

VERWEVING

VAN HET WOONGEBOUW IN DE STAD

Plananalyse, studio dwelling 'At Home in the City', 28 juni 2012

Lizzy van den Berg en Mariska Pelgrim

Auteurs:

Lizzy van den Berg

Mariska Pelgrim

© 28 juni 2012, Bouwkunde TU DELFT

Studio:

Dwelling 'At Home in the City' | AMSTERDAM

Begeleiders:

Paul Kuitenbrouwer

Olv Klijn

Pierijn van der Putt

De omslagafbeelding is een bewerking van de tekening

“Stad” (2008) van Kees-Jan Jacobs verkregen via

http://www.designdok.nl/port_illu.php?getID=72

[2 maart 2012]

Verweving van het woongebouw in de stad.

Lizzy van den Berg en Mariska Pelgrim
28 juni 2012

INLEIDING

Oost west, thuis best. Bij de uitwerking van een woningbouwopgave heeft de architect tot doel een thuis te scheppen voor de inwoners van een stad of dorp. Met thuis bedoelen we dan niet alleen de beschutting van het woonhuis, maar ook de binding met de woonomgeving. Zich ergens thuis voelen gaat gepaard met een gevoel van bescherming en emotionele betrokkenheid die ontleend wordt aan de vertrouwde omgeving. Volgens Christian Norberg-Schulz is het “zinloos ons eender welke gebeurtenissen voor te stellen zonder te verwijzen naar een bepaalde plaats”.¹ In de sociologie wordt thuis dan ook omschreven als *een symbolische gehechtheid aan plaats*.² We linken momenten uit ons leven aan de gebouwde omgeving. Volgens Kevin Lynch is het gelukzalige gevoel van thuis het sterkst wanneer dat thuis niet alleen vertrouwd is, maar zich tevens onderscheidt.³ We zouden hieruit kunnen concluderen dat de architect een thuis kan scheppen door met het uniek vormgegeven woongebouw activiteit in de stad te ontlokken. Dit onderzoeksrapport gaat dan ook over de (des)integratie van het woongebouw met de stad. We hebben zes precedentes onderzocht op hun verweving met de stad. Daarbij staat de volgende onderzoeksvraag centraal:

“Welke invloed heeft de vormgeving van het woongebouw op de levendigheid van de aangrenzende openbare ruimte en hoe draagt dit bij aan de beleving van het intieme woonmilieu?”

Dit rapport bevat tevens twee essays. De essays zijn geschreven aan de hand van onze individuele fascinatie en probleemstelling met betrekking tot de ontwerplocatie. Beide essays gaan dieper in op het gebruik van de openbare ruimte als publiek domein. Het essay “Het belang van levendige open ruimten rondom de woning” van Mariska geeft antwoord op de vraag hoe de ruimte rond de woning (opnieuw) benut kan worden binnen het publieke domein. Het tweede essay “Van stedelijke allure naar de kleine schaal; thuis in de stad” van Lizzy gaat over het belang van het publieke domein voor een comfortabel woonmilieu.

1. Christian Norberg-Schulz, “Genius Loci. Naar een fenomenologie van de architectuur”, in “Dat is Architectuur”; Sleutelteksten uit de twintigste eeuw, ed. Hilde Heynen, André Loeckx, Lieven De Cauter en Karina Van Herck (Rotterdam: Uitgeverij 010, 2001), p. 530

2. Felizitas Lenz-Romeiss, *The City - New Town or Home Town?*, vert. Edith Küstner en J.A. Underwood (London: Pall Mall Press, 1973), p. 18

3. Kevin Lynch, *The image of the city* (United States of America: The MIT Press, 1960), p. 5

INHOUDSOPGAVE

Probleemstelling	9
- Lizzy	10
- Mariska	12
Onderzoeksvraag	15
Verantwoording	17
Methode	19
Plananalyses	21
#1 KRUISPLEIN	23
#2 RIETLANDEN	39
#3 SPAANSEKADE / OUDE HAVEN	53
#4 MARIAPLAATS	67
#5 DE CITADEL	81
#6 ZUIDPOORT	95
Conclusie	109
Essays	123
- Lizzy: “Van stedelijke allure naar de kleine schaal. <i>Thuis in de stad.</i> ”	125
- Mariska: “Het belang van levendige open ruimte rondom de woning.”	137
Bibliografie	149

