ter ore kwam dat een lieflijk Victoriaans pandje elders in West Palm Beach zou worden gesloopt, heeft ze het laten oppakken en naar een kavel naast CityPlace laten verplaatsen. Ondanks de *Old World* esthetiek vertegenwoordigt CityPlace een nieuwe stap in het denken over aansluiting van een projectmatige binnenstad op zijn omgeving. Zo is besloten het verkeer niet te weren, maar juist om het stratenpatroon, mét auto’s, in ere te herstellen. Er zijn flink wat parkeergarages, de meeste in de zijstraten weggewerkt, maar er mag ook gewoon op straat worden geparkeerd. Daar kijkt een Europeaan niet van op, maar in het suburbane model dat in de VS de norm is geworden was dat uit het reguliere bestemmingsplan verdwenen. Minstens even significant is dat er in CityPlace gewoond wordt. Burgemeester Graham had goed gezien dat de woonfunctie een essentieel onderdeel was van zo’n nieuwe binnenstad, en dat er ook vraag naar zou zijn. “De ontwikkelaar zei: tweehonderd eenheden hooguit. Ik zei: vijfhonderd tot zeshonderd en ook nog *town houses*. Het wonen in *downtown* is nu heel populair, maar zoals het centrum in West Palm Beach ooit was, kon je je gewoon niet voorstellen dat iemand er zou willen wonen. Weet je, wij hebben in Amerika weinig voorbeelden van *mixed use*.” Daarmee heeft de stad iets bereikt wat vroeger heel gewoon was, maar waar Nederlandse steden nu steeds op stuk lopen: het wonen boven winkels. Voor Nancy Graham is CityPlace nog steeds een troetelkind, ook al werkt ze tegenwoordig aan de andere kust, in Californië, aan de revitalisering van *downtown* San Diego. Haar betrokkenheid ging zo

ver dat ze zelf de bloemen en de bloempotten en het straatmeubilair uitkoos. En elke maand maakte ze een wandeling door CityPlace met de mensen van het beheer en onderhoud om verbeteringen af te spreken. "Dat was geen micromanagement, maar het maken van een statement van boven af: zó belangrijk vindt de burgemeester deze plek in de stad."

Is het goed dat een project, en een stad, zo afhankelijk zijn van één persoon? "Het komt toch gewoon neer op *leadership*. Niet ongebruikelijk in de geschiedenis van de wereld. Wil je zoiets van de grond krijgen, dat moet er één iemand zijn met *drive, passion and commitment*."

In CityPlace wordt gewerkt en gewoond, gewinkeld en uitgegaan. Het is er druk en gezellig – totdat je over de rand stap, dan is het ineens stil en leeg. De nieuwe binnenstad is – nog – geen deel van de stad, maar een project met winsttoegmerk.





Aan de stadsrand domineert de *big box retail* het straatbeeld. Er wordt veel getreurd over het verdwijnen van de *mom & pop store* en gemopperd over de overmacht van de ketens in hun grote blinde dozen – maar hun omzet blijft groeien.

Grote dozen

Zoals de meeste clichés is ook deze waar: alles in Amerika is groot. De auto's, de porties in de restaurants, de achterwerken die zich in de smalle bankjes van de metro wurmen, de parkeerterreinen, en natuurlijk ook de megawinkels aan de rand van de stad met namen als Wal-Mart, Target, Costco, Home Depot en BestBuy.

Hun logo's vertellen je niets over de aard van de winkel en wat je er binnen zou kunnen kopen. Hun panden evenmin: het zijn hele grote, blinde dozen. *Big box retail*, de naam zegt het al. Vlak buiten Phoenix heb ik een Wal-Mart gefotografeerd die zo immens is dat 'ie zelfs niet in de groothoek van mijn cameralens paste.

Juist in het land waar de *big box retail* is uitgevonden, wordt het verzet ertegen breder en feller. Veel winkels voeren op de etalages of bij de kassa's stickers met teksten als *Buy Local of Independent*; overal hoor je gemopper over de anonieme ketens en wordt er met liefde en weemoed over de onafhankelijke winkelier en de *mom & pop stores* gesproken. De discussie is ook voor Nederland relevant, nu het rijk de beslissing over grootschalige detailhandel buiten de stad aan de provincies overlaat.

Een van de voorvechters in deze strijd van David tegen Goliath is het in 1974 opgerichte non-profit Institute for Local Self-Reliance (www.ilsr.org). Het houdt zich bezig met 'duurzame economische ontwikkeling', onder andere de instandhouding van lokale detailhandel. Senior researcher bij het ILSR Stacy Mitchell schreef het boek *Big-Box Swindle: The True Cost of Mega-Retailers and the Fight for America's Independent Businesses* (uitg. Beacon Press, ISBN 0-8070-3500-9). Tijdens een lezing in Cambridge voor

de Harvard Bookstore – sinds de stichting in 1932 nog altijd onafhankelijk – verklaart ze welbespraakt en vol heilig vuur de grootschalige detailhandel de oorlog.

De ene mythe na de andere prikt ze door. Gemeenten zijn er happig op de *big boxes* binnen te halen omdat ze denken dat ze werkgelegenheid voor de laagopgeleiden brengen, maar in feite vernietigen ze meer banen dan ze creëren, aldus Mitchell. “Lokale banen, boeren, de krant – die lijden allemaal onder de consolidatie van de detailhandel. Van elke dollar die je uitgeeft in een *big box* vloeit 85 cent weg uit de gemeenschap.”

De economische betekenis van de grootschalige detailhandel is ontegenzeggelijk groot. “De omzet van Target is sinds 1990 met 800 procent gegroeid naar 50 miljard dollar”, beweert zij. Met de top-vijf supermarkten gaat het ook goed: “Hadden ze in 1998 nog 25 procent van de markt in handen, nu is dat 50 procent.” Er komt nog een nieuwe grote winkel bij in de VS, meldde *The Economist*: de Britse supermarkten Tesco, na Wal-Mart en het Franse Carrefour de derde van de wereld, begeeft zich op de Amerikaanse markt. Om te beginnen gaan er iedere week drie filialen van de *Fresh & Easy*-formule open. (Tesco is trouwens ook in China en Europa aan het uitbreiden). De ketens kunnen in haar ogen geen goed doen. Meer keuze? Onzin. “Het zijn juist de individuele winkeliers die diversiteit kunnen bieden op basis van hun eigen interesses en enthousiasme.” Goedkoper? Helemaal niet. “Ze wekken die indruk dankzij exorbitant dure marketingcampagnes. Misschien zijn ze in het begin goedkoper dan de winkel op de hoek, maar zodra de lokale concurrentie kapot is gaan de prijzen meteen omhoog.”

Alsof dat al niet genoeg was, ze verpesten het land-

schap en het milieu. Volgens haar rijden de Amerikanen nu liefst veertig procent meer mijlen om te winkelen dan in 1990, en om die auto’s te accommoderen worden er ook gigantische parkeervelden aangelegd. “De hoeveelheid winkelruimte in Amerika is sinds 1990 verdubbeld, naar nu ruim 3,5 vierkante meter per persoon. In Groot-Brittannië is dat 0,7 vierkante meter!”

Intussen staan er duizenden dode en stervende winkelcentra langs de snelwegen. “Vaak heeft de eigenaar een paar mijl verderop een nieuw winkelcentrum gebouwd, liefst twee keer zo groot. De oude houden ze nog aan, om te voorkomen dat een concurrent erin kruipt, maar het ligt er leeg en naargeestig bij. Ze laten een vreselijke *retail wreckage* achter.”

Niet alleen raken we de winkels zelf kwijt, zegt Michell, maar – erger nog – het sociaal kapitaal. Winkels zijn immers ontmoetingsplekken. Winkeliers en bedrijfseigenaren die wonen waar ze werken, is haar stelling, zijn veel meer betrokken bij hun omgeving dan CEO’s en aandeelhouders die in een verre stad wonen of zelfs een heel ander land.

—
Helaas voor het idealisme van de kleinschaligheid: de omzet van de *big boxes* blijft groeien. Waarom gunnen we onze klandizie aan de vijand? “In de eerste plaats”, zegt Mitchell, “zijn er heel veel plaatsen in de VS waar de consument inmiddels domweg geen keuze meer heeft.” Zij, en het Institute for Local Self-Reliance met haar, vinden het dan ook zeer onrechtvaardig dat grote mondiale ketens miljarden aan subsidies en belastingvoordeel genieten, en de onafhankelijke middenstand niet. Veel staten in de VS bieden de ketens zelfs de mogelijkheid inkomstenbelasting te ontlopen.

Niet getreurd, er is wat aan te doen. “We kunnen het

beleid en de bestemmingsplannen veranderen zodat lokale bedrijven gesteund worden, bijvoorbeeld door een maximum te stellen aan de oppervlakte van 3,5 tot 5 duizend vierkante meter – een Wal-Mart is gemiddeld 20 duizend vierkante meter groot. De stad kan eisen dat een *big box* tegelijkertijd in de binnenstad investeert. Je kunt een Economische Effect Rapportage eisen. De gemeente kan zorgen voor ruimtes voor beginnende bedrijven en kan het samenwerken van onafhankelijke bedrijven ondersteunen, bijvoorbeeld bij het inkopen.”

In de VS hebben nu zeker veertig gemeenten *Buy Local*-campagnes. De stad Austin in Texas heeft één dag in november uitgeroepen tot Austin Unchained: boycot die dag de ketens.

In haar boek vergelijkt Mitchell de roofzuchtige, vanuit het buitenland aangestuurde ketens met de koloniale machten van de achttiende en negentiende eeuw. Ze roept de Britten in herinnering die meenden de kolonisten in Amerika met lage prijzen te kunnen verleiden om hun Oost-Indische thee te drinken. “In 1773 enterden de kolonisten de Britse schepen in de haven van Boston en gooiden ruim negentigduizend pond thee overboord”, memoreert ze trots. “Ook nu weer zijn over het hele land burgers, bedrijven en gekozen bestuurders bezig lokale bedrijvigheid weer op te bouwen.”

Het Institute for Local Self-Reliance vindt het onjuist dat de grote mondiale ketens miljarden aan subsidies en belastingvoordeel ontvangen en de onafhankelijke middenstand niets.





Het aantal mensen dat met de auto forenst neemt nog altijd toe in de VS, maar de populariteit van lightrail/eveneens. In Los Angeles, autocast bij uitstek, loopt er nu een *commuter rail* verbinding tussen Pasadena en Union Station in downtown.

Steeds verder, steeds vroeger, steeds dikker

Dat Amerikanen – noodgedwongen – autobeeften zijn, dat wisten we. Steeds meer Amerikanen reizen steeds verder naar hun werk, ze zijn steeds langer onderweg, en ze reizen steeds vaker alleen. En 90 procent van hen forenst met de auto. Maar het forenzgedrag verandert nu de babyboomgeneratie de pensioengerechtigde leeftijd bereikt en de immigratie aanzwelt.

In de derde editie van het tienjaarlijkse rapport *Commuting in America* van de Transportation Research Board (www.trb.org) kleedt samensteller Alan Pisarski het cliché van de met zijn auto vergroei-de Amerikaan – hij noemt hem de *Commuter Americanus* – aan met een reeks nieuwe feiten en dimensies. Een paar saillante statistieken:

1 Het aantal forenzen dat tussen 5.00 uur en 6.30 uur 's ochtends van huis gaat om de file voor te zijn, neemt toe. Zij nemen 25 procent van de groei van het woon-werkverkeer voor hun rekening. Vijftien miljoen Amerikanen gaan vóór 6.00 uur 's ochtends de deur uit. Dat heeft gevolgen voor hun gezinsleven, maar ook voor de bezorging van de krant, de uitzendtijden van nieuws op radio en tv, voor de openingstijden van de fastfood restaurants onderweg. Driekwart van de MacDonald's in de VS gaat nu om 5.00 uur 's ochtends open.

2 Ook het aantal *extreme commutes* groeit, woon-werkverkeer van meer dan anderhalf uur zowel heen als terug. Ruim 3,4 miljoen mensen leggen die lange reis naar hun werk elke dag af – dat zijn er ruim twee keer zo veel als in 1990. Bijna tien miljoen Amerikanen rijden nu ruim een uur naar hun werk; ook dat is maar liefst de helft meer dan in 1990.

3 Het aantal forenzen dat alleen rijdt, is in die tien jaar

tijd met bijna dertien miljoen gegroeid. Het aantal car-poolers, 6,7 miljoen, is ongeveer gelijk gebleven.

4 En dan te bedenken dat het woon-werkverkeer slechts zestien procent uitmaakt van al het verkeer.

De andere soorten ritten - vrije tijd, kinderen naar school of vioolles – zijn nóg harder toegenomen.

5 Er kwamen in de VS dertig miljoen auto's bij tussen 1990 en 2000; dertien miljoen daarvan zijn erbij gekomen in huishoudens die al twee of meer auto's hadden.

6 De gemiddelde prijs van een auto is gezakt tot minder dan twintig weken loon, de laagste prijs in 25 jaar. Het wagenpark in de VS telt nu ruim 226 miljoen voertuigen; een halve eeuw geleden was dat 59 miljoen.

7 Hoewel er meer carpoolstroken bij zijn gekomen wordt er minder aan carpoolen gedaan; was dat in 1980 nog twintig procent, nu is het twaalf procent. Er wordt ook nog minder naar het werk gelopen dan in 1980.

—
Het aandeel van het lopen zou nóg kleiner zijn geweest als het aantal immigranten niet veel groter was geworden dan verwacht. Dat zijn veelal werkende mensen, en vooral de eerste vijf jaar dat ze in Amerika zijn, gaan zij veel vaker dan gemiddeld lopend, fietsend, carpoolend of met het openbaar vervoer naar hun werk. Maar *when in America, do as the Americans do*: naarmate ze langer in de VS wonen, schuiven ook zij op richting auto. Onder de hoge inkomens daarentegen is er juist een trend naar *commuter rail*. Wel doe je met het openbaar vervoer gemiddeld twee keer zo lang over je reis als met de auto. Pisarski wijst twee 'stille revoluties' aan: een toenemend aantal thuiswerkers – het zijn er nu vier miljoen – en een toenemend aantal mensen dat na zijn 65ste

blijft werken. Het aantal werkenden boven de 65 groeide met ruim 21 procent tussen 1990 en 2000, hun aandeel in de bevolking maar twaalf procent. Wat dat langer doorwerken voor het forenzen zal betekenen? Pisarski weet het ook nog niet, maar hij is wel heel benieuwd.

