Kleinpolderplein

Kunst verandert denkbeelden.
Art changes perceptions.
De regering verandert de werkelijkheid.
Government changes reality.



Wat gebeurt er als deze twee met elkaar botsen? Als hoofdstedenbouwkundige voor de Afdeling Ruimtelijke Ordening van New York werk ik vaak op deze breuklijn tussen de politiek, financiën en ontwerp. Hierin is New York natuurlijk niet uniek; het gebeurt overal ter wereld waar steden veranderen, overal waar mensen proberen de kloof tussen fantasie en werkelijkheid te overbruggen.

What happens when the two collide? As the chief urban designer for New York City's Department of City Planning, I often find myself working at the point of collision, standing on the shaky ground between politics, finance and design. That shaky ground is not unique to New York, of course; it can be found anywhere in the world where cities are changing, anywhere in the world where people are trying to bridge the gap between imagining and becoming.

Ruud Reutelingsperger is een kunstenaar, Alexandra van Huffelen een politica. Op een koude oktobermorgen in Rotterdam stond ik tussen hen in op een podium dat voor de gelegenheid was neergezet onder een snelweg aan de rand van de stad. De aarde beefde door de vrachtwagens die boven ons hoofd denderden. We waren hier om toespraken te houden, wat normaal is in de politiek, maar er was niets normaals aan de locatie of het doel. Wij stonden daar onder de snelweg om een kunstproject in te luiden, het begin van een metamorfose die misschien tientallen jaren zou duren, maar vandaag op deze plaats begon.

Ongeveer veertig jaar eerder stond een andere groep mensen hier op dezelfde grond, toen nog een open plek, om de aanleg van de snelweg in te luiden. Hun metamorfose was veel sneller dan die van ons zou zijn. Het aanleggen van de snelweg bij het Kleinpolderplein ging snel. Het was een ode aan de autocultuur die niet te stoppen was. Zij boekten voor-

Ruud Reutelingsperger is an artist, Alexandra van Huffelen is a politician. One chill October morning in Rotterdam I was standing between them on a podium set up for the occasion under a highway at the edge of the city. The ground shook from the trucks passing overhead. We were here to make speeches, which is normal in politics, but there was nothing normal about the setting or the purpose. We were here under the highway to inaugurate an art operation, the beginning of a transformation that might take decades but would begin here today.

Perhaps forty years before us another group of people stood on the same ground, then a clearing, to inaugurate the building of the highway. Their transformation was



beeld Arjen Jan Stada

uitgang in een tijd dat vooruitgang bijna een religie was. Als je onder het viaduct stond – al hoorde daar niemand te staan – voelde het ontwerp aan als dat van een kathedraal. De solide, symmetrische lijnen van de betonnen palen omlijstten een ruimte als een kerkgebouw. Het was er opvallend stil, ondanks te trillingen. Ik vond het een meditatieve plek.
Als gast hier in Rotterdam was ik het meest gefascineerd door de wisselwerking tussen Ruud en Alexandra. Zij was de politica, wethouder van Duurzaamheid, Binnenstad en Buitenruimte van de gemeente Rotterdam. Zij herkende de kracht van een artistiek gebaar als de openingszet in haar plan om de stad duurzaam te maken. Ruud, zo lang dat hij moest bukken om je goed te kunnen horen, was de kunstenaar die in Alexandra het vermogen zag om zijn visie een realiteit te maken. Hij was een veteraan in de kunst, samen met kunstpartners Geert van de Camp en André Dekker bekend van het Observatorium. In zijn jonge jaren had hij veel gereisd, uiteraard een tijdje in New York doorgebracht, maar nu was hij teruggekeerd naar zijn geboortestad Rotterdam om zich te richten op zijn missie, zijn gezin.
Alexandra was een magnetische persoonlijkheid. Ze had het vermogen om je aan te kijken en je het gevoel te geven dat je de enige persoon ter wereld was waar ze op dat moment mee wilde praten. Ze had ook een gevoel voor humor en een doel, en het begrip dat verandering niet is weggelegd voor mensen met een korte adem.
De verandering was al begonnen. Er waren twee projecten. De eerste artistieke zet was om de kathedraalachtige ruimte

far quicker than ours would be, the building of the highway at Kleinpolderplien went rapidly, and the car culture it enshrined was unstoppable. They were making progress where progress was a religion. The design of the overpass, when you stood below it – though no one was meant to – had the feel of a cathedral. Solid, symmetrical and stout, the lines of the concrete pillars framed a basilica like space, and it was remarkably quiet, despite the vibration. I found it a contemplative space.

What interested me most as a guest here in Rotterdam was the interaction between Ruud and Alexandra. She was the politician, the Alderman for Sustainability at City Hall who had recognized the power of an artistic gesture as the opening chess move in her plan to make the city sustainable. Ruud, so tall that he had to bend over to hear you properly, was the artist who recognized in Alexandra the power to make his vision a reality. He was a veteran of art, with a seasoned studio partnership with Geert van de Camp and Andre Dekker that he called Observatorium. He had enjoyed a youth full of travels and of course a spell in New York, but now he lived in his hometown, returning to Rotterdam, focusing his mission, raising his family.