PROBLEEMSTELLING

Introductie

Amsterdam Centrum heeft een beperkte groeicapaciteit door de ontwerprestricties die de vele monumenten met zich mee brengen en de wens het stadsbeeld in tact te houden. De wijk Zuidas, gelegen in stadsdeel Zuid, ligt ingeklemd tussen het monumentale Plan Zuid van Berlage en de naoorlogse wijk Buitenveldert. Voorheen was het gebied in gebruik als sportterrein. Dankzij de goede toegankelijkheid vanaf de A10 en station Zuid, beide centraal gelegen, ontwikkelde het gebied zich tot het Central Business District van Amsterdam. In de huidige plannen van de gemeenteraad en ontwikkelaars wordt de Zuidas gezien als hét centrum van stedelijke ontwikkeling. Naast kantoren zal het gebied ook woningbouw en recreatieve voorzieningen gaan huisvesten. Onze projectlocatie is het oostelijke deel van de buurt Gershwin en beslaat circa 19.000 m². Op Gershwin zullen voornamelijk woongebouwen gerealiseerd worden.

Probleemstelling

Het grootse probleem van de Zuidas is zijn monofunctionaliteit. De meeste gebouwen bieden slechts kantoorruimte aan één enkele onderneming. Deze gebouwen zijn overwegend massief en introvert. Ze spelen nauwelijks in op de beleving en het gebruik van de openbare ruimte, die daardoor uit verhouding lijkt. In vergelijking met een doorsnee stadscentrum, ontbeert het de Zuidas aan enige vorm van een comfortabel woonmilieu, met uitzondering van een goede toegankelijkheid. Het is het actieve publieke domein dat de wens ontlokt om juist in het stadshart te willen wonen. De stedeling kiest ervoor deel uit te maken van het stadsleven en woont daar graag middenin. Daarom vind ik het dan ook wat voorbarig om de Zuidas, zo doods als het gebied er nu bij ligt, het nieuwe stadscentrum van Amsterdam te noemen. Uiteraard heeft het dankzij de gunstige ligging en de lage dichtheid wel potentie om uit te groeien tot dit gewenste centrummilieu.

Om grip te krijgen op de opdracht heb ik onderzoek gedaan naar de menselijke beleving van de stad als thuis. Daarbij stuitte ik op de volgende vragen:

- Wat betekent “thuis” in relatie tot “stad”?
- Welke rol hebben gebouwen met betrekking tot het publieke domein?
- Welke elementen kunnen het publieke domein activeren?
- Wat maakt een woonmilieu comfortabel?
- Welke consequenties heeft het toevoegen van de menselijke maat voor stedelijke bebouwing?

Om een levendig, maar vooral een bewoonbaar stedelijk milieu te creëren op de Zuidas, zal ten dienste van het publieke domein zowel een schaalverkleining, met het oog op de menselijke maat, als een mix van functies toegepast moeten worden op de projectlocatie.

“Condition Urbaine”

Dankzij de heersende economische crisis komen stedenbouwkundige plannen niet tot ontwikkeling. Deze trend is ook te zien op de Zuidas. Eind 2015 zouden alle kavels in het gebied Gershwin bebouwd moeten zijn, maar vooralsnog zijn slechts vijf van de achttien gebouwen daadwerkelijk gerealiseerd. Daarom is het van belang na te denken over de haalbaarheid van projecten. Een gefaseerde uitvoering, waarbij de verschillende delen onafhankelijk van elkaar functioneren, is daarbij gewenst. Er dient dan uiteraard wel nagedacht te worden over het grondgebruik in de periode voorafgaand aan de realisatie. Tot slot kunnen kosten bespaard worden door de parkeervoorzieningen bovengronds uit te voeren.

Inleiding

Al lange tijd wordt nagedacht over de vormgeving van de openbare ruimte rondom de woning. In de traditionele stad bepalen de gevels van de gesloten bouwblokken meestal de grenzen van de openbare ruimte, terwijl in de moderne stad juist uitgegaan wordt van een open ruimte met daarin gebouwen geplaatst als alzijdige objecten.

Toch lijkt vooral in de woonwijken deze openbare ruimte vaak verloren te gaan. Een herhalend patroon van straten, die er vaak alleen toe dienen om de woningen bereikbaar te maken, zorgen voor een eentonig beeld in de stad.

Probleemstelling

Het probleem op de locatie de Hallen bestaat uit het ontbreken van goede levendige open ruimte in het woongebied. De onderzoeksvraag die ik hierbij heb opgesteld is als volgt: “Hoe kan de diversiteit van de publieke ruimte rondom de woning verbeterd worden, zodat de plaats van toegevoegde waarde wordt voor de stad?” Door middel van het onderzoek dat ik gedaan heb in de plananalyse en het essay ben ik tot de volgende probleemstelling gekomen:

Om een diversiteit aan open ruimten rondom de woning te vormen zullen de relaties tussen het publieke en het private domein verbeterd moeten worden. Daarnaast dient er, ten behoeve van de levendigheid in de openbare ruimte, een grote verscheidenheid aan functies aanwezig te zijn die verschillende doelgroepen aan spreken.