—
Blijft de vraag: waarom forenzen de Amerikanen als gekken, zien ze hun kinderen alleen in pyjama en brengen ze vermoedelijk het overgebleven beetje van de avond futloos door op de bank?

Het forenzengedrag is deels te verklaren door het fenomeen *drive until you qualify*. Dat wil zeggen: je rijdt net zo lang de stad uit totdat de huizen voor jou betaalbaar zijn en je voor een hypotheek in aanmerking komt. "De prijzen van nieuwe huizen zijn in de afgelopen twintig jaar bijna verdrievoudigd", aldus een artikel in *Newsweek* in mei 2007, "en bedragen volgens de National Association of Home Builders nu rond de 300.000 dollar. In populaire streken als het zuiden van Californië, spaar je per afslag van de snelweg tienduizenden dollars."

De banen zijn de stad uitgegaan, de buitenwijken in. In de afgelopen tien jaar groeide het woon-werkverkeer van *suburb* naar *suburb* met 64 procent, terwijl de traditionele tocht van een buitenwijk naar het centrum groeide met slechts 14 procent. Nu gaan de werkers dus nóg verder naar buiten om een huis te zoeken. "Haasje over", noemt Pisarski het. "De banen gaan naar de buitenwijken om dicht bij de werkers te zijn, waardoor de werkers nog verder weg kunnen gaan wonen." Geen wonder dat – als je het Joint Center for Housing Studies an Harvard en MIT mag geloven – het aantal grote steden waar meer dan een vijfde van de huishoudens twintig mijl of meer van het centrum woont, sinds 1970 is verdrievoudigd.

In zijn conclusie heeft Pisarski het over de mobiliteit als een teken van "een dynamische en productieve samenleving". Hoe bestaat het! Ik hield aan het rapport een heel andere indruk over, namelijk van gefnuikte productiviteit en een grenzeloze verspilling van tijd en energie, zowel menselijke als fossiele.

—
Commuting in America III heeft de discussie weer opgerakeld over de vraag: word je dik van forenzen? Overgewicht is een enorm probleem in de VS, daar zeg ik niks nieuws mee (om Nederland maar even niet te noemen, waar óók de helft van de mensen te zwaar is en waar de indirecte kosten daarvan op twee miljard euro per jaar worden geraamd). Het aantal Amerikanen met serieus overgewicht is met maar liefst een derde gegroeid tussen 1994 en 2000; van de schoolgaande kinderen is een derde te dik. (Je hoort er nooit het woord *fat*, kennelijk is dat te confronterend; dik heet tegenwoordig *big*).

Maar is dat nou de schuld van het forenzen?

De auto is voor velen niet alleen een verlengstuk van de woonkamer, maar ook van de keuken. Volgens het Amerikaanse marktonderzoeksbureau NPD Group wordt één op de vier maaltijden in een 'restaurant' via het autoraampje besteld. De nieuwe Nissan Altima heeft alleen al voor de bestuurder drie bekerhouders: water, koffie en sap. De nieuwe Dodge Caliber biedt als optie een gekoeld handschoenenkastje, en de passagiersstoel voorin kan neer worden neergeklapt om als tafel (of als bureau) te dienen.

De overtuiging wint terrein dat er wel degelijk een correlatie is tussen hoe Amerika bouwt en de omvang van het gemiddelde achterwerk, of beter gezegd, de gezondheid van de bevolking. *Newsweek* haalde voorjaar 2007 een studie aan van de universiteit Georgia Tech, waaruit blijkt dat iedere dertig

minuten achter het stuur je risico op overgewicht verhoogt met drie procent. En in zijn veelbesproken boek over de nadelen van individualisering *Bowling Alone* becijfert Harvard-socioloog Robert Putnam dat iedere tien minuten langer forenzen leidt tot tien procent minder tijd die je besteedt aan gezin en gemeenschap.

Wie hier echt een persoonlijke missie van heeft gemaakt, is Richard Jackson, hoogleraar aan de School of Public Health aan de universiteit van Berkeley in Californië en voorheen directeur van het National Center for Environmental Health.

"Projectontwikkelaars hebben meer invloed op de gezondheid van de natie dan alle waarschuwende artsen tezamen", verkondigt hij. Hij wijst erop dat in 1974 nog 66 procent van de kinderen naar school fietste of liep; in 2000 was dat nog maar dertien procent. Anders ontwikkelen en bouwen is dan ook letterlijk van levensbelang, vindt hij. Dat is ook het doel van *Active Living by Design* (www.activelivingbydesign.org), een initiatief van een particuliere stichting die aan de University of North Carolina is verbonden. Ze heeft 25 pilot projecten gefinancierd in diverse steden om woonwijken zo te ontwerpen dat het makkelijk en veilig wordt om er fysiek actief te zijn. De actielijsten zijn soms verbijsterend simpel: leg stoepen aan, zodat mensen kunnen lopen; leg fiets- en wandelpaden aan die daadwerkelijk naar de plekken voeren waar mensen moeten zijn, zoals de school en de supermarkt.

Uit Nederlands onderzoek van de VU en het architectenbureau de Architecten Cie. naar dit onderwerp (www.degezondewijk.nl) bleek dat juist bewoners van de klassieke dichtbebouwde stadswijk in het dagelijks leven meer lopen en fietsen dan bewoners van de naoorlogse woonwijken. De ruime opzet van

Amsterdams westelijke tuinsteden nodigt niet zozeer uit tot activiteit, maar maakt het juist makkelijker de auto te pakken. VU-professor Willem van Mechelen vindt dan ook dat stedenbouwkundige plannen verplicht moet worden getoetst niet alleen aan de milieugevolgen, maar ook aan de gevolgen voor de gezondheid.

Maar het probleem is behalve binnen de wijk, vooral daarbuiten. Zoals de verstedelijking zich nu in de VS voltrekt, worden er eenvoudigweg geen woonwijken binnen fiets- of loopafstand van werkcentra gebouwd. Bovendien is het nog niet vanzelfsprekend dat een kind dat buiten *kan* spelen, ook buiten *wil* spelen. Chatten, tv kijken en chips eten voor het playstation scoren minstens even hoog op de kinder- en puberindex, zowel in Nederland als in de VS. En voor volwassenen die een hele werkdag plus drie uur reistijd erop hebben zitten, is het probleem vooral gebrek aan fut en tijd.

Ook volwassenen hebben een aansporing nodig. Een vindingrijke arts uit Colorado bedacht een geweldig plan om de Amerikaanse levensstijl te koppelen aan meer lichaamsbeweging. Laat Wal-Mart en de andere big box zaken de klanten bij binnenkomst een pedometer geven. Wie tweeduizend stappen in de megawinkel aflegt, krijgt korting. Het winkelend publiek beweegt – langs de schappen! Geniaal.

Steeds meer Amerikanen zijn steeds langer onderweg tussen huis en werk. Dat heeft veel te maken met het fenomeen *drive until you qualify*. Je rijdt niet zo lang de stad uit totdat de huizen betaalbaar worden. Per afslag kan dat tienduizenden dollars schelen.





Oud fabrieksbouw in Poughkeepsie, New York.
Burgemeester Nancy Cozcan, deelnemer aan het
Mayors' Institute on City Design, wil meer econo-
mische activiteit op Main Street. (Foto Tim Taber)

Burgemeester als stadsontwerper

Iedere Amerikaan kent Cooperstown, New York, maar dat heeft weinig met Cooperstown zelf te maken. Het plaatsje is klein, met maar tweeduizend inwoners; het heeft geen *shopping mall* en geen *fast food*, wel een *farmers' market* en een groot ziekenhuis. Toch stromen de bezoekers van heinde en verre toe, wel 450.000 per jaar, om de National Baseball Hall of Fame and Museum te bezoeken.

Zo'n mega-attractie binnen de gemeentegrenzen is een vloek én een zegen, blijkt uit de presentatie door de burgemeester van Cooperstown, mevrouw Carol Bateman. Zij is een van de acht burgemeesters die deze twee dagen bijeen zijn voor een intensieve bijeenkomst van het Mayors' Institute on City Design (MICD). Al die burgemeesters leggen een casus uit hun stad voor aan een team deskundigen, dat hopelijk met zijn kennis en frisse blik met nieuwe oplossingen komt.

Deze bijeenkomsten worden in de diverse regio's van de VS al sinds 1986 georganiseerd in een samenwerking van de National Endowment for the Arts met de American Architectural Foundation en de United States Conference of Mayors. Voor de bijeenkomst met het Mayors' Institute die nu in Cambridge wordt gehouden, bij Boston, ben ik uitgenodigd om zitting te nemen in het *resource team*.

Het is een gouden idee, mede door zijn eenvoud. Ieder jaar wordt op zes tot acht plaatsen in het land een aantal burgemeesters uitgenodigd om een stadsontwikkelingsprobleem uit hun gemeente voor te leggen aan een *resource team*. De setting is klein en vertrouwd, er mogen geen ambtenaren mee, de burgemeesters kunnen vrijuit praten. Inmiddels hebben er meer dan zevenhonderd burgemeesters meegedaan.

De bijeenkomst zelf duurt twee intensieve dagen, maar daar is veel werk aan vooraf gegaan: een delegatie van het MICD gaat naar de gemeente toe om zijn 'kwestie' te bekijken. Daar komt uitgebreide documentatie van in de vorm van kaarten en foto's. Er is dan ook naar verluidt een bedrag van 7.500 dollar per gemeente mee gemoeid. Dit alles gedreven door de wens en de verwachting dat de burgemeester – in Amerika een gekozen functionaris – met de nieuw verworven inzichten en suggesties de 'kwestie' vlot kan trekken. De doelstelling van het Mayors' Institute is immers "burgemeesters voorbereiden op hun rol als de *chief urban designers* van hun stad".

Al die sessies en bezoeken worden geëntameerd vanuit het hoofdkantoor in Washington DC. In de verschillende regio's werken deelnemers samen met een universiteit; in deze contreien is dat sinds acht jaar het Massachusetts Institute of Technology (MIT). De acht burgemeesters komen ook uit deze omgeving, uit steden en stadjes in New York, Massachusetts, Maine en Vermont.

Waar komen de burgemeesters zoal mee?

Cooperstown wordt onder de voet gelopen door zijn attractie; de Baseball Hall of Fame voelt zich helemaal niet geroepen mee te betalen aan voorzieningen voor 'zijn' dorp. Nu heeft de burgemeester eindelijk geld kunnen toucheren voor een nieuwe parkeervoorziening, dus die moet goed gesitueerd en ontworpen worden.

Burgemeester Nancy Cozean van Poughkeepsie, een stadje ten noorden van New York aan de rivier de Hudson dat in 1687 door de Nederlanders werd gesticht, ziet het juist graag drukker worden in haar stad. Er is nog wel economische productie maar veel fabrieken, werkplaatsen en winkels staan leeg, en ook in Main Street is de economische activiteit te

laag. De drugoorlogen tussen rivaliserende bendes die in de omgeving van New York nieuwe jachtvelden aan het ontginnen zijn, hebben daar ook niet bij geholpen: van de misdaad in de stad vond 25 procent plaats in Main Street. Bovendien zijn er veel overheidsinstellingen in de stad gevestigd die van onroerend zaakbelasting zijn vrijgesteld. Dat is voor veel van deze burgemeesters een terugkerend probleem, want voor de lokale overheid in de VS is het de voor naamste bron van inkomsten. Burgemeester Cozean is erg blij dat de huizen in New York onbetaalbaar worden: dat drijft mensen de stad uit, de Hudson op. De bevolking was van 48.000 in de jaren vijftig teruggelopen tot 26.000 medio jaren negentig, maar dat aantal stijgt nu weer licht.

Ook Gloucester, de oudste vissershaven van de VS met momenteel 254 boten (en de plek waar *The Perfect Storm* zich afspeelde, voor wie het boek of de film kent), ziet de bevolking voor het eerst in anderhalve eeuw groeien, vertelt burgemeester John Bell. Aan de visserij ligt dat niet: het aandeel ervan in de lokale economie is teruggelopen van 85 procent een eeuw geleden naar 9 procent nu, en dat zal naar verwachting in de komende paar jaar verder krimpen naar 5 procent. "De haven en de hoofdstraat zijn weer levendig", zegt Bell, "maar staan in het functioneren van de stad geheel los van elkaar." De burgemeester is ervan overtuigd dat het goed voor de stad zou zijn als ze meer een eenheid vormden, maar de vissers zijn bang hun parkeerruimte voor vrachtwagens en koefaciliteiten te verliezen op het moment dat de yuppies daar in hun koopappartementen komen wonen en beginnen op voorhand te klagen. Wat eens schilderachtig was, zal dan gauw als overlast worden ervaren, vrezen ze.

Wat zeg je dan als *resource team*? Dat er te weinig

economische druk is op Main Streets door het hele land, dat de industrie wegkwijnt en overal zijn panden leeg achterlaat – daar valt niks tegen in te brengen.

1 Toch vliegen de alternatieven over tafel, groot en klein, rijp en groen.

2 Trek die dwarsstraten door om verbindingen te leggen.

3 Verruim de bestemmingsplannen om *mixed use* toe te laten.

4 Voer de dichtheid van de bebouwing op (heilig-schennis!).

5 Haal parkeerplaatsen weg (schande!).

6 Voer een *performance code* in waarmee bedrijven verplicht worden wat te doen aan verlichting en onderhoud, met sancties en al.

