

Pieter Jannink en Wouter Veldhuis van MUST

Tekst Rob van der Bijl en Bert Bukman
Foto's Christiaan Krouwels

'We werken graag in een omgeving die we kennen'

Een Chinees avontuur hebben ze afgeslagen, de partners van Must. Wouter Veldhuis en Pieter Jannink vormen samen met Robert Broesi het Amsterdamse bureau dat bekendstaat om zijn cartografische studies, maar ze verdienen ook hun sporen met binnenstedelijke herstructurering, en recent met inpassing van de verbrede A27 bij Utrecht. 'Wij werken het liefs daar waar je op een achternamiddag eens heen kan rijden om te kijken hoe de boel eruitziet als het regent.'

MUST is een stedenbouwkundig bureau dat zich bezighoudt met ontwerp en onderzoek in Nederland, Duitsland en België. MUST richt zich op zes kernactiviteiten: stedelijke transformatie, openbare ruimte, infrastructuur en ruimte, stad en water en regionale strategie. MUST is in 1997 opgericht door Robert Broesi, Pieter Jannink en Wouter Veldhuis. Naast de vestiging in Amsterdam heeft MUST sinds 2014 ook een vestiging in Köln, onder leiding van Robert Broesi en Jan Benden. De partners zijn allen betrokken bij het stedenbouwonderwijs. Robert Broesi was lector aan de Amsterdamse Hogeschool voor de Kunsten, Pieter Jannink was hoofd van de master Stedenbouw aan de Academie van Bouwkunst in Amsterdam, Jan Benden is verbonden aan de leerstoel Stedenbouw van de RWTH Aachen en Wouter Veldhuis is op dit moment hoofd van de master Stedenbouw aan de Rotterdamse Academie van Bouwkunst.

De Noordzee raakt vol

MUST brengt onder meer het ruimtegebruik in beeld voor de Noordzee 2050 Gebiedsagenda, waarin gepoogd wordt werk te maken van ontwikkelplanologie op zee. ‘De Noordzee is druk, en als we niet oppassen raakt-ie helemaal vol’, zegt Pieter Jannink. ‘Windmolens nemen veel ruimte in beslag, zeker als je er – zoals voor de Nederlandse wet geldt – niet tussendoor mag varen om te vissen, iets wat de Engelsen wel goedvinden. Dat zijn belangrijke ruimtelijke kwesties, die moeten worden opgelost. Net zoals de kabels die de elektriciteit naar het vasteland transporteren. Engelse en Nederlandse windmolenparken die vlak bij elkaar liggen, bundelen de elektriciteit niet, maar transporteren deze elk naar het eigen moederland. Dat gaat natuurlijk nergens over. Voor dergelijke vraagstukken vragen wij aandacht.’

De ontwerpers van Must in gesprek over watermanagement in de stad. Zie blauwekamer.nl/EXTRA https://vimeo.com/123196668

Het is in een tijd van Google Maps en Google Earth haast niet meer voor te stellen, maar het was medio jaren negentig, toen de oprichters van MUST stedenbouw hun eerste opdrachten kregen, nog heel bijzonder om een internetaansluiting te hebben. Er hing iets geheimzinnigs rondom die nieuwe techniek, iets exclusiefs, dat ongekende mogelijkheden leek te bieden, zonder dat je wist hoe precies. Cartografie was destijds al een specialisme van het bureau, en Wouter Veldhuis, Pieter Jannink en Robert Broesi waren – niet afgestudeerd in Delft – op zoek naar mogelijkheden om het ambacht objectiever te maken, minder afhankelijk van wat de kaartenmaker of zijn opdrachtgever voor ogen heeft en meer geënt op de meetbare werkelijkheid. Een oplossing werd gevonden in de satellietgegevens die via de ruimtevluchten van NASA beschikbaar kwamen, maar dat veronderstelde wel een zekere mate van digitalisering, en dat was nu juist wat de jongens van MUST voor hadden op veel andere bureaus. In de vergaderkamer van hun kantoor in de Amsterdamse Diamantbuurt verdwijnt Wouter Veldhuis al snel na het begin van het interview om even later terug te keren met een grote kaart van het Italiaanse Veneto, het dichtbevolkte regionale achterland van Venetië. ‘Kijk’, zegt hij, ‘dit zijn allemaal satellietdata, minutieus verwerkt in een plattegrond. De verhouding tussen bebouwde en landelijke omgeving wordt heel precies weergeven, en dat was toen uniek. Alle ruimtelijke patronen zijn genadeloos zichtbaar, zonder dat je wordt gehinderd door politieke grenzen, want daar heeft de satelliet geen weet van. Pas als je die objectieve werkelijkheid hebt vastgesteld, weet je waar je het over hebt en kun je verder praten.’