Method

Om tot een relevant resultaat te komen is er een onderzoek opgesteld in de vorm van een plananalyse die gericht is op het beantwoorden van de onderzoeksvraag. Middels zes plannen, geselecteerd op hun relatie met de omgeving en de publieke ruimte, worden verschillende aspecten onderzocht die het ontwerp kunnen ondersteunen. Deze plannen kunnen uiteindelijk met elkaar worden vergeleken om zo een aantal conclusies te vormen die van belang kunnen zijn voor de opgave. De belangrijkste punten waarop we de plannen analyseren zijn de relatie tussen openbaar en privé, de overgang van stad naar woning, de toegankelijkheid en het gebruik van het gebied en de oriëntatie en ontsluiting van de individuele woningen.

Aan deze analyse zal ook een essay worden toegevoegd, zodat ook het theoretisch kader van de ontwerpogave belicht wordt. Het essay gaat dieper in op de aanknopingspunten die in de plananalyse worden gegeven. Daarnaast zal ook het nodige onderzoek naar de locatie en de stad een basis vormen voor het uiteindelijke ontwerp.

Relevantie

Het afstudeerproject kan van groter belang zijn, omdat het in kan spelen op de huidige ontwikkelingen. Steeds meer mensen verhuizen naar de stad en willen graag van het centrum profiteren. Toch is het wonen in de stad niet voor iedereen geschikt. De vaak kleine appartementen in combinatie met weinig (goede) openbare ruimte zorgen voor een eentonige doelgroep in de stad. Door deze openbare ruimte te verbeteren kan een impuls gegeven worden aan het wonen in een centrumgebied en kan dit aantrekkelijker worden gemaakt voor verschillende doelgroepen.

ONDERZOEKSVRAAG

Aan de hand van een uitgebreide analyse van de ontwerplocatie en literatuurstudies met betrekking tot onze persoonlijke fascinatie hebben we onafhankelijk van elkaar een probleemstelling opgesteld. Voor Lizzy luidt deze: “Om een levendig, maar vooral een bewoonbaar stedelijk milieu te creëren op de Zuidas, zal ten dienste van het publieke domein zowel een schaalverkleining, met het oog op de menselijke maat, als een mix van functies toegepast moeten worden op de projectlocatie”. Voor Mariska: “Om een diversiteit aan open ruimten rondom de woning te vormen zullen de relaties tussen het publieke en het private domein verbeterd moeten worden. Daarnaast dient er, ten behoeve van de levendigheid in de openbare ruimte, een grote verscheidenheid aan functies aanwezig te zijn die verschillende doelgroepen aan spreken”.

Uit beide probleemstellingen komt naar voren dat de stad behoefte heeft aan levendige en functionerende openbare ruimte. Dit roept bij ons de vraag op hoe deze ruimte dan vormgegeven moet worden om als publiek domein te dienen en wat voor rol het woongebouw hierin speelt. Hieruit is ons thema ‘*Verweving van het woongebouw met de stad*’ voortgekomen. De stad moet hierbij gezien worden als de omkadering van de openbare ruimte, waarbij het woongebouw een schakel vormt tussen de openbare ruimte en het intieme woonmilieu.

Dit brengt ons tot de volgende onderzoeksvraag:

“Welke invloed heeft de vormgeving van het woongebouw op de levendigheid van de aangrenzende openbare ruimte en hoe draagt dit bij aan de beleving van het intieme woonmilieu?”

VERANTWOORDING

De zes precedenten die wij gebruiken voor ons onderzoek zijn gekozen op basis van hun stedenbouwkundige structuur. Alle zes de woongebouwen creëren een openbare ruimte die al dan niet geactiveerd wordt door commerciële voorzieningen. Woongebouw *Kruisplein* van Mecanoo en de woontorens *Rietlanden* van Venhoeven CS zijn beide gelegen aan een openbaar plein. De bouwblokken *Spaansekade* van Piet Blom en *Mariaplaats* van AWG architecten zijn gebaseerd op een hofstructuur waarbij zich aan de binnenzijde van de bebouwing collectieve gebieden vormen. Zowel in de plint van woongebouw *Kruisplein* als bouwblok *Spaansekade* zijn enkele horecavoorzieningen opgenomen aan de stadszijde van het gebouw. De woontorens *Rietlanden* bestaat uit een mix van woningen en kantoren, terwijl bouwblok *Mariaplaats* slechts uit woningen bestaat. *De Citadel* van Portzamparc en *Zuidpoort* van O'Donell/AWG architecten zijn projecten van een grotere schaal. Beide woongebouwen zijn als bouwblok nauw verweven met het stadshart, waarbij de woningen geschakeld liggen aan een tweede maaiveld boven de winkels.