7 En haal meteen dat Heras-hek weg rond het park, dat riekt naar goedkoopte en onveiligheid.

“Hoe veel je maatregelen ook kosten, ze zijn goedkoop,” drukt het resource team de burgemeesters op het hart. “*Your city is your greatest asset.*”

Poughkeepsie profiteert van de hoge huizenprijzen in de stad New York; die drijven mensen de stad uit, naar het noorden langs de rivier de Hudson, naar plaatsen als deze die nieuwe inwoners hard nodig hebben. (Foto *Poughkeepsie Journal*)





Nederzetting aan een navelstreng bij Phoenix, Arizona. In de jaren negentig nam de hoeveelheid bebouwde oppervlakte in de VS met 47 procent toe; de bevolking daarentegen groeide met slechts 17 procent. (Foto Alex MacLean/Landslides)

Het gevreesde D-woord

Juist datgene waar Amerikanen zo van in vervoering raken in oude Europese steden, ervaren ze thuis als een schrikbeeld. Enorm pittoresk, die steegjes en smalle straten, zoveel mensen op straat en alles op loopafstand, gezellig ook, maar: *nice place to visit*. Thuis wil je ruimte om je heen hebben, een groot huis, een grote auto, brede wegen en ruime parkeergelegenheid. Voor de Oude Wereld is *density* prima, maar in de Nieuwe Wereld is dit het gevreesde 'D-woord'.

Welnu, tot het weldenkende deel der natie is het allang doorgedrongen dat al die ruimte zijn prijs heeft: een extreem hoog energieverbruik, dus broeikasgasen en klimaatverandering; uren file rijden en lange forensentijden; een dichtgeslibd en banaal landschap van grove wegen en zieltogende *strip malls*; een schrikbarende afname van open ruimte in een land dat zich amper kan voorstellen dat ruimte ooit schaars zou kunnen worden. Maar dichtheid is nog steeds the *D-word*.

Het Lincoln Institute of Land Policy, een in Cambridge gevestigde *think tank*, heeft een ambitieus project geëntameerd, *Visualizing Density* geheten, om de angst voor dichtheid om te zetten in een intelligent gesprek. In opdracht van het Lincoln hebben landschapsarchitecte Julie Campoli en architect/piloot/ luchtfotograaf Alex MacLean vijf jaar lang plaatsen in heel Amerika met tekst, kaarten en ruim 1.200 luchtfoto's in beeld gebracht. Het resultaat – een boek, een cd-rom en een gratis te downloaden *working paper* (www.lincolninst.edu/subcenters/visualizing_density/index.aspx) – moet zichtbaar maken dat dichtheid niet per definitie claustrofobisch is en dat er talloze manieren zijn om 6, 22, 50 of 80

woningen per hectare te bouwen.

“De bevolking van de VS is in de loop van de jaren negentig met 17 procent gegroeid, maar het verste-delijkste oppervlak is met liefst 47 procent toegenomen”, zegt Julie Campoli. “Dat komt vooral doordat onze huizen zo veel groter zijn geworden. Het gemid-delde huis is in vijftig jaar tijd verdubbeld in grootte: van ruim honderd vierkante meter met garage voor één auto in de jaren vijftig tot ruim tweehonderd, met garages voor drie auto’s nu.” Alex MacLean voegt daar de opmerkelijke statistiek aan toe, dat alle gazons in de VS bij elkaar opgeteld even groot zijn als de staat Mississippi. (Ik heb het maar even nage-zocht: dat is ongeveer drie keer Nederland).

Het debat over dichtheid – of de huiver ervoor – heeft zijn weerslag op het ruimtebeslag in de niet eens zo verre toekomst. De bevolking van de VS zal naar ver-wachting groeien van 300 miljoen nu naar 350 miljoen in 2030. Campoli: “Er zullen tientallen miljoenen nieu-we woningen nodig zijn. Hoe en waar bouwen we die?” Dichtheid heeft nu al grote invloed op het ener-gieverbruik: een inwoner van Houston is per jaar drie-duizend dollar meer kwijt aan vervoerskosten dan iemand in Chicago, een stad die compacter is en openbaar vervoer heeft.

Alex MacLean – ook auteur van het prachtige foto-boek *Designs on the Land. Exploring America from the Air* – heeft voor het dichtheidsonderzoek foto’s gemaakt van onder andere de zogenaamde McMansions, de obsceen grote huizen die vele wel-varende Amerikanen voor zichzelf bouwen. Het zijn een soort voortwoekerende gezwellen, meestal in een niet te benoemen neostijl, kamer na kamer na kamer, met huisbioscoop, fitness zaal, open haard en buitenkeuken in de achtertuin en megagarages. Toch zijn de McMansions de uitzondering. Het boek gaat

vooral over buurten: sommige oud, vol grote bomen en lekker ingelopen als een paar oude schoenen; andere nog nieuw en een beetje bloot, waar de ijzing-wekkende regelmaat van het door de ontwikkelaar bepaalde stratenpatroon het beeld bepaalt.

Aan de ontwikkelaars ligt het niet per se dat Amerika vooral *sprawl* bouwt, benadrukt Campoli. “Veel stads-besturen en projectontwikkelaars zijn juist voorstan-ders van het bouwen in hogere dichtheid,” zegt Campoli. “Het zijn de burgers die zich ertegen verzet-ten. Mislukte stadsvernieuwingsprojecten uit de jaren zestig en zeventig hebben dichtheid een slechte naam gegeven. Veel mensen verwarren daarom dichtheid met *crowding*.” Diezelfde burger kan zich-zelf regelrecht tegenspreken over dichtheid. De Area Social Survey in Phoenix (<http://sustainability.asu.edu/gios/society/community/pass.htm>) liet in 2003 zien dat volgens de meerderheid van de respondenten, de huizen in de stad te dicht tegen elkaar worden gebouwd – maar tegelijkertijd vond men dat het open land rond de stad te snel wordt opgevreten.

Alex MacLean: “Wij wilden met Visualizing Density vooral aan de leek laten zien dat vooral het ontwerp en de context bepalen of een plek akelig of aange-naam voelt. Cijfers over het aantal huizen per acre zeggen in feite niets. Huizen die in lage dichtheden als pindakaas over het land zijn uitgesmeerd, kunnen ongelooflijk monotoon zijn.”

De tweede helft van het boek is daarom een catalo-gus waarin ze dichtheden van minder dan één een-heid per acre tot ruim tweehonderd per acre in uit-eenlopende constellaties laten zien. Wat blijkt: een dichtheid van 35 eenheden per acre kan troosteloze sociale woningbouwtorens opleveren (Detroit) maar ook aangename urbane villa’s (Pasadena). En honderd eenheden per acre kunnen worden weggezet in tries-

te geschakelde *public housing*, maar ook in zeer luxe flats aan de rand van Lake Michigan in Chicago. “Het ontwerp speelt een cruciale rol in hoe je dichtheid beleeft”, zegt Julie Campoli. “Het ontwerp bepaalt het fysieke karakter en de kwaliteit van een plek. Vooral verscheidenheid is daarbij van groot belang.” In de workshops die zij door het hele land aan de hand van dit onderzoek heeft geleid komt een aantal wensen ten aanzien van de woonomgeving steeds terug: mensen willen graag weer verbinding hebben met de straat; ze willen groene infrastructuur; ze willen bruikbare openbare ruimte en ook beschermde privéruimte; en ze willen in iets wonen wat op een groot huis lijkt, ook al is het onderverdeeld in appartementen.

Hoe komt het dat Amerikanen zo’n aversie tegen dichtheid hebben? “Het kan een diepgewortelde cultureel vooroordeel zijn,” zucht Campoli, “of het kan domweg zijn dat veel Amerikanen onbekend zijn met de voordelen van bouwen in hogere dichtheid en met de verschillende bouwstijlen die dat op een prettige manier mogelijk maken. Ik hoop dat iedereen die meedenkt over de toekomst van zijn eigen buurt, nu beter weet waar het over gaat als het D-woord langs komt.”

Een nieuw/bouwwijk in Las Vegas, Nevada. Deze combinatie van kleine kavels, dichte monotone bebouwing en het gebrek aan open ruimte voert de breed gevoelde angst voor dichtheid, oftewel density: het D-woord. (Foto Alex MacLean/Landslides)





Het debat over onteigening laat hoog op in de VS. Susette Kelo werd een nationale beroemdheid toen ze weigerde haar roze huis in New London, Connecticut aan de gemeente te verkopen. De gemeente wilde de wijk leeg opleveren aan een projectontwikkelaar. (Foto Institute for Justice)

Landjepik

Het enige bijzondere aan het huis van Susette Kelo is de kleur: zuurstokroze. In 1997 kocht ze dit, naar Amerikaanse maatstaven bescheiden huis in een arbeidersbuurt van het plaatsje New London en renoveerde het, inclusief een grondige schilderbeurt. Niet lang daarna, begin 2000, brak de hel los. Het ontwikkelingsbedrijf van New London in de noordoostelijke staat Connecticut, kondigde aan dat haar huis en dat van ruim zestig anderen in de buurt zou worden onteigend.

Farmaciereus Pfizer had besloten naar New London te verhuizen, een investering van 270 miljoen dollar. De gemeente wilde meteen ook het belendende stuk grond herontwikkelen. Een particuliere ontwikkelaar zou er kantoren, een hotel en woningen neerzetten. Tezamen zouden de twee projecten banen en belastingpenningen genereren waar de gemeente dringend behoefte aan had. Die zouden alle inwoners ten goede komen, was de redenering, en dus meende de gemeente de huizen te mogen opkopen – tegen marktconforme vergoeding, dat wel – en slopen. Dat recht om te onteigenen tot nut van het algemeen is in de Amerikaanse Grondwet vastgelegd onder de naam *eminent domain*. Nu ja, ‘vastgelegd’ is misschien een beetje te veel gezegd. Het staat er nogal impliciet. Aan het einde van een reeks maatregelen in de Fifth Amendment die de burger moet beschermen tegen willekeur van de overheid staat: “...*nor shall private property be taken for public use, without just compensation.*”

Kelo vond het een geval van ordinair landjepik. Hoezo, moesten zij allemaal hun huis uit om ruim baan te geven aan een ontwikkelaar die daar dik geld aan zou verdienen? Zij stapte met acht burens naar de rechter

en werd de beroemdste huiseigenaar in de Verenigde Staten. De naam waaronder de rechtszaak diende, 'Kelo vs New London', is een begrip, en haar roze huis heeft in alle kranten en tv-nieuwsrubrieken gestaan, want *property rights* zijn in de Verenigde Staten minstens even heilig als het recht om een wapen te dragen.

Het verdedigen van die *property rights* is de missie van het vechtlustige Institute for Justice, een stichting die in 1991 werd opgericht en gevestigd in de buurt van Washington DC. Dat doet het met verve, of beter gezegd, het vat zijn taak op als een kruistocht. Met het geld van particuliere donateurs springen de advocaten van het instituut maar wat graag in de bres voor de burger. Zij beschermen zijn belang voor de rechter én in de media tegen de grijpgrage overheid. Op de site van het instituut (www.ij.org) staat een foto van de advocaten als een soort ghostbusters met opgestroopte mouwen, klaar voor de strijd.

"Meet I.J.'s merry band of litigators!" staat er half grappig, half agressief. En in de webwinkel van het instituut kun je ook de *Eminent Domain Abuse Survival Guide* met bijbehorende dvd kopen.

Het instituut is ondubbelzinnig in zijn wantrouwen tegenover de overheid. "I.J. neemt het op tegen de ideologie van de welvaartsstaat", aldus het *mission statement*, "en helpt diegenen die in het genieten van volledige vrijheid door de overheid worden gedwarsboemd, hun recht te halen." Het was dan ook het I.J. dat de zaak van Susette Kelo ter hand nam, voor de proceskosten garant stond, de media bewerkte en er een landelijke zaak van wist te maken.

Bij de tussentijdse verkiezingen eind 2006 in de VS stonden de media wéér bol van de voors en tegens van *eminent domain*; in twaalf staten werd er

gestemd over maatregelen om de mogelijkheid van onteigening in te perken. En al dertig staten hebben hun wetgeving aangepast om onteigening aan strengere voorwaarden te binden.

Al eerder, eind jaren zeventig, was er een nationale controverse ontstaan over ge- of misbruik van *eminent domain* in Detroit. Ook hier wilde een bedrijf een groot project neerzetten – een Cadillac-fabriek van General Motors – waarvoor ruim vierduizend bewoners van de oude Poolse wijk Poletown moesten verkassen. De stad was toen – net als nu, overigens – wanhopig op zoek naar inkomsten en stemde toe. Er zijn banen gekomen, maar nooit in de beloofde aantallen.

Susette Kelo en haar burens zetten hun zaak door, met publicitaire steun van onder andere de schrijfster en activiste Jane Jacobs. In de eerste ronde kregen ze gelijk, maar uiteindelijk stelde het U.S. Supreme Court ze vorig jaar in het ongelijk. Met de kleinst mogelijke meerderheid, dat wel, van vijf tegen vier. Het minderheidsstandpunt van die vier deed veel stof opwaaien. In felle bewoordingen schreef de alom gerespecteerde rechter Sandra Day O'Connor: "Het spook van onteigening hangt over alle eigendom. Niets kan voorkomen dat de staat een Motel 6 door een Ritz-Carlton kan vervangen, een huis door een winkelcentrum of een boerderij door een fabriek." In Cincinnati, Ohio trekt een andere zaak rond *eminent domain* al een paar jaar de nationale aandacht. In de kleine gemeente Norwood, die als een vetoog in de soep van het grote Cincinnati ligt, kondigde een ontwikkelaar in 2002 aan 125 miljoen dollar te willen investeren in Rookwood Exchange. Dit complex met winkels, woningen, kantoren en restaurants zou verrijzen naast een bestaand winkelcentrum, een criant lelijke parkeergarage en dito kantoorgebouw. De

gemeente stemde ermee in, maar opnieuw hielden enkele bewoners, zoals de familie Gamble die er al 35 jaar woonde, hun verzet stug vol.