Extra bomen

Het doorgronden van de structuur van een gebied, of het nu een regio is of een stads-wijk, is door de jaren heen een constante gebleven in het veelzijdige werk van MUST. De overstromingsrisico’s van het Westelijk Havengebied in Amsterdam, de hoofdstructuur van de ooit voor Nederland beoogde Olympische Spelen, een busstation in Houten, een planstudie voor knooppunt Hoevelaken, een ruimtelijke strategie voor de ‘groenblauwe structuren’ in Noordoost-Brabant, de ‘Atlas van de Wederopbouw’, een cartografische analyse van transformerend

Nederland in de afgelopen 150 jaar – er is weinig waar Wouter Veldhuis en de zijnen zich niet mee bezighouden. De herontwikkeling van naoorlogse wijken is bij dat alles wel een speerpunt. ‘We voelden ons van het begin af aan niet zo thuis bij de strakke, dichtgetimmerde planningsmotoriek van de Vinex-wijken’, verduidelijkt Pieter Jannink. ‘Toen we het in de Nijmeegse Waalsprong niet eens voor elkaar kregen een paar extra bomen te realiseren op een parkeerterrein, hebben we die richting maar opgegeven. Contextloos werken, dat vind ik te ingewikkeld. Wij willen graag sparren, met bedrijven, met beheerders, met bewoners. Zo zijn we eigenlijk vanzelf in de stedelijke vernieuwing gerold.’ ‘Dat ging bizar gemakkelijk’, vult Wouter Veldhuis aan. ‘Voor een deel kwam dat door dat destijds weinig stedenbouwkundigen betrokken waren bij stedelijke vernieuwing. Hier in Amsterdam ging het bijvoorbeeld eigenlijk alleen maar over IJburg. Daar waren veertig man mee bezig, terwijl het om een relatief eenvoudige opgave ging, want er was tenslotte niets meer dan een zandplaat, je hoefde met weinig rekening te houden. In de Westelijke Tuinsteden werden ongeveer evenveel woningen ontwikkeld, maar dan vanuit de bestaande situatie. Veel complexer dus. Hier was de gemeentelijke organisatie echter uiterst beperkt. Er was een aantal medewerkers bij het Stadsdeel en ik was de supervisor, daarmee had je het wel zo’n beetje gehad.’

Zonder T-shirt over straat

Slopen en opnieuw beginnen, dat was aanvankelijk bij de naoorlogse wijken het credo. Portiekflats, dat kon nooit meer wat worden, en dus moesten die tegen de vlakte. ‘Terwijl wij eerst eens wilden uitzoeken of die naoorlogse wijken wel echt zo slecht functioneerden. We wilden vooral ook uitvinden hoe de bewoners van die wijken het zelf ervaren. Dan kom je soms tot interessante conclusies. We hebben onder meer uitgebreid onderzoek gedaan in de Eindhovense wijk Lakerlopen, een klassieke arbeidersbuurt waar de oranje vlaggetjes bij elke wedstrijd van het Nederlandse elftal worden uitgehangen, en waar het nauwelijks opzien baart als je zonder T-shirt over straat loopt.’ En wat bleek? ‘In dergelijke wijken is de straat belangrijk, de voorkant van het huis. De achtertuin heeft voor de bewoners weinig waarde, het is opslagruimte, daar mag de auto best staan. Als de ruimte aan de voor-

‘We voelden ons van het begin af aan niet zo thuis bij de strakke, dichtgetimmerde planningsmotoriek van de Vinex-wijken’