Kruisplein, Rotterdam



Spaansekade, Rotterdam



De Citadel, Almere



Rietlanden, Amsterdam



Mariaplaats, Utrecht



Zuidpoort, Delft

METHODE

Verweving met de stad; het woongebouw als begrenzing van de openbare ruimte. Met begrenzing bedoelen we dan de letterlijke verschijningsvorm van het gebouw. Hoe verhoudt de massa zich tot de openbare ruimte? Sluiten de gevels qua materialisering en hoogte aan op de bestaande bebouwing? Wat voor soort openbare ruimte ontstaat er: is het een verblijfszone of slechts verkeersgebied? Welke rol spelen de bewoners bij de verlevendiging van de openbare ruimte? Waar bevindt de hoofdentree zich ten opzichte van de openbare ruimte? Biedt de woning zicht op de openbare ruimte en de stad?

In dit research report scheppen we aan de hand van plattegronden en 3D-modellen allereerst een objectief beeld van het gebouw. Hierbij behandelen we de vorm van het gebouw (massa en materialisatie) en de bewegingspatronen in en om het gebouw (ontsluiting, toegankelijkheid en orientatie). Om de levendigheid van de openbare ruimte rondom de gebouwen te bepalen hebben we alle gebouwen persoonlijk bezocht. Jan Gehl benadrukt in zijn boek *Cities for people* meermalen het belang van de menselijke maat in gebouwen voor een comfortabel woonmilieu. Op locatie hebben we daarom een fotoreportage gemaakt van gebouwelementen die wij linken aan een menselijke maat/schaalverkleining. Op basis van onze eigen beleving hebben we bepaald of het gebouw erin geslaagd is actief deel te nemen aan de stad en tevens een intiem woonmilieu te creëren. In de conclusie trachten we ons intuïtieve oordeel te verklaren door de precedentes te vergelijken aan de hand van de objectieve analyses.

PLANANALYSES

#1

KRUISPLEIN ROTTERDAM-MECANOO-1985

- 41 woningen
- 325 m² commerciële ruimte

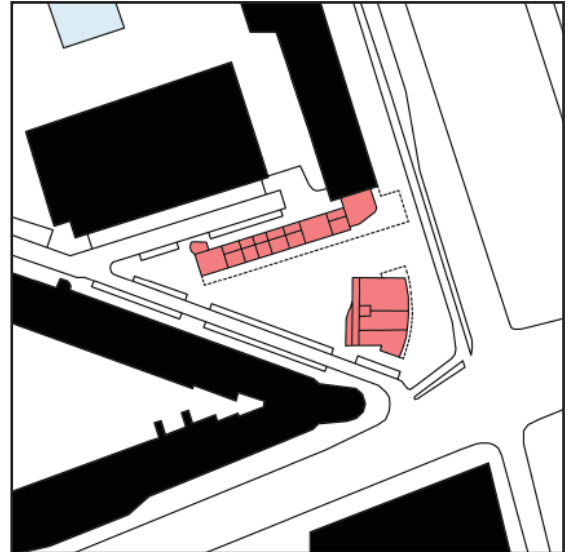
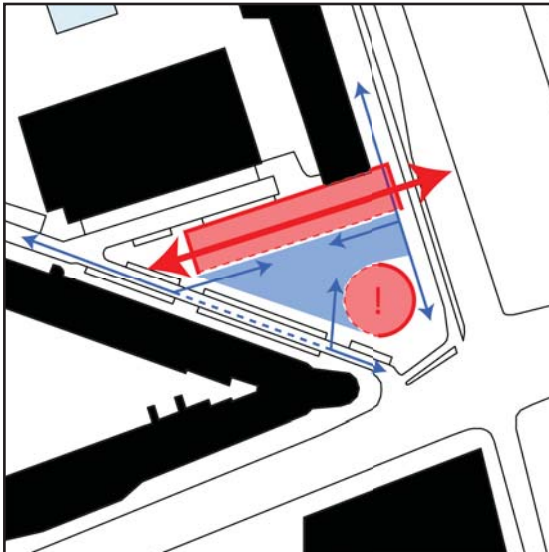