Dit was pas de tweede zaak na 'Kelo vs New London' die voor de rechter kwam, maar voorlopig is de uitkomst een andere. Van het hooggerechtshof van de staat Ohio kregen de bewoners – vertegenwoordigd door het Institute for Justice – gelijk: Norwood was ten onrechte overgegaan tot onteigening. Ik ging er kijken toen ik Cincinnati bezocht, maar veel reden tot vreugde is er niet. Er staan nog maar twee huizen overeind, onbewoond, op een groot leeg perceel met een treurig hek eromheen. De rest, de eengezinswoningen en bedrijven van de mensen die zich lieten uitkopen, is al gesloopt. En de buurt eromheen gaat er ook niet op vooruit. De volhouders hebben gelijk gekregen, ja, maar om nou te zeggen dat ze *gewonnen* hebben...

En Susette Kelo, hoe is het daarmee afgelopen? Deze zomer stemde de gemeente New London in met een compromis dat zij jaren geleden al had voorgesteld: Kelo geeft haar land op, maar haar roze huis wordt verplaatst. Het blijft dus bestaan, symbool van de strijd over de verwarrende grens tussen publiek en privaat. Die strijd is nog lang niet voorbij.

In Norwood, bij Cincinnati, Ohio, wilde de gemeente een stuk grond onteigenen zodat een ontwikkelaar er winkels, woningen, kantoren en restaurants kon bouwen naast een bestaand winkelcentrum. Het hooggerechtshof van de staat Ohio heeft dat tegengehouden, maar de huizen zijn bijna allemaal verdwenen.





Bij chic winkelen, zoals in *lifestyle center* The Grove in Los Angeles, hoort aangenaam parkeren. Je kunt hier zelf een plekje zoeken of voor een meerprijs je auto door een vater laten wegbrengen en ophalen. Vervolgens loop je over een rode loper naar de winkels.

Blik op straat

Vreemd maar waar: in het land dat als geen ander de markteconomie heeft omhelsd, wordt er voor één ding een uitzondering gemaakt: het parkeren. Het plekje voor de deur is kennelijk ver verheven boven alle mechanismen van vraag en aanbod, van schaars- te en beprijzing. Het is alsof het recht op een – bij voorkeur gratis – parkeerplaats een in de grondwet verankerd recht is.

Volkomen ten onrechte, vindt Donald Shoup, hoogle- raar urban planning aan de universiteit UCLA in Los Angeles en auteur van een boek met de ondubbelzini- ge titel *The High Cost of Free Parking*. Zijn stelling is glashelder: het parkeren mag gratis lijken, dat is het helemaal niet. Het te goedkoop aanbieden ervan ver- giftigt de Amerikaanse steden, beschadigt de econo- mie en het milieu, en ontnemt de burger keuzes door hem haast te dwingen voor de kunstmatig goed- koop gehouden auto te kiezen. Parkeren en parkeer- beleid vindt Shoup een blinde vlek in de Amerikaanse stadsplanning.

Amerika heeft, dat is bekend, het grootste wagen- park ter wereld, zowel absoluut –243.023.485 passa- giersvoertuigen alleen al, volgens het US Bureau of Transit Statistics – als per hoofd van de bevolking. Ter vergelijking: in het jaar 2000 had Frankrijk hetzelf- de percentage autobezit als de VS in 1972; Denemarken hetzelfde als de VS in 1961; en China hetzelfde als de VS in 1912. “Als de rest van de wereld hetzelfde percentage autobezit krijgt als de VS zouden er nu 4,7 miljard auto’s op de wereld zijn”, rekt hij voor in het eerste hoofdstuk van zijn boek. “Die zouden een parkeerterrein nodig hebben ter grootte van Engeland of Griekenland. Plus de grond voor benzinstations, wegen, tweedehands

autoverkoop, sloperijen, opslag van gebruikte banden...”

Shoup gaat er vanuit dat dit aantal aan het einde van deze eeuw inderdaad zal zijn bereikt. “De technologie zal vermoedelijk oplossingen vinden voor de uitstoot, maar de behoefte aan parkeerruimte blijft. De gemiddelde auto staat immers 95 procent van zijn leven stil.”

In de VS worden maar liefst 87 procent van de reizen per auto gemaakt. Daarvan begint en eindigt 99 procent op een *gratis* parkeerplek. Van de forenzen reist 91 procent per auto; in 92 procent van die auto’s zit slechts één persoon, en van hen parkeert 94 procent gratis op z’n werk. “Die gratis parkeerplekken voor werknemers zijn in feite een verborgen subsidie van 31,5 miljard dollar per jaar.”

In antwoord op de groei van het particuliere autobezit in de VS werd in de jaren dertig de parkeermeter uitgevonden. Tegelijkertijd begonnen steden en stadsplanners te eisen dat bedrijven het parkeren op eigen grond zouden oplossen: *off-street parking*. “Dat leek toen een goed idee”, zegt de hoogleraar, “maar ze hadden beter meteen óók geld kunnen vragen voor het parkeren op straat. De nadruk op *off-street parking* drijft gebouwen ver uit elkaar en dwingt de consument om overal met de auto naar toe te gaan. Het parkeren op die grote asfaltvlakken lijkt gratis, maar is het natuurlijk niet: iedereen betaalt eraan mee, ook degenen die geen auto hebben.”

Nu steeds meer steden, consumenten en ook projectontwikkelaars terugkeren naar een kleinschaliger stedelijk model met voorzieningen op loopafstand – *walkable urbanity*, aldus de New Urbanists – moeten er allerlei vreemde trucs worden uitgehaald om de achterhaalde regels te omzeilen. In het plaatsje

Mashpee Commons op Cape Cod in Massachusetts bijvoorbeeld heeft Cornish Developers een vervallen winkelcentrum uit de jaren zestig neergehaald en vervangen met een (wat al te) knus nieuw dorpscentrum. Volgens de regels hadden de straten vier keer zo breed moeten zijn, zegt ontwikkelaar Doug Storrs van Cornish. “Alles in onze stadsplanning wordt tegenwoordig bepaald door de ruime maatvoering van suburbia.” De oplossing: het privatiseren van de straten. “Dat daarbuiten is geen *straat*, maar een *private access lane to an inner parking lot*. Geef het beestje maar een naam. Met andere woorden, wij kunnen alleen straten maken die uitnodigend en beloopbaar zijn door ze te privatiseren.”

—
“Het mobiele vagevuur”, zo noemt Shoup het eindeloos rondrijden op zoek naar een parkeerplek op straat. “Een verrassend groot deel van de verkeerscongestie wordt niet veroorzaakt door mensen die ergens naar toe onderweg zijn, maar door mensen die al gearriveerd zijn en alleen nog de auto kwijt moeten.” Gemiddeld een derde van de auto’s op straat is aan het cruisen op zoek naar een plekje – want als het op straat gratis of heel goedkoop is, waarom zou je dan naar een dure garage gaan? De individuele bestuurder is daarmee goedkoper uit, maar de samenleving als geheel niet, vindt Shoup. In Westwood Village, de wijk waar zijn universiteit UCLA is gevestigd, heeft hij met een groep studenten becijferd dat in een jaar tijd, auto’s op zoek naar een parkeerplek 950.000 mijl aflegden – 38 maal de aarde rond. Daarmee verspilden ze alleen al in die ene wijk 11 jaar aan tijd en 188.000 liter benzine.

“Garages zijn niet te duur, het parkeren op straat is te goedkoop”, betoogt Shoup. “Het is gemiddeld een vijfde van de prijs van een garage. Steden moeten de

prijzen op straat verhogen, afhankelijk van de locatie en het tijdstip, zodat ongeveer 15 procent van de plekken op elk willekeurig moment vrij is. Gemeenten mogen dat; het parkeren is één van de weinige voorzieningen waar het stadsbestuur in Amerika zeggenschap over heeft.”

De middenstand is meestal tegen betaald parkeren, uit vrees dat de klanten wegblijven. Shoup houdt daarom een pleidooi voor de *parking benefit district*. “Zet parkeermeters neer en geef de opbrengst terug aan de buurt. Die heeft daarmee een stroom inkomsten voor verbeteringen als veiligheid, verlichting, het planten van bomen, het schoonmaken van de straten en het verwijderen van graffiti. Nu vloeit dat geld onzichtbaar weg in de algemene middelen.”

Als voorbeeld noemt hij Pasadena, Californië, waar de stad twee jaar hierover heeft geruzied met de middenstand. Nu staan de meters er, en in 2001 beschikte downtown Pasadena over een fonds van 1,2 miljoen dollar voor verbeteringen. “De klanten blijven niet weg, ze komen juist graag omdat de omgeving verzorgd is”, aldus Shoup. “Bovendien komt er meer ruimte vrij voor economische activiteit als je niet zo veel verspilt aan parkeerterreinen.” Als ideaal wijst hij naar verlichte steden als New York, San Francisco en Seattle. “Die houden de stad intact door geen *minimum* aantal parkeerplaatsen te eisen, zoals in de VS gebruikelijk, maar juist een maximum.”

Lege hoeken in downtown San Diego worden als parkeerterrein gebruikt, dan brengt de grond tenminste nog iets op.





Ruim twintig etnische ondernemers die grootschalig handeldreven in etenswaren moesten weg uit de Bronx Terminal Market in New York. "Niemand in het stadsbestuur heeft zich afgevraagd wat de gevolgen waren voor de *community*", zegt Harvard-professor Susan Fainstein. (Foto Chang W. Lee/New York Times)

De rechtvaardige stad

Elke dinsdag- en donderdagochtend om 8.30 uur slopen de studenten zich gapend naar binnen, gewapend met sponzige muffins en grote papieren bekers slappe koffie. Professor Susan Fainstein kreeg een moeilijk tijdstip toebedeeld voor haar college *Urban Politics and Land Use Policy*.

Fainstein studeerde zelf aan Harvard, promoveerde in de politicologie aan MIT en doceerde aan de universiteiten Columbia en Rutgers. Zij interesseert zich vooral voor de sociale kant van de stad: de politieke en economische aspecten van stadsontwikkeling bijvoorbeeld, en de invloed van het toerisme. Ze is schreef *The City Builders: Property Development in New York and London 1980-2000*, was een van de samenstellers van *The Tourist City* en schrijft regelmatig voor essaybundels, bijvoorbeeld *Understanding Amsterdam: Essays on Economic Vitality, City Life and Urban Form*.

In 1977 bracht Fainstein een sabbatical in Amsterdam door en in 1996 kwam ze terug als bezoekende hoogleraar aan het Study Centre for the Metropolitan Environment van de Universiteit van Amsterdam. Ze spreekt met liefde over deze stad, die ze beschouwt als lichtend voorbeeld van *the egalitarian city*. Ze werkt nu aan een boek over rechtvaardigheid in relatie tot stadsontwikkeling.

Wat is dat, de rechtvaardige stad?

"Dat is een stad waarin het beleid niet alleen wordt bepaald door economisch rendement, maar ook door zijn sociale gevolgen. De stadsontwikkeling gaat meestal uit van het utilitaire principe dat ingrepen goed zijn wanneer er meer mensen bij gebaat zijn dan erdoor geschaad worden. Dat vind ik te simpel. Om

stedelijk beleid te kunnen evalueren hebben we criteria nodig waarvan rechtvaardigheid er een moet zijn.

“Het concept van de rechtvaardige stad roept een paar fundamentele vragen op. In hoeverre is voor dit concept democratie nodig? Een veelgehoord standpunt is: ‘rechtvaardigheid is de uitkomst van het proces; als iedereen maar gehoord wordt, is die uitkomst per definitie rechtvaardig’. Maar dat iedereen gehoord wordt, wil niet zeggen dat er ook naar geluisterd wordt.

“Een andere vraag is: wie neemt deel aan dat proces? De welgestelden en goed opgeleiden zijn altijd beter in staat deel te nemen, maar ze zullen ook de waarde van hun bezit willen beschermen en dus anderen buiten willen sluiten.”

U heeft wel eens de stadsvernieuwing aangehaald, als voorbeeld van een beleid dat rechtvaardig bedoeld was maar niet zo uitpakte.

“Veel steden die zonder de urban renewal grote problemen zouden hebben gehad, gaat het nu voor de wind. Maar dat het de stad goed gaat, wil niet zeggen dat het de mensen ook goed gaat die vroeger in die stadsvernieuwingsgebieden woonden. Integendeel, de armen worden naar de rand worden geduwd. Ze kunnen niet meer bij de banen of bij de diensten, zeker als ze geen auto hebben. In de praktijk blijkt bovendien dat als sociale woningbouw – hier *public housing* genoemd – wordt gesloopt, er vaak niets voor in de plaats komt.”

Profiteert niet uiteindelijk iedereen van economische groei?

“Niet noodzakelijk, althans in de VS niet. Gemeentebesturen zijn te veel gefixeerd op grote bedrijven. Als politicus scoor je beter wanneer je kunt zeggen ‘ik heb Goldman Sachs voor de stad behouden’ dan wanneer

je een goede daad verricht voor de Chinese restaurants in Flushing, ook al zijn er daar veel meer van.”

U bent als adviseur betrokken geweest bij de besluitvorming rond de Bronx Terminal Market. Het liep niet goed af.

“Nee, het liep heel treurig af. Daar was een groothandel gevestigd van 23 handelaren in etenswaren met zo’n vierhonderd werknemers, allemaal uit etnische minderheden – Porto Ricanen, Spanjaarden, Afrikanen, van alles. Het zat in een nogal shabby gebouw onderaan een stadssnelweg. Toen New York zich in de strijd wierp voor de Olympische Spelen vonden ze deze markthal een smet, want ten noorden daarvan ligt het stadion van de Yankees en ten zuiden ervan zou het nieuwe velodroom komen. Er werden mooie plannen getekend voor een *shopping mall*, met allemaal mensen die gezellig buiten aan cafétafeltjes zaten. Onzin, je vergaat er van de herrie van de weg en de duiven schijten op je hoofd.

“New York kreeg de Spelen niet, maar de markt moet toch weg. Het argument is dat het nieuwe winkelcentrum beter is voor de economische ontwikkeling van de Bronx. Dat is zeer de vraag, gezien deze locatie. Bovendien ruil je daarmee vierhonderd fulltime banen van mannen in voor parttime banen van vrouwen die ook nog het Engels machtig moeten zijn. Niets tegen werkgelegenheid voor vrouwen natuurlijk, maar niemand van het stadsbestuur heeft zich afgevraagd wat de gevolgen zijn voor de *community*. Tot in de rechtszaal toe heb ik als adviseur de markt verdedigd, maar het hielp niet.”