De herontwikkeling van naoorlogse wijken is bij dat alles wel een speerpunt. ‘We voelden ons van het begin af aan niet zo thuis bij de strakke, dichtgetimmerde planningsmotoriek van de Vinex-wijken’, verduidelijkt Pieter Jannink. ‘Toen we het in de Nijmeegse Waalsprong niet eens voor elkaar kregen een paar extra bomen te realiseren op een parkeerterrein, hebben we die richting maar opgegeven. Contextloos werken, dat vind ik te ingewikkeld. Wij willen graag sparren, met bedrijven, met beheerders, met bewoners. Zo zijn we eigenlijk vanzelf in de stedelijke vernieuwing gerold.’

kant maar goed is ingericht, zodat je met z’n allen kunt barbecueën.’ ‘En wat was de uitkomst?’ vervolgt Pieter Jannink. ‘70 procent van het parkeren in Lakerlopen is gerealiseerd aan de achterkant van de huizen, er is recht gedaan aan het speciale karakter van de buurt en de oorspronkelijke bewoners zijn tevreden, voor zover ze zijn teruggekeerd althans. Wouter Veldhuis: ‘Helaas betekent dat niet een einde aan het overgewicht en de laaggeletterdheid in de wijk, factoren waaraan het succes van stedenbouwkundige ingrepen soms wordt afgemeten. Maar dat is wel veel gevraagd. Als je als ontwerper een buurt maakt waarop de mensen trots zijn, die veilig is en die niet wordt vernield, dan heb je al veel bereikt.’

Zelf is Wouter Veldhuis geboren en getogen in de Amsterdamse Westelijke Tuinsteden, waar hij nog altijd woont, zij het inmiddels in een eengezinswoning die op de plek van gesloopte portiekflats is verzeen. Het gaat prima met de wijk, vindt hij zelf, zolang je het beperkt tot het publieke domein. ‘Voor de herstructurering was mijn straat 90 procent Arabisch, nu nog 60. Het samenwonen van verschillende culturen verloopt in de praktijk redelijk goed. Het private domein, dat is een ander verhaal. Daar werkt het klassieke Amsterdamse mengingsidealisme niet. Wij delen een achtertuin met enkele tientallen grote Marokkaanse gezinnen die woningen huren van een corporatie. De vijver deelt de tuin symbolisch in tweeën. Aan onze kant is de tuin goed onderhouden door onze vereniging van eigenaren, aan de andere kant is verwaarlozing troef.’ Daarnaast wordt in de Westelijke Tuinsteden duidelijk hoe schrijnend de situatie van de maatschappelijke onderklasse is. ‘En

dan helpt het niet om duurdere woningen in de vrije sector te realiseren. In mijn buurt werkt dat zelfs averechts, omdat die woningen vaak maar kort worden bewoond. Veel politici geloven in de vrije sector, maar het is volgens mij een bedreiging voor de leefbaarheid als grote delen van de bewoners na korte tijd al weer vertrekken.’ ‘Eigenlijk is dit verhaal over de Westelijke Tuinsteden typerend voor ons bureau’, vult Pieter Jannink aan. ‘We werken het liefst in een omgeving die we kennen, die je begrijpt. China, dat lijkt me niets. Pas nog hebben we weer eens een uitnodiging afgewezen. “Zonde dat je die kans laat liggen”, zeggen de mensen dan. Maar ik zie het helemaal niet als een kans. Ik werk liever aan een project waarvoor ik af en toe een vergadering van de gemeenteraad kan bijwonen. Of waar ik op een achternamiddag eens heen kan rijden om te kijken hoe de boel eruitziet als het regent.’