Alexandra was magnetic. She had a politician's power to look you in the eye and make you feel that you were the only person on the planet worth speaking to at that moment. She also had a sense of humor as well as a sense of purpose, an understanding common to our age that change is not for the short-winded.

The change had already begun. There were two operations. The first artistic maneuver was to take the basilica-like space under the columns and fill it with sculpture. The governmental maneuver was to use funds for water management to pay for a new detention system which happened to be paved over with permeable block paving which happened to be a perfect base on which to put statues. The place became in effect a new museum for homeless sculpture, those pieces once commissioned for public spaces but evicted or abandoned from random acts of change. Here they would have a home in peace.

tussen de zuilen te vullen met beeldhouwwerken. De bestuurlijke zet was om fondsen voor waterbeheer te gebruiken voor de aanschaf van een nieuw waterbergingssysteem, bedekt met waterdoorlatende stenen die toevallig een ideale basis waren om beelden op te zetten. Het werd in wezen een nieuw museum voor dakloze beeldhouwwerken, de stukken die ooit waren gemaakt voor openbare ruimtes maar door veranderingen waren verwijderd. Hier vonden ze een nieuw thuis. Maar dat was niet het einde van het waterbeheer. De beelden keken uit op een veel groter plein waar de bestrating lager lag en het water zich bij hevige neerslag kon verzamelen. Dit nieuwe meer nam het grootste gebied in beslag. De snelweg erboven werd een grote open cirkel en het licht viel naar beneden op het water en op de bijdrage van Ruud. De tweede en meest ingrijpende artistieke zet was een viaduct op halve schaal, op schaal voor mensen in plaats van auto's. Een fragment van dit viaduct slingert onder de snelweg door en raakt het water.

Ruud veranderde denkbeelden. Net als bij de High Line in Manhattan, dacht hij aan een infrastructuur ontworpen voor machines en aangepast aan de schaal en de gevoelens van mensen. Het was een openingszet, een artistiek werktuig om het denkbeeld te veranderen: snelwegen dienen niet de auto's, alles wat mensen bouwen, dient de mens.

Ik was onder de indruk; ik kon zien waar de vormen heengingen, waar het landschap zou veranderen.

De opmerkingen van Ruud bevestigden mijn vermoedens. Kunst veranderde denkbeelden en de regering leverde het geld en de autoriteit om de werkelijkheid te veranderen. Het was nog maar het begin, maar als het werkte, zouden op een dag de auto's plaats maken voor de natuur. Ruud bekende een droom: dat op een dag zijn dochter hier op een paard door de natuur zou rijden.

Ik juich Alexandra en Ruud toe omdat zij doen wat volgens mij de verantwoordelijkheid is van iedereen die voor de stad werkt: de stad beter achterlaten dan eerst. Zelfs als het resultaat van hun inspanningen pas voor een volgende generatie zichtbaar wordt. Dat is burgerlijke dienstbaarheid.

But the water management did not stop there. The statues looked across to a much larger area where the paving dipped lower, and storm water could therefore gather. That new lake took up the largest space as the highway above turned into an open circle and light came below to touch upon the water but also to reveal Ruud's contribution. The second and most transformative artistic maneuver was a flyover at half scale, in effect a flyover at the scale for people, a fragment which twined under the highway and touched the water.

Ruud was changing perceptions. Like the High Line in Manhattan, he thought of infrastructure made for machines adapted for the scale and sensibilities of people. It was an opening gesture, an artistic tool to change the perception that highways served cars when indeed anything man builds served people.

I was impressed; I could see where the forms were going, where the landscape was meant to transform.

Ruud's remarks confirmed my suspicions. Art was changing perceptions and government was stepping in with money and authority to change the reality. It was only the beginning, but if it worked, then one day the cars would give way nature, and Ruud admitted to a dream: that his daughter would come here to ride a horse across the landscape.

I applauded Alexandra and Ruud for doing what I think is the responsibility of anyone who works on the city in any capacity should do: leave the city better than they found it. Even if the results of their work today will only be enjoyed by a generation later. That is civic virtue.

Alexandros Washburn
New York
January 2012

Alexandros E. Washburn
Hoofdstedenbouwkundige
Afdeling Ruimtelijke Ordening van New York stad

In 2001 begon Alexandros Washburn als architect mee te werken aan het High Line project. Dit project heeft een ongebruikte verhoogde spoorweglijn in Manhattan omgebouwd tot een park. Washburn werkt nu vanuit het stadsbestuur aan het ontwerp en de ontwikkeling van het High Line project, de uitbreiding naar nieuwe delen en de ruimtelijke planning van de omringende gebouwen en de wijk.

Alexandros E. Washburn
Chief Urban Designer
New York City Department of City Planning

Alexandros Washburn originally began working on the High Line in 2001 with the founders as a private architect. Now he works with the high line from the city side, working with 'the friends of the high line' on design and development, its expansion to new segments and the urban design of its adjacent buildings and neighborhood.



eld Maarten Laupman