*In uw boek *The City Builders* bent u ook kritisch over de vernieuwing van een heel andere plek in New York, *Times Square*.*

“Daar moest iets gebeuren, dat was duidelijk. Maar er zijn alleen kantoren en toeristische attracties gekomen. De stad heeft enorme bedragen in de vorm van belastingverlaging weggegeven aan grote corporaties als Disney, als ze zich daar maar wilden komen vestigen. Maar veel heeft de stad er niet voor teruggekregen. “De revitalisatie heeft de druk verhoogd op de buurt ten westen ervan, Hell’s Kitchen. Daar woonden vroeger de dokwerkers, dit was intussen de laatste arbeidersbuurt op Manhattan. De banen die op het vernieuwde Times Square werden geschapen, waren voor hen niet geschikt. Dat had beter moeten.”

Dat doet Amsterdam beter?

“In Amsterdam bestaat er een ethiek, gevoed door eeuwen activisme van het maatschappelijke middenveld. Het mobiliseren van belangen en klassenbewustzijn is niet genoeg, er is ook zo’n morele code nodig. Uit de verzuiling is in Nederland een ethiek van verzoening voortgekomen, een moreel geloof in een stad die rechtvaardig en genereus is. Ondanks bezuinigingen en de druk van de globalisering en de imperfecties die er altijd zijn, is Amsterdam een welvarende, egalitaire stad, met veel diversiteit.”

Hoe werkt het straks in de praktijk? Moet elk beleidsvoornemen worden getoetst aan een Justice Index?

“De gevolgen moeten vooral worden gedragen door degenen die dat kunnen, niet zoals nu door de mensen aan de onderkant. In een ‘index’ geloof ik niet zo, maar iets van een toets moet er wel zijn. Ik maak me zorgen over de toekomst van de rechtvaardige stad. De nieuwe generatie stadsplanners is meer geboeid door ideologieën en stromingen dan door het welzijn van de inwoners.”

Vernieuwing van de Bijlmermeer in Amsterdam.
Fairstein: “Uit de verzuiling is in Nederland een ethiek van verzoening voortgekomen, een moreel geloof in een stad die rechtvaardig en genereus is.
(Foto Theo Baart)





Videokunst van Jaume Plensa in Millennium Park, Chicago. Het park is een bij uitstek democratische, openbare, niet-commerciële stedelijke ruimte die miljoenen mensen per jaar trekt. In de omgeving gaan de huizenprijzen omhoog en schieten de nieuwe winkels en restaurants uit de grond.

Millennium Park

Als John Bryan iets in zijn hoofd heeft, dan gebeurt het ook. En tot in de puntjes. Bryan, slagerszoon uit Mississippi en nu voornaam lid van de gefortuneerde elite van Chicago, nam als jonge man de vleesfabriek van zijn vader over. Die verkocht hij weer en ging het internationale bedrijfsleven in. 27 jaar lang was hij CEO van Sara Lee, in welke hoedanigheid hij de Nederlandse koffie-, thee- en tabaksfabrikant Douwe Egberts kocht. *“I’ve always run things”*, zegt hij met zijn lijjige zuidelijke accent.

Daarnaast, en dat is net zo’n belangrijk deel van zijn leven, is Bryan de kunst zeer toegedaan. Hij is een toegewijd verzamelaar van schilderijen en toegepaste kunst en bestuurder en filantroop in het culturele leven van Chicago. In 2001 trok hij zich terug uit Sara Lee, maar hij is nog steeds commissaris bij onder andere General Motors en Goldman Sachs en bestuursvoorzitter van het Art Institute of Chicago, waar hij en zijn vrouw Neville de aanstellingen van twee curatoren financieren.

Sinds 23 jaar wonen zij op een zestig hectare groot landgoed, Crabtree Farm, ten noorden van de stad aan Lake Michigan. Her en der staan minstens tien verschillende gebouwen over het land verspreid. Behalve het hoofdhuis uit 1926 zijn er diverse negentiende-eeuwse Engelse folies, een zeventiende-eeuwse houten blokhut die onder Monumentenzorg wordt gereconstrueerd, een overdekte tennisbaan uit de jaren twintig, een reconstructie van een Arts & Crafts huis uit 1903 en een serene, door Bryan zelf ontworpen beeldentuin.

Geen wonder dat burgemeester Daley in 1998 John Bryan belde met het verzoek de fondsenwerving te leiden voor Millennium Park. De gemeente wilde al

zeker vijftien jaar een park aanleggen op de overkapping van een in onbruik geraakt spooreplacement dat een barrière vormde tussen de binnenstad en het meer. Daley vroeg Bryan de fondsenwerving op zich te nemen voor het private deel van het project.

Sinds de opening in juli 2004 – het millennium werd dus bij lange na niet gehaald – is het park een daverend succes. Het is een bij uitstek democratische, openbare, niet-commerciële, stedelijke ruimte die miljoenen mensen per jaar trekt met een combinatie van groen, kunst, architectuur, een uitgebreid gratis cultureel programma en wat horeca.

“Dit is de enige plek die ik in deze stad ken waar mensen proberen niet te segregeren”, zegt Bryan trots. “Dit park is een zeldzame combinatie van gratis en *upscale*. Zwart, Hispanic, blank, rijk, arm, iedereen vindt het leuk om te kijken naar zijn eigen weerspiegeling in de Bean van Anish Kapoor en naar de kinderen die in de fontein spelen. Mijn Mexicaanse kapster vindt het geweldig dat haar zoontje hier gratis naar het symfonieorkest kan luisteren, want kaartjes zou ze nooit kunnen betalen. Het park brengt mensen bij elkaar.”

Het succes van het park straalt af op de omgeving. De uitbreiding van het Art Institute door Renzo Piano is verplaatst om op het park aan te sluiten. Verderop in het park moet het nieuwe Children’s Museum komen, en iets zuidelijker nog wordt het ene nieuwe appartementencomplex na het andere gebouwd. Huren en koopprijzen gaan omhoog, nieuwe winkels en restaurants gaan open. Het is het nieuwe logo van de stad, vindt Bryan: “*Millennium Park has defined us to the world.*”

Het park is het resultaat van een publiek-private samenwerking tussen de gemeente en de private sector, Millennium Park Inc. geheten. Zowel de

gemeente als de particuliere sponsors hebben ieder ongeveer 250 miljoen dollar bij elkaar gebracht. “Er is zeker twee jaar onderhandeld om te komen tot een glashelder contract”, zegt Bryan. “Ik moest er zeker van zijn dat dit geld niet zou worden gebruikt om tekorten bij de gemeente op te vangen.” Ondanks flinke overschrijdingen – met het kunstwerk van Anish Kapoor gingen uiteindelijk niet 9 maar 23 miljoen dollar heen – hield de Inc. geld over. Zo kon er zo’n dertig miljoen worden gestort in een fonds voor onderhoud, altijd een belangrijke en vaak onderschoven post voor groen. En Bryan wist ook nog eens drie miljoen bij elkaar te praten voor het openingsfeest. Niet de gemeente, maar Bryan en de Inc. kozen de kunstenaars; zij waren het ook die de rijke families benaderden met een voorstel voor een te sponsoren kunstwerk en het bijbehorende prijskaartje. Aan de Pritzker familie bijvoorbeeld stelde Bryan voor om het vijftien miljoen dollar kostende muziekpaviljoen voor hun rekening te nemen; John Bryan had al bedacht dat dit het Pritzker Pavilion zou heten en dat Frank Gehry het zou ontwerpen. De familie Wrigley wist hij te enthousiasmeren voor de Wrigley Square and Peristyle, de McCormicks voor de McCormick Tribune Plaza, de Luries voor de Lurie Gardens, en Boeing en Bank One voor respectievelijk een openlucht beeldengalerij en een promenade (inmiddels na een overname omgedoopt in de Chase Promenade). Een van de opmerkelijkste kunstwerken is de Crown Fountain – inderdaad, gesponsord door de familie Crown. Deze keer vroeg Bryan de dochter van de familie Crown mee te denken omdat zij in kunst is geïnteresseerd. Zij kwam met de toen nog onbekende jonge Catalaanse kunstenaar Jaume Plensa. Hij heeft twee glazen torens neergezet waarop tegenover elkaar gefilmde portretten van duizend anonie-

me inwoners van Chicago worden geprojecteerd. Aan het einde van ieder portret tuit hij of zij de lippen en spuugt een straal in de ondiepe vijver tussen de torens. "Kon ik het aan iedereen gaan uitleggen dat Chicago zich ging profileren met mensen die naar je spugen!"

Het andere *pièce de résistance* in Millennium Park, behalve Gehry's muziekpaviljoen met zijn titanium strikken en krullen, is de Bean van kunstenaar Anish Kapoor. Het was een lijdensweg. Eerst was het kunstwerk veel te zwaar voor de overkapping van het spooreplacement en moest het apart gefundeerd worden. Vervolgens ging het bouwbedrijf failliet. De huid van staalplaten werd voor de opening proviso-ri- sch aan elkaar gezet, maar daarna duurde het las- sen en polijsten nog een jaar. Het was het waard. Als een magneet trekt het mensen in drommen aan die naar zichzelf kijken en naar de vervormde weerspie- gelingen van de beroemde wolkenkrabbers van Chicago.

Eigenlijk moeten we niet spreken over publiek-private samenwerking, vindt hij, maar over een samenwer- king van *not-for-profit* met overheid. "Degenen die voor dit soort dingen geld geven, doen het niet om er winst op te maken." Sommigen geven liever ano- niem. "Al is de anonimiteit soms de grootste vorm van *vanitas*", lacht Bryan. "Het mooiste is als je gift anoniem is en je zelf selectief kunt laten weten dat jij het was."

Is deze verdeling tussen publieke en private verant- woordelijkheden voor herhaling vatbaar? "Het kan domweg niet anders. De overheid in Amerika geeft heel weinig geld aan cultuur. Het Art Institute bijvoor- beeld krijgt twee of drie procent van zijn budget van de overheid. En van de vierhonderd miljoen dollar die

Piano's uitbreiding kost komt er geen cent van de overheid."

Maar ook al kon het anders, Bryan vindt dit het beste systeem. "Op deze manier betrek je vooraanstaande burgers bij hun stad. Zo zijn er meer mensen samen bezig een probleem op te lossen dan wanneer je alles aan de overheid zou overlaten." Dat dit met een park gebeurt, is een uitzondering. "Het enige andere voor- beeld dat ik ken is de Central Park Conservancy in New York, die het beheer van het park overnam van een toen falende gemeente.

"Millennium Park was niet mogelijk geweest zonder een aantal factoren die hier samen kwamen. Dat zijn: een toplocatie, een sterke burgemeester die de bureaucraten bij ons vandaan hield, een sterke filan- tropische gemeenschap in Chicago en een tijdperk waarin veel rijkdom werd en wordt gecreëerd. Daar komt bij dat we duidelijke afspraken hebben gemaakt over de gescheiden verantwoordelijkheden van de publieke en de private sector."

Bryan heeft 100 miljoen bij elkaar gebracht voor de renovatie van het onderkomen van het orkest en de opera; hij heeft een veelvoud daarvan voor Millennium Park gevonden; nu is hij in de weer voor het Children's Museum. Duiken zijn vrienden onder tafel als hij binnenkomt? Lachend zegt hij: "Een belangrijk deel van fundraising is het kunnen accepte- ren van een afwijzing. Ik heb er plezier in de strate- gieën uit te vogelen. En het maakt wel uit wie het vraagt."

Hoezeer hij de steun van particulieren voor cultuur waardeert en hoezeer hij hun erkenning daarvoor gunt, soms is het beter als er aan een geschenk géén naam wordt verbonden. Met zichtbaar genoeg ver- telt hij over de sponsoring van de Piano's uitbreiding

van het Art Institute. "Wij besloten één sponsor te zoeken die voor vijftig miljoen dollar zijn naam eraan mocht verbinden. Ik had horen praten over een jonge hedgefonds manager. Hij was geïnteresseerd, maar vroeg glashard: wat denk je van 25 miljoen, *cash up front*. We zijn maanden in gesprek geweest. Het bestuur werd steeds nerveuzer, want we vonden het echt niet genoeg om er de naam voor te verkopen maar 25 miljoen laat je ook niet zomaar schieten. "Wat doe je dan? Je vraagt je vrienden om advies. Dus ging ik praten met een sponsor die al – anoniem – tien miljoen had gegeven. Hij werd heel boos dat die ander zo aan het pingelen was en zei: hier heb je vijftig miljoen, op voorwaarde dat het anoniem is. En zo konden we de uitbreiding The Modern Wing noemen. Dat vind ik mooi, want het zegt precies wat het is. Op deze manier is The Modern Wing van iedereen."

Kunstwerk Bean van Anish Kapoor, in Millennium Park. Het park is met half publiek, half privaat geld gefinancierd. "Het kan niet anders", zegt John Bryan, die de fundraising leidde en zelf filantroop is. "De overheid geeft heel weinig geld aan cultuur."





Mass MoCA – Massachusetts Museum of Contemporary Art – is interessant als casestudy voor de revitalisering van stad en streek door middel van kunst en cultuur, ook *cultural community development* geheten. (Foto Baptist Braye)

Kan kunst de stad redden?

In North Adams groeien de bomen ondersteboven. De grote metalen tonnen waarin hun wortels gevat zijn, hangen aan metalen kabels hoog boven de hoofden van de voorbijgangers. Hun takken groeien als zwiepende tentakels naar buiten en omhoog, zoekend naar het licht.

Alles op z'n kop: de kinky bomen op het voorplein zijn een mooi soort logo voor Mass MoCA, het Massachusetts Museum of Contemporary Art, dat het landelijke noordoosten van deze staat nieuw leven heeft ingeblazen. Nog meer dan om de kunst zelf is Mass MoCA interessant als casestudy voor de revitalisering van stad en streek, in dit geval het noordelijke deel van de Berkshires, door middel van kunst en cultuur.