Internationale concurrentie

Intussen omvat de orderportefeuille van MUST meer dan stedelijke woonprojecten. Zo werkt het bureau aan diverse onderzoeken rondom de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Zuidoost-Brabant. Hierbij komt onder meer de bijdrage aan de orde van deze regio aan het Nederlands ruimtelijk-economisch kerngebied. Dat lijkt zich steeds meer langs de A2 Amsterdam-Eindhoven te concentreren, terwijl tegelijkertijd de Zuidvleugel van de Randstad een moeilijke periode doormaakt, onder meer vanwege de achterblijvende verdiensten van de Rotterdamse haven. Wouter Veldhuis: ‘Hoe ga je daarmee om? Dat is een interessante vraag, die wij graag stellen. Het lijkt zinvol om de economieën van Amsterdam en Eindhoven te stimule-

ren, maar het is maar de vraag of dat verstandig is. Beter is het om te zoeken naar de ruimtelijk-economische aspecten waarmee de regio’s elkaar kunnen versterken. Niet alleen in Nederland, maar ook met onze ooster- en zuiderburen in Noordwest-Europees verband. Samen sta je immers sterker tegenover de internationale concurrentie.’

Reuze jammer

MUST is eveneens betrokken bij de planning rond de Ring Utrecht, waar onder meer de A27 ten oosten van de stad wordt verbreed, ondanks breed levende protesten. ‘Anders dan vaak wordt gedacht wordt de A27 ter hoogte van Amelisweerd maar zo’n 15 meter verbreed, terwijl het in de media soms lijkt alsof de halve Utrechtse Heuvelrug wordt afgegraven. Zeker, je kunt je afvragen of die verbreding zinvol is, maar aan de andere kant: If you want to have cities, you got to build roads, zoals John McCrae zingt. ‘Hoe dan ook, wij denken een goede oplossing te hebben gevonden in de vorm van een 250 meter brede overkluizing van de snelweg, waardoor de verbinding tussen de stad en het nabijgelegen Amelisweerd wordt hersteld. Een interessante oplossing, mede omdat het geld voor die overkapping is geoormerkt en nergens anders aan mag worden uitgegeven. Sterker, wij hebben wel eens overwogen of die 200 miljoen niet beter kan worden besteed aan andere vormen van landschappelijke inpassing. Maar nee hoor, geen sprake van. Als minister Schultz érgens aan vastzit, dan is het aan die overkapping. ‘Het was wel reuze jammer dat de gemeente Utrecht zich nauwelijks liet zien. Ondanks dat het oostelijk deel van de stad een fundamentele ruimtelijke visie goed kan gebruiken, heeft het stadsbestuur zich jarenlang van de plannen rond de A27 afgewend. Men wilde die verbreding niet, dus deed men bestuurlijk vaak alsof die niet bestond, terwijl op ambtelijk niveau zeer sterk de noodzaak werd gevoeld om mee te werken. ‘Mijns inziens is dat het domste wat je kunt doen. Ook als een ontwikkeling je niet bevalt, kun je maar beter betrokken blijven. Dan kun je de zaak in elk geval bijsturen in de door jou gewenste richting. En misschien pakt dat uiteindelijk wel beter uit dan je had gedacht.’



De inspiratie van MUST

1



1. Remote sensing the Veneto

In ons archief ligt een A0-plot van de Veneto gegenereerd door satellietdata, bewerkt door Martino Pesaresi. Het beeld is betoverend door zijn pointillistische kleurenpracht, maar vooral omdat het moeilijk zichtbare structuren blootlegt in deze stedelijkste regio. Wij werden op het spoor gebracht door het artikel 'Schilders en satellieten' van

Erik Kleyn en Ed Taverne, in 1998 gepubliceerd in het tijdschrift *Oase*. Nog datzelfde jaar zijn wij afgereisd naar de Italiaanse Alpen om in het JRC Space Application Institute kennis te maken met Martino Pesaresi en de geheimen van remote sensing. Het idee dat er sinds de jaren zeventig data worden verzameld over de occupatie van onze planeet deed ons duizelen: wat ontzettend zonde dat deze data alleen voor militaire

doeleinden werden gebruikt! Inmiddels is bijna alles te raadplegen via Google Earth. Toch hebben wij sinds ons bezoek aan de Italiaanse Alpen geen kaarten meer gezien die de schoonheid van Martino's vroege databewerkingen evenaren. Cartografie is ook een kunstvorm.