North Adams is al heel lang de arme neef van het welvarende Williamstown tien minuten rijden verderop. Williamstown heeft het dure particuliere Williams College met een bijbehorend museum waar diverse grote namen in de museumwereld zijn opgeleid, zoals Thomas Krenz van het Guggenheim en Mike Govan van het Los Angeles County Museum of Art. Sinds de jaren vijftig is ook het Clark Institute in Williamstown gevestigd. Hier bracht Sterling Clark, de kunstminnende erfgenaam van het vermogen van naaimachinefabrikant Singer, zijn collectie Impressionisten onder in een neoklassieke witte villa. En North Adams? Dat kon in de jaren tachtig bogen op de hoogste percentages tienermoeders en analfabetisme in Massachusetts, een werkloosheid van twintig procent en een van de grootste leegstaande industriële complexen van het land. Op ruim vijf hectare aan de rand van de binnenstad staan er alles bij elkaar 26 negentiende-eeuwse bakstenen

gebouwen, nu beschermde monumenten.

De textielfabriek werd drukkerij, de drukkerij werd in 1942 elektronicabedrijf Sprague, dat in de Tweede Wereldoorlog onderdelen van onder andere de atoombom fabriceerde en daarna consumentenelektronica. Midden jaren zestig werkten er ruim vierduizend mensen. Het terrein – dat bijna een derde van de binnenstad beslaat – was haast een stad in een stad. Maar medio jaren tachtig moest Sprague het hoofd buigen voor de concurrentie uit lagelonenlanden. North Adams zat met grote sociale problemen en het terrein werd een *spookstad* in de stad.

“Er waren toen twee mogelijkheden,” zegt directeur Joe Thompson. “Of het terrain kreeg een culturele bestemming, of het werd een gevangenis.” Dertien jaar later – ja, *dertien* – ging Mass MoCA open. “Goed dat ik dat toen niet wist,” zegt Thompson droogjes. (Hij komt oorspronkelijk uit Oklahoma en dat is nog goed te horen, zowel in de *twang* van zijn accent als in zijn aardse houding). Nu is dit een van grootste kunstcentra van de VS.

Er was achttien miljoen dollar voor nodig om de gebouwen te renoveren, een proces dat overigens tot op de dag van vandaag doorgaat. Thompson: “We zijn hoogstpersoonlijk in vier jaar tijd langs 654 bedrijven hier in de omgeving gegaan om te vragen of zij vooruit wilde investeren in de verbetering die Mass MoCA teweeg zou brengen. Dat deden ze, tot acht miljoen dollar aan toe. Daarnaast hebben we een deel van het hoofdgebouw verhuurd, onder andere aan de Ford Foundation en het Williams College dat er zowel zijn Center for Creative Community Development heeft gevestigd als de opleiding kunstrestauratie.” Het complex bevat nu een winkel, een restaurant en een theater, maar vooral lange reeksen reusachtige hallen. In de grootste gaat net de installatie Of All the

People in the World open, van het Britse theatercollectief Stan’s Café. Niet met woorden maar met rijstkorrels op vellen papier beelden ze uit hoe de wereld er voor staat. Een enorme berg rijst midden in de hal verbeeldt het aantal inwoners van de VS – driehonderd miljoen. (Om alle inwoners van de wereld uit te beelden zou 104 ton rijst nodig zijn).

Het aantal rijstkorrels dat aangeeft hoeveel mensen – onder wie mijn opa – tussen 1892 en 1954 via Ellis Island Amerika zijn binnengekomen, is veel groter dan het hoopje van de mensen die de toegang werd geweigerd. Maar het hoopje dat het aantal in Irak gesneuvelde Amerikaanse militairen symboliseert, is veel kleiner dan het hoopje gedode Irakese burgers. Andere hoopjes stemmen juist weer optimistisch: die ene kleine korrel die Rosa Parks vertegenwoordigt, de zwarte vrouw die in 1955 weigerde achter in de bus te gaan zitten, is aangegroeid tot een flinke hoop in 1963 toen Martin Luther King zijn mars op Washington leidde.

Mass MoCA trekt nu 120.000 bezoekers per jaar. Dat zou nooit lukken als het de enige culturele attractie was, maar samen met het Williams College Museum of Art en het Clark Institute is er genoeg aanbod om – vooral in tijden van mooi weer – mensen uit Boston en New York naar de Berkshires te lokken. Het Clark is nu bezig met een uitbreiding door de Japanse architect Tadao Ando van maar liefst 125 miljoen dollar. ‘s Zomers worden in de Berkshires twee van de grootste culturele festivals van het land gehouden, Tanglewood (muziek) en Jacob’s Pillow (dans). En in de stille wintermaanden organiseren de kunstinstellingen samen een cultuurconferentie die door rijke filantropen en museummensen uit het hele land wordt bijgewoond.

Is de cultuur inderdaad de katalysator geweest van

economische vernieuwing? Ontegengesteld. Er zijn nieuwe winkels, cafés en restaurants gekomen. De krant de *Boston Globe* noemde Mass MoCa "een casestudy voor stedenbouwkundigen en politici op zoek naar een manier om falende steden weer tot leven te brengen". En de Ford Foundation beschouwt het als een voorbeeld van nieuwe initiatieven op het nieuwe gebied van *cultural community development*. Als teken van geloof in de regionale economie lanceerde inwoonster Susan Witt zelfs een lokale geldsoort, de Berkshares. Behalve dollars zijn sinds kort ook briefjes van tien, twintig en vijftig Berkshares in omloop met afbeeldingen van lokale helden als Herman Melville (auteur van Moby Dick), de schilder Norman Rockwell en W.E.B. DuBois, stichter van de zwarte burgerrechtenbeweging. Buiten deze streek kun je er niks mee, maar Witt wil de face to face transactie bevorderen, vertelde ze aan de *New York Times*.

Zal die culturele motor op den duur sterk en duurzaam genoeg zijn, bijvoorbeeld als Joe Thompson als drijvende kracht zou verdwijnen? Dat moet nog blijken. Vast staat, dat een cultureel instituut nooit de vele duizenden banen kan creëren van de textielfabriek of het elektronicabedrijf. Maar North Adams lijkt op te krabbelen uit een diep dal, mede dankzij de samenwerking met verwante instellingen in de omgeving. Joe Thompson weet nog precies het moment dat volgens hem het keerpunt werd bereikt: "Ik hoorde dat een professor van Williams College in North Adams een huis had gekocht. Een paar jaar geleden was dat ondenkbaar geweest. De Maginot Linie was geslecht."

Straatbeeld in North Adams. In de jaren tachtig had het plaatsje de hoogste percentages tienermoeders en analfabetisme van de staat Massachusetts, een werkloosheid van twintig procent en een van de grootste leegstaande industriële complexen van het land. Dat is nu Mass MoCA.
(Foto Baptist Brayle)





Ook op je handtas: je favoriete honderras.
Amerika's gereviseerde binnensteden hebben
een hoge hondichtheid. Dat is goed voor het
burenccontact en ook voor de detailhandel, overal
vind je tegenwoordig *doggie boutiques*.

Hondenmania

Honden zijn goed voor de binnenstad, zeker voor de Amerikaanse binnensteden die nieuwe bewoners en levendigheid proberen aan te trekken. Het wonen in downtown is weer populair, vooral bij de demografische categorieën die ik ooit oneerbiedig heb horen omschrijven als *the newly-wed and the nearly dead*. Dat wil zeggen, twintigers en dertigers (nog) zonder kinderen en emptynesters wier kinderen het huis uit zijn. Veel van deze nieuwe stadsbewoners, volgens sommige schattingen zelfs de helft, hebben een hond.

In deze buurten waar iedereen elkaar nog moet leren kennen, zijn honden een sociaal glijmiddel. Ze moeten worden uitgelaten en vormen een perfect vehikel voor het aanknopen van een praatje. De *Los Angeles Times* haalde een vrouw aan die opgetogen zei: "Ik heb met iedereen in de buurt kennis kunnen maken dankzij mijn hond Guinness. *He is my number 1 social life planner.*" Bovendien zijn er door dat uitlaten meer mensen op straat, waardoor de sociale controle groter wordt.

De hond is ook aanleiding voor gezamenlijke activiteiten. In sommige flatgebouwen met een hoge hondichtheid verzamelen ze zich 's ochtends vroeg beneden om met z'n allen af te reizen naar de *doggie day care* – daarover straks meer. Hondenbezitters hebben zich ook als pressiegroep gemanifesteerd voor meer groen in de buurt – al gaat het vermoedelijk vooral om uitlaatstroken en uitreengebieden. Amerikaanse steden kennen ook het fenomeen van het *dog park*, een omheind gedeelte waar de honden vrij mogen lopen en met elkaar spelen.

In deze nieuwe buurten zorgen huisdieren ook voor een impuls voor de detailhandel. Want haast alles wat

mensen hebben, bestaat nu ook voor honden. Boetieks met jurkjes, truien, regenjassen, halskettin- gen, tandpasta met gevogeltesmaak, geurbestrijden- de sprays die parfums heten. De hondenbakkerij, het hondenrestaurant, een mobiele trimsalon aan huis. De namen zijn even flauw als vindingrijk: Happytails Spa, Tailwaggers Pet Boutique, Wagwear, Canine Country, Pawpoochie (pooch=hond), Wet Nose Gym, Dog-O-Rama.

Uit liefde, en/of uit schuldgevoel, wordt de moderne Amerikaanse hond tot op het bot vertroeteld.

Hondenmania: het land is ervan in de greep.

Op de Top Dog Country Club in New York is het vol- gens een reportage in de New York Times van negen uur 's ochtends tot drie uur 's middags rennen, spelen en zwemmen in het verwarmde zwembad; daarna is er een rustig *yappy hour* (yap=keffen) om van alle opwinding bij te komen. Als de gast blijft overnachten kan hij om zeven uur een bad en een massage krij- gen, gevolgd door een laatste toiletbezoek. Om negen uur eindigt de dag met een koekje en een ver- haaltje voor het slapen gaan.

De moderne technologie is niet aan deze bedrijfstak voorbijgegaan: een beetje *doggie daycare* heeft web- cams waarop baasje het doen en laten van het dier van minuut tot minuut kan volgen. Camp Bow Wow heeft er liefst elf waarmee je je hond kunt volgen ter- wijl hij van Oscar's Outside Sunbath Area kuiert naar Sidney's Lazy Lounge. De Bow Wow-site voert ene Kristy op die zegt: "We voelen ons beter in de weten- schap dat we kunnen zien hoe het met hem gaat."

"Ach, als je het je kunt veroorloven, waarom zou je het niet doen?" zegt eigenaar Alan van hondenboe- tiek The Barking Zoo in de hippe New Yorkse wijk

Chelsea. Het straatbeeld wordt er gedomineerd door mannelijke stellen met een hond, vaak zelfs twee identieke honden. Alan en zijn vriend Jay zijn vijf jaar geleden de winkel begonnen en het gaat als een trein, zegt hij. Ze verkopen behalve de alledaagse benodigdheden ook jasjes van goudlamé, snoepjes in de smaak *blueberry crisps* (nooit geweten dat honden van bosbessen hielden), piepspeeltjes in de vorm van het Vrijheidsbeeld en literatuur als *Doga: Yoga for Dogs en Is Your Dog Gay?* Onder de naam *Citydog* zijn er nu gidsen op de markt voor diverse grote Amerikaanse steden met informatie over opvang, oppas, *dog parks*, boetieks en zelfs alternatieve thera- pieën.

Een béétje hond hoeft ook niet meer te lopen, maar wordt in een draagtas vervoerd. Louis Vuitton maakt ze in deftig wit leer met rode biesjes voor je viervoeti- ge accessoire. Het kan op wielen: zie de Pet Wheel- Away, in rood en zebraprint verkrijgbaar, waarmee postorderbedrijf SkyMall in alle Amerikaanse vliegtui- gen adverteert.

In elke plaats kom je tegenwoordig wel een honden- bakkerij tegen, waar je behalve botvormige koekjes ook verantwoord tractaties kunt kopen als *woofie pies*, *doggie-doo-nuts* (dog doo = poep), *poodle puffs* en *pupcakes*. Je hond hoeft niet in zijn eentje thuis zijn taartje op te eten of zijn verjaardag te vieren, je kunt hem ook mee uit nemen naar een hondenrestau- rant. En hij heeft toch ook – net als jij – recht op een biertje op z'n tijd? De Nederlandse dierenwinkellei- gnares Gerrie Berendsen uit het Nederlandse Zelhem gaf een brouwerij opdracht om 'Kwispelbier' te ver- vaardigen, van runderextract en mout. Het kost bijna het viervoudige van een Heineken, maar je moet er wat voor over hebben, toch?

Er gaat grof geld om in de nieuwe huisdierenbranche.

Een jaar *doggie daycare* kost tussen de vier- en de achtduizend dollar. De American Pet Products Manufacturers Association schat dat Amerikanen vorig jaar voor maar liefst 38 miljard dollar aan hun huisdieren besteedden, bijna zes procent meer dan het jaar daarvoor. Kennedy Smith van retailconsultancy CLUE Group uit Washington DC: "In 2002 waren er 7.067 bedrijven die huisdierenverzorging als onderdeel van hun bedrijfsvoering aanboden. Hun omzet bedroeg in totaal 1,3 miljard dollar, waarvan 89 procent uit de verzorging kwam. Dit is duidelijk serieuze business."

—
Van het gezelschapsdier wordt een troeteldier gemaakt, of sterker nog: een kind. Waarom doen we zo mal? "De liefde van honden is onvoorwaardelijk en overzichtelijk", zegt Marjorie Garber, directeur van het Center for Visual and Environmental Studies aan Harvard, bazin van Wagner en Yofi en auteur van het boek *Dog Love*. "Het is een stuk makkelijker om iets goeds voor je hond te doen, dan om iets goeds te doen voor de wereldvrede of de armoede. Juist het ongecompliceerde van de liefde voor je hond, en zijn respons daarop, kunnen het beste in ons bovenbrengen."

Allemaal waar – vanuit de mens gezien. Wat alle dagopvang, gebakjes, jaszjes, parfums en nagellak niet kunnen verhelpen, is het gebrek aan open ruimte in de binnenstad. Geen wonder dat veel van de preparaten in de *doggie boutique* te maken hebben met het kalmeren – en tot zwijgen brengen – van de eenzame en rusteloze hond. De hond mag dan wel goed zijn voor de binnenstad, waarschijnlijk is de binnenstad niet zo goed voor de hond.

Behalve botvormige koekjes, kun je bij de *doggie bakery* ook woorfje pijs, poedje puffs en pupcakes voor je viervoetige accessoire kopen.





Op de farmers' market in Oakland, bij San Francisco, kun je heirloom tomaatskopen, oude rassen die weer worden gekweekt, en ook een massage krijgen.

Lokaal of biologisch

Roodgeschilderde boerderijen tussen de glooiende heuvels, witte houten hekjes, klaterende beken, de roodoranjegele bomen in het najaar, schattige *country inns* en gezellige *general stores*, paarden en koeien die met artistiek gevoel over het landschap zijn uitgestrooid – de noordoostelijke staat Vermont is een hoogtepunt van pittoreske landelijkheid. Alsof je door een kalender rijdt.

Maar achter al dat fraais gaat een harde economische werkelijkheid schuil. In Vermonts zuivelindustrie, dat wil zeggen driekwart van de lokale landbouwproductie, is het aantal melkveehouders tussen 1964 en 2004 met tachtig procent gedaald. Het toerisme brengt inmiddels bijna evenveel geld binnen als de landbouw.

In zo'n omgeving waar de rurale sfeer een economische factor van belang is, begrijpen ze het belang van korte lijnen. Lokaal telen, lokaal verkopen, lokaal eten. Dat is goed voor het milieu (minder transport), goed voor de gezondheid, goed voor het inkomen van de boer en daarmee voor het behoud van het rurale landschap.

Je zou het misschien niet zeggen als je al die zwaarlijvige Amerikanen ziet, maar over het hele land zijn er initiatieven om de voedselketen kort te houden en de stedeling en de boer met elkaar in contact te brengen. Dit verklaart de opkomst van grote aantallen *farmers' markets* in de steden en het succes van de biologische supermarkt Whole Foods.

Het Nederlandse supermarktwezen kan aan de Whole Foods een puntje zuigen: niks geitenharen sokken, maar een buitengewoon aantrekkelijk en uitgebreid aanbod, inclusief grote traiteursafdelingen, warme en koude buffetten en zitgelegenheid.

Goedkoop is het allemaal niet – de bijnaam van Whole Foods is dan ook *Whole Paycheck* – maar voor het promoten van biologisch als een volwassen alternatief is het van onschatbare waarde.

In de zomer van 2007 opende Whole Foods zijn eerste winkel in Europa, in Londen, met meteen drie verdiepingen en 350 zitplaatsen op Kensington High Street; in New York is de hele onderste verdieping van het chique Times Warner winkelcentrum op Columbus Circle eraan gewijd. Het bedrijf heeft inmiddels zo'n *high end* imago dat de buurten de komst van een nieuw filiaal geheid als een voorbode beschouwen van *gentrification*.

—
Terug naar Vermont, een uitverkoren plek voor wat zo mooi boutique agriculture heet. Veel restaurants in de VS stellen er eer in de namen van de toeleverende boerderijen als een soort keurmerk op de menukaart te vermelden. Om boeren en koks met elkaar in contact te brengen is tien jaar geleden het Vermont Fresh Network (www.vermontfresh.net) opgericht. VFN-bestuursvoorzitter Molly Stevens: "Het idee is ontstaan tijdens een ontmoeting die het New England Culinary Institute en de staat Vermont organiseerden tussen een bekende kok uit New York en onze lokale koks en boeren. De boeren geven op een zogenaamde *fresh sheet* aan welke producten er op dat moment verkrijgbaar zijn en de koks weten dan wat ze kunnen bestellen."

"Veel van het eten waarvoor het VFN bemiddelt, is biologisch, maar dat is geen voorwaarde", zegt Stevens. Korte lijnen tussen producent en consument, met gezond en lekker eten, daar gaat het om: die moeten landbouw én landschap én gezondheid ten goede komen. Wel ligt Vermont tamelijk noordelijk, waardoor het groeiseizoen kort is.

Het Fresh Network is intussen uitgegroeid tot 330 leden: 180 restaurants, negentig boeren en zestig particulieren die het initiatief met donaties ondersteunen. Boeren betalen dertig dollar lidmaatschap, restaurants vijftig. Een boer moet minstens één restaurant als partner hebben; restaurants moeten minstens drie boeren als partner hebben.

De grootste klant van het Vermont Fresh Network is het particuliere Middlebury College, met 2400 studenten. Matt Biette, hoofd *dining services*: "Een kwart van ons voedselbudget gaat naar zo'n zestig boerderijen binnen een straal van twintig mijl. Het kost wel ongeveer tien tot vijftien procent meer dan het inkopen in bulk elders, maar wij vinden dit geld goed besteed. De boeren ontlenen ook status aan het feit dat hun producten hier vertegenwoordigd zijn, dus dat biedt ook wat onderhandelingsruimte." Het eeuwige probleem is de fysieke link tussen boerderij en bord: de bezorging. Het past niet in het milieu- en gezondheidsbewustzijn om de wegen te vullen met bestelbusjes die appels, geitenkaasjes, biefstukken en organisch geteelde wortels heen en weer slepen. Maar hoe dan? "We zijn nu nog afhankelijk van distributeurs die bereid zijn dit erbij te doen", zucht Molly Stevens. "We onderzoeken nu de haalbaarheid van een *e-commerce* systeem voor de distributie."

—
Sommige boeren zoeken de stedeling zelf op (en slaan de tussenpersonen over) door op een *farmers' market* te staan. Deze boerenmarkten doen denken aan de traditionele openluchtmarkten in Europa, maar zijn meer upmarket. De producten moeten lokaal en/of biologisch zijn, en de boer zelf (of zijn personeel) moet achter de kraam staan. Op de boerenmarkt in Cambridge, bij Harvard, kun je verse

groenten kopen maar ook taarten en exquise kaas van geiten die aan de klant met naam en foto worden voorgesteld. De markt in Oakland, bij San Francisco in Californië, biedt barok gevormde *heirloom tomatoes* (heirloom=erfstuk, dat wil zeggen oude rassen) en massagetafels.

Deze farmers' markets zijn overal in de VS populair geworden. Sinds midden jaren negentig zijn er volgens www.farmersmarketonline.com landelijk meer dan tweeduizend van start gegaan. Gemeenten zien ze graag komen: ze brengen vers eten in delen van de stad waar de supermarkten het laten afweten en zorgen bovendien voor levendigheid en economische activiteit. Het is veel meer een sociaal gebeuren dan een bezoek aan de supermarkt. Maar simpel is het niet om zo'n markt succesvol te runnen. Volgens diezelfde site moet bijna een kwart van de nieuwe markten sluiten tijdens of na het eerste jaar.

Voor de bewuste consument is het allemaal heel mooi, maar met een groenteabonnement is het échte macro voedseldilemma nog niet opgelost: wat is beter, lokaal eten of biologisch? Die ene appel is hier in de buurt geteeld, dus dat spaart brandstof en uitlaatgassen bij het vervoer; de andere komt van de andere kant van de wereld, maar is zonder pesticiden gekweekt. Over de vraag 'lokaal of biologisch' woedt een levendig debat waar de consument zich geen raad mee weet, hoe bewust hij ook wil eten.

Farmers' marker die twee keer per week wordt gehouden op de campus van Harvard. Sinds midden jaren negentig zijn er meer dan tweeduizend van deze boerenmarkten van start gegaan. Gemeenten zien ze graag komen en voor boeren is het een kans om direct in contact met de stedelijke -klant te komen.





Koreaanse wijk in New York. De actieve inbreng van immigranten in de economie is onmisbaar. (Foto Dominick Tattol)

Krimpstad

De Verenigde Staten mogen nog zo groot zijn, de trends in krimp en groei van de steden zijn zonneklaar. De steden in het noordoosten van het land krimpen, die in het zuidwesten sprinten vooruit.

Het is ook niet moeilijk te bedenken hoe dat komt. Om te beginnen staat het noordoosten bekend om zijn barre winters; in Boston zie je mensen 's winters met een bijl in de weer om hun autobanden uit het ijs los te pikken. Niet alleen gepensioneerde *snowbirds* zitten liever in de zon, ook de werkende bevolking zoekt zijn heil in warmere oorden. Bovendien zijn de steden in het noordoosten veel ouder en kampen ze met de erfenis van achterhaalde industrie.

Van de tien snelst groeiende steden van de VS bevinden zich volgens www.citymayors.com zeven in de westelijke staten Californië, Texas, Arizona en Nevada; twee liggen in North Carolina, dat oostelijker ligt maar nog wel een goed klimaat heeft; slechts één sprintstad ligt aan de oostkust, een die toch een geval apart is: de metropool New York.

Van de tien snelst krimpende is er óók een geval apart: New Orleans, die na de verwoesting door Katrina leegloopt. Van de overige negen ligt er één in het warme zuiden, in Alabama, maar de rest ligt in Ohio (drie), de staat New York (twee), Michigan (twee) en Pennsylvania (een).

Dat er toch nog activiteit in het noordoosten is, is voor een belangrijk deel te danken aan de immigranten. In haar streven naar én een nieuw immigratiebeleid én een concurrerende economie kan de Nederlandse overheid met deze kennis haar voordeel doen. Het Joint Center for Housing Studies van Harvard en MIT publiceerden eind 2006 een rapport getiteld *Comeback Cities or the New Melting Pots*:

Exploration into the Changing Large Cities of New England. (www.jchs.harvard.edu/publications/communitydevelopment/w06-7.pdf). Daarin werd de economische gezondheid onderzocht van ruim vijftig steden in New Engeland tussen 1980 en 2000.

“Van de steden in dit deel van het land die hun bevolking in de jaren zeventig en tachtig achteruit zagen gaan, hadden er weinig zich economisch kunnen herstellen zonder de stijging van het aantal immigranten”, zegt directeur Eric Belsky van het Joint Center. “Het is daarom belangrijker dan ooit om aan de behoeften tegemoet te komen van een steeds diverser wordende stedelijke bevolking. Immigranten dragen volop bij aan het economische leven; ze daarmee een reden geven om in de steden te blijven, dat wordt de sleutel tot een vitale economie in deze regio.”

Met iets meer steun en iets minder strenge toepassing van allerlei regels zou de bijdrage van immigranten aan de stedelijke vitaliteit nog groter kunnen zijn, is de conclusie van een diepgaand rapport getiteld *A World of Opportunity* dat het Center for an Urban Future (www.nycfuture.org) begin 2007 publiceerde. “Burgemeesters door het hele land hebben geprobeerd de economie van hun stad aan te zwengelen door van alles te omhelzen, van kunstenaars tot biotechnologie tot sportstadions”, schrijven de samenstellers. “Minder spannend maar wel dankbaarder is de oplossing die in het volle zicht verborgen ligt: het aanboren van de groeiende immigrantenbevolking.” De vijver waar ze uit kunnen putten is groot: het aantal immigranten in de VS is in de jaren negentig met 57 procent gegroeid – volgens CUF de grootste immigratiegolf sinds de jaren dertig. De economische activiteit onder immigranten mag dan vaak kleinschalig zijn, er is wel veel van.

Bovendien blijven immigranten in de stad terwijl het gevestigde bedrijfsleven juist de stad uit trekt. Immigranten zijn ook ondernemender dan de autochtonen: in 2005 richtten maandelijks 350 van de 100.000 immigranten een eigen bedrijf op, van de autochtonen was dat 280 van de 100.000. In New York bestond de bevolking in 2000 voor 37 procent uit immigranten, maar bijna 50 procent van de mensen met een eigen bedrijf is in een ander land geboren. En dan te bedenken dat deze beginnende ondernemers veel meer drempels moeten nemen dan de mensen die in Amerika zijn geboren en getogen: de taal, de onbekende regelgeving, de problemen met het krijgen van leningen en het gebrek aan een *credit history* om je betrouwbaarheid mee te bewijzen. De echte krimpsteden van de VS zijn Detroit en Cleveland. Maar zelfs een grote, levendige stad als Boston moet op zijn zaakjes letten. Afgelopen mei presenteerde de Metropolitan Area Planning Council (MAPC) een regionaal plan voor de Greater Boston Region voor de periode tot 2030. Het nieuwe plan is natuurlijk een en al optimisme, maar het gevaar van krimp hangt er als een slagschaduw boven. “Het moet anders”, schrijft de MAPC, want bij vigerend beleid wordt de regio buitenspel gezet door een ongebreidelde verstedelijking, een verlies aan open ruimte en verspilling van water, onbetaalbare huisvesting, ongelijkheid in het onderwijs en een gebrek aan geschoolde werknemers. De bevolking vergrijsst in hoog tempo: in 2030 zal een derde van de inwoners van de regio boven de 55 zijn. Ook hier is immigratie onmisbaar om het vertrek van inwoners naar andere staten op te vangen. Naar verwachting zal in 2030 bijna een kwart van de bevolking van buitenlandse herkomst zijn. Volgens de krimp- en sprintlijsten van www.citymayors.org staat Boston

vlakbij het omslagpunt, met een groei van 0,3 procent. De regio verwacht 11 procent meer bewoners in 2030, maar dat is veel minder dan de nationale prognose van 28 procent. En zo lijkt groei toch akelig veel op krimp.

In haar bakkerij in Providence, Rhode Island, verkoopt Ada Torrado naast ariasmartaart, ook de *paste-fitos* en *empanadas* uit haar geboorteland, de Dominicaanse Republiek. Een groeiend aantal vrouwelijke immigranten begint een eigen bedrijf.
(Foto John Nordell/© 2005 *The Christian Science Monitor*)





Snelweg in Phoenix. De uitvinding van de airconditioning en de uitbreiding van het wegennet hebben de groei van de stad enorm opgestoten. Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog kwam Phoenix niet eens voor op de lijst van de 125 grootste steden van de VS. In 2020 zal het naar verwachting de derde stad van het land zijn.

Sprintstad

De plaatselijke folklore wil dat Arizona ooit beroemd was om zijn vijf C's: *cotton*, *copper*, *cattle*, *citrus* en *climate*. Daarvan is alleen het klimaat over – maar dat is ook een trekker van formaat. In het noordoosten van de VS raken de 'krimpsteden', Detroit en Cleveland voorop, bevolking en bedrijvigheid kwijt aan de 'sprintsteden' in het zuidwesten. Een van de snelste groeiers is Phoenix, Arizona.

Het rijden door Phoenix is een indrukwekkende ervaring die de betekenis van het begrip *sprawl* aan den lijve voelbaar maakt. De nieuwste wijken zoals Verrado in het westen en DC Ranch in het noorden liggen al niet meer in de vallei waar Phoenix lang in besloten is geweest, maar tegen de bergen aan. Jack McSweeney, projectontwikkelaar van Verrado, laat op een kaart zien hoe de nieuwe wijk zich tegen de Whitetank Mountains aan vlijt. "Lange tijd werden deze bergen beschouwd als een natuurlijke grens aan de groei. Nu zijn er al plannen voor wijken achter de Whitetanks." Als je vanuit Verrado naar het centrum toe moet voor je werk, mag je blij zijn als je dat in een uur kunt rijden.

Haast nergens in Phoenix is er hoogbouw, of het moeten de kantoren in het verder nogal lege centrum zijn. Volgens Debra Stark, hoofd planning van Phoenix, is de stad al vanaf zijn ontstaan eind negentiende eeuw zo snel uitgedijd dat het centrum geen kans heeft gekregen om enige massa op te bouwen. Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog kwam Phoenix niet eens voor op de lijst van de 125 grootste steden van de VS. Nu is het de zesde van het land; in 2020 zal het naar verwachting de derde in grootte zijn, na New York en Los Angeles. De stadsbevolking is gegroeid van 107.000 in 1950 naar bijna

1,5 miljoen in 2004. Alleen al tussen 1990 en 2000 is de regionale bevolking volgens cijfers van de Arizona State University met maar liefst dertig procent toegenomen naar 2,9 miljoen. Saillant detail daarbij: zowel het aandeel hoogopgeleiden nam fors toe als het aantal immigranten (hun aantal verdrievoudigde in de jaren negentig).

Phoenix is snel gegroeid qua bevolking, maar zo mogelijk nog sneller qua oppervlakte. Was het metro-politane gebied in 1950 17 vierkante mijl groot, nu is dat 520 vierkante mijl – dat wil zeggen 1.346 vierkan-te kilometer. Een van de *counties* die daartoe behoort, Maricopa County, is groter dan diverse sta-ten in de VS, waaronder Delaware, New Hampshire en Vermont. Volgens de website www.city-data.com staat Groot-Phoenix nu op de twaalfde plaats in de VS wat betreft oppervlakte (en dat zou vast hoger zijn als niet zes van de elf grotere steden in het schier onbe-grensde Alaska lagen. Geen kunst!).

In één opzicht verslaat Phoenix alle andere Ameri-kaanse steden: in het aantal mijlen dat de inwoners per dag met de auto afleggen. Dat zijn er bij elkaar zestig miljoen. Per dag.

—
De wortels van Phoenix gaan terug naar de Hohokam Indianen, die met handgereedschap een netwerk van wel duizend mijl aan irrigatiekanalen aanlegden.

Tegen 1450 waren de Hohokams verdwenen. Pas rond 1900 was er weer een bevolking van rond de 7.000 mensen, voornamelijk mijnwerkers en solda-ten. Opnieuw was er majeure infrastructuur nodig om Phoenix van water te voorzien: de bouw van de groot-ste dam ter wereld, de Rooseveltdam, met erachter een stuwmeer van 35 mijl lang, 25 mijl breed en een halve mijl diep.

De groei van de stad nam pas echt een vlucht met de

uitvinding van de airconditioning in de jaren vijftig. Toen kwam ook het grote bedrijfsleven: Boeing, Intel, Motorola, General Electric, Revlon, Greyhound. In de jaren tachtig kwam de volgende grote impuls, met de uitbreiding van het snelwegennet en de voltooiing van de Interstate 10 die het hele gebied van oost naar west verbindt.

Het moet gezegd: het zijn de mooiste snelwegen die ik in Amerika ken. Op sommige plekken zijn de keer-muren gedecoreerd met grote dessins van gestileer-de cactussen en hagedissen. De opritten en ver-keerslussen zijn genereus van maatvoering en van het glanzende asphalt zou je kunnen eten ('s zomers is het wegdek zeker heet genoeg om er een eitje op te bakken). De zorg voor ontwerp en onderhoud vallen wel op in een land waar de infrastructuur meestal zwaar overgedimensioneerd wordt gebouwd en ver-volgens wordt verwaarloosd – zie de ingestorte brug in Minneapolis.

Maar van Phoenix is terecht wel eens gezegd dat de belangrijkste tak van industrie de groei zelf is. Die groei wordt het vaakst uitgedrukt in aantallen gebouwde huizen. Het huis is voor Phoenix wat de auto was voor Detroit en staal voor Pittsburgh. De woningbouw is verantwoordelijk voor een derde van de regionale economie, waar 140 miljard dollar per jaar in omgaat. Volgens de krant *The Arizona Republic* is de woningbouw de pijler van de economie omdat er a. veel goedkoop land beschikbaar is, b. de vraag naar woningen groot is en c. er hier veel bouwers werken die tot 160 betaalbare huizen per dag kunnen produceren. Volume en betaalbaarheid plus banen-groei plus zon: dat zijn de sleutels.

—
Er is nog één sleutel, de meest schaarse van alle-maal: water. Voor een stad in de woestijn is het

curieus om te bedenken dat een van de grote trekkers, bijvoorbeeld voor congresgangers, het ruime aanbod aan golfbanen is. Het zijn er tweehonderd. De toekomst van Phoenix hangt, net als die van andere steden in het zuidwesten als Las Vegas en Los Angeles, aan het zijden draadje van de watervoorziening. Begin twintigste eeuw werd met het Salt River Project een systeem van dammen en spaarbekkens aangelegd. Dat werd gevolgd door het Central Arizona Project, dat met een 560 kilometer lange keten van pompen, aquaducten en bekkens water uit de rivier de Colorado haalt. Maar de dorst van deze sprintstad is onlesbaar.

Toch zal water net zozeer de ontwikkeling van de verstedelijking bepalen als de auto dat al eerder heeft gedaan. Op een congres vorig jaar van het Center for the Study of the North American West, een onderdeel van de universiteit van Stanford, zei historicus Grady Grammage: "Phoenix is uitgedijd door de naoorlogse suburbanisatie en de auto. Tegelijkertijd hebben de afhankelijkheid van het vliegverkeer en de beschikbaarheid van water de verdichting juist bevorderd." Waar de omringende bergen de onstuitbare groei van Phoenix niet hebben kunnen tegenhouden, zal het water daar misschien wel in slagen.

Fontein met bronzen paarden in de buitenwijk Scottsdale. In Scottsdale is er veel meer te beleven aan winkels, restaurants, galeries en straatleven dan in het centrum van 'moederstad' Phoenix. (Foto Baptist Brayel)





De Graduate School of Design, een van de weinige moderne gebouwen aan Harvard, is ontworpen als een waterval van terrassen. De werkplekken voor de studenten architectuur, landschap en stedenbouw zijn krap, het is altijd beneden te warm en boven te koud, maar voor de uitwisseling van ideeën is de GSD een inspirerende werkomgeving.

Landen

Opgestegen, rondgekeken en nu weer met beide benen op de grond. Terug in Nederland, weer aan het werk. Na een jaar lang van een flexibele agenda te hebben genoten, en van de onbeperkte hoeveelheid input die er aan Harvard te halen is, is het voor mij als schrijfster en journaliste weer tijd voor output. Dat wil zeggen: rondkijken, vragen stellen, en opschrijven wat ik zie en/of wat ik vind.

Heeft de fellowship je gebracht wat je ervan had verwacht? vraagt menigeen belangstellend. Jazeker, zeg ik, het was een geschenk uit de hemel. Maar of ik iets had verwacht? Eigenlijk niet. Ik was vooral nieuwsgierig. Journalisten willen altijd weten hoe de paden van de macht lopen. Als je hebt over planning, grondgebruik, stadsontwikkeling wil je dus weten: wie bepaalt wat er waar wordt gebouwd of ontwikkeld? Hoe zorgt die persoon of instantie dat-ie zijn zin krijgt? Hoe verhouden private partijen zich tot de publieke sector en tot de individuele burger?

De verhouding tussen publiek en privaat loopt als een rode draad door de essays in dit boek. De spanning ertussen is groter in de VS dan in Nederland omdat het wantrouwen tegen de overheid daar groter is. De felheid en de fundamentele argwaan waarmee het Institute of Justice het debat voert over eminent domain, het recht van een overheid om te onteigenen voor projecten waarvan de gemeenschap als geheel zal profiteren, is exemplarisch. (Daar moet ik wel bij zeggen dat gemeenten het er ook naar gemaakt hebben, door onvoldoende het belang van de projectontwikkelaar te scheiden van het belang van de gemeenschap als geheel).

Gemeenten zijn afhankelijker dan in Nederland omdat ze relatief arm zijn. Meestal is hun enige bron van

inkomsten de onroerend goed belasting (die dan ook flink hoger is dan in Nederland). Om projecten op het gebied van stadsontwikkeling te realiseren zijn ze aangewezen op twee bronnen: burgers die bereid zijn om belasting vooruit te betalen, of marktpartijen die willen investeren mits ze eraan verdienen. (Heel soms betaalt het rijk iets, maar dat wordt als een vreugdevolle uitzondering begroet). Maar de private wereld voelt daardoor een verantwoordelijkheid voor het publiek belang. In dit boek beschrijf ik het voorbeeld van Millennium Park, waar publieke en private (filantropische) middelen in gelijke delen een prachtige aanwinst voor het stedelijke milieu van de binnenstad van Chicago hebben weten te realiseren. Geen wonder dat er veel afhangt van de persoon van de burgemeester, die anders dan in Nederland een gekozen functionaris is. Idealiter is die een krachtige en bezielende figuur, die zowel de pater/mater familias kan zijn als de geheide onderhandelaar. Het Mayors' Institute of City Design, die burgemeesters over het hele land 'opvoedt' tot stadsontwerpers, is binnen de Amerikaanse context een uitstekend initiatief – en zou ook in Nederland het overwegen waard zijn.

Daar heb je het al: leadership. Het land is ervan bezeten. Anders dan Nederland heeft Amerika geen moeite met autoriteitsfiguren; tegen elke willekeurige politiemans zegt iedereen 'sir'. Ondanks het feit dat iedereen elkaar bij de voornaam noemt is de samenleving veel hiërarchischer, en daar wordt niet schutterig over gedaan. Juist op het gebied van de ruimtelijke vraagstukken zou deze openheid in Nederland verfrissend zijn: we roepen wel om 'mensen met visie', maar als het erop aan komt moet die ene visie niet al te zeer overheersen.

Omdat er in de VS meer wordt verwacht van de

markt dan van de overheid, vindt niemand het vreemd dat er in de VS zoveel publieke ruimte in feite privaat is. De nieuwe lifestyle centers en downtowns ogen publiek, mensen komen in drommen er op af om te winkelen, te eten en naar elkaar te kijken, maar als het erop aan komt kunnen alleen die activiteiten daar plaatsvinden die de eigenaar/beheerder goed, dat wil zeggen bevorderlijk voor de handel vindt. Natuurlijk zijn er nog veel meer prangende onderwerpen dan ik nu heb genoemd. Duurzaamheid is er een (al lijkt iedereen iets anders eronder te verstaan), groen bouwen ook (terwijl talloze werknemers hun dagen slijten in kantoren in kelders, ver van daglicht en rillend in de altijd ijskoud afgestelde airco). En uiteraard klagen zowat alle Amerikanen over het lange forenzen, maar ondertussen nemen de reistijden en –afstanden steeds verder toe. Gelukkig zijn er nog dwarse figuren die aan de fundamenteën morrelen, zoals de professor van het National Housing Institute die roept dat de overheid bij de markt in bed is gekropen. Of de professor aan de universiteit UCLA die de waanzin van de reusachtige parkeervlaktes aan de orde stelt. Maar of er iemand luistert?

Colofon

Deze uitgave werd mede mogelijk gemaakt door de steun van de Loeb Fellowship en de Netherland America Foundation.

Tekst

Tracy Metz

Redactie

Els Kuijpers (Nederlands), Anne Vaterlaus (Engels)

Fotografie

Tracy Metz (tenzij anders vermeld)

Ontwerp

Reynoud Homan

Druk

Drukkerij Cliteur

‘Op de grond’ bevat een selectie van de essays, interviews en columns die Tracy Metz als Loeb Fellow ‘07 aan de Harvard Graduate School of Design schreef voor NRC Handelsblad, het Ruimtelijk Planbureau, de Raad voor het Landelijk Gebied en het tijdschrift Building Business.

Tracy Metz, van oorsprong Amerikaanse, is journaliste en schrijfster. Zij is als redacteur verbonden aan NRC Handelsblad en als gastonderzoeker aan het Ruimtelijk Planbureau, waar ze werkt aan een boek over binnensteden in Amerika en Europa. Zij is tevens lid van de Raad voor het Landelijk Gebied en van de Deltacommissie voor de Kust. In het academische jaar 2006-’07 was zij als Loeb Fellow verbonden aan de Harvard Graduate School of Design.

Metz schrijft over architectuur, stedenbouw en landschap, onder andere als internationale correspondent voor *Architectural Record*. Zij is auteur van een aantal boeken, waaronder *Snelweg > Highways in the Netherlands* en *PRET! Leisure en Landschap*, over de invloed van onze vrije tijd op onze omgeving.

De uitgestrekte metrooal Los Angeles, tijdens de landing op een zeldzaam heldere dag.