2. Cultivated Wilderness. Or, what is landscape?

Dit boek van de Engelse architect Paul Shephard heeft ons geholpen om dingen te zien die tot dan toe te groot waren om te kunnen zien. In zijn boek neemt Shephard ons mee in een zeer persoonlijke verkenning van landschappen over de hele wereld. En zijn conclusie is duidelijk: de wereld is volledig gecultiveerd. Alles op deze aarde is het resultaat van menselijk handelen, zelfs de wildernis. Want als deze al bestaat, dan is dat nog altijd bij gratie van de mens die heeft besloten om haar ongemoeid te laten. Bovendien laat Paul Shephard duidelijk zien dat de wereld er ook veel mooier en beter op is geworden, juist door als mens in te grijpen. Vooral deze conclusie geeft ons de moed om het vak stedenbouw uit te voeren.



2



3

3. Gierzwaluw

Stadsecoloog Remco Daalder neemt ons in zijn boek 'de gierzwaluw' mee op reis met deze wonderlijke vogel. Naast de prachtige beschrijvingen van de onvermoeibare gierzwaluw zit het boek vol verhalen hoe stad en landschap, kleurrijke mensen en onvoorspelbare natuur, vogel en liefhebber onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. In één zin worden de overwinteringsgebieden van de vogels in Tanzania verbonden met het ene dak in de Kinkerbuurt waar ze het liefst hun nestje bouwen. Vanaf eind april weer te zien in Amsterdam.

4. Van Woustraat Amsterdam

Elke dag lopen, fietsen en rijden wij door deze slonzige én meest metropolitane straat van Nederland. De Van Wou zit ons als een lekkere oude jas met binnenzakken waar je altijd wel een vergeten notitie in vindt. De openbare ruimte is al decennia niet meer onderhouden, het vastgoed is aftands en alle verkeerstromen zitten elkaar vreselijk in de weg. Maar toch is de Van Woustraat een kraamkamer voor avontuurlijke ondernemers. Alles lijkt hier mogelijk en veel

blijkt succesvol te zijn. Dit geeft ons ook veel energie om ons eigen werk zo goed mogelijk te doen.

5. Studenten van de Rotterdamse en Amsterdamse Academies van Bouwkunst

Wij geven al meer dan 15 jaar ontwerp- en onderwijs aan stedenbouwstudenten op beide academies. De wisselwerking tussen beroepspraktijk en onderwijs is cruciaal geweest voor onze ontwikkeling. Door de studenten word je wekelijks gedwongen duidelijk onder woorden te brengen waar het om gaat in ons vak. En de studenten geven veel terug met inspirerende plannen, interessante onderzoeken, nieuwe inzichten en vragen die je niet altijd direct kunt beantwoorden. Bovendien zijn de meeste studenten zeer gemotiveerde mensen die jouw enthousiasme over het vakgebied opzuigen en op onverwachte momenten weer aan je teruggeven.

6. Amsterdam 1980

Tegenwoordig is het onvoorstelbaar, maar ruim dertig jaar geleden werd er een harde strijd gevoerd over de toekomst van Amsterdam. Wat ons inspireert is de ongelooflij-

ke veerkracht van deze stad en zijn mensen. In de jaren tachtig was de stad nog kapot, vies en vuig. Nu is de onrust nagenoeg verdwenen en is vrijwel de gehele stad op orde. Hier past ook bescheidenheid voor onze discipline, want juist de stadsplanners hebben door de druk van krakers, belangengroeperingen en bewoners een groot deel van hun ambitieuze plannen moeten terugtrekken. Amsterdam laat ons zien dat steden er beter van worden als er weerstand is.

7. Marfa, Texas

De plek waar de beeldend kunstenaar Donald Judd een onvoorstelbaar mooie vrijeplaats creëerde voor zijn eigen werk. Maar voor ons is deze bizarre plek vooral het bewijs dat stedelijkheid overal de kop op kan steken. Deze afgelegen plek bruist. Het is een stad zonder massa. Er is bijvoorbeeld een boekhandel met een uitzonderlijk goede afdeling kunst en filosofie. En op straat is de kans groot dat je iemand tegenkomt die via zijn mobiele telefoon overleg voert met zijn agentschap in Brooklyn. Aan het einde van de Highland Avenue strekt de Texaanse woestijn zich uit tot ver voorbij de horizon.



4



5



6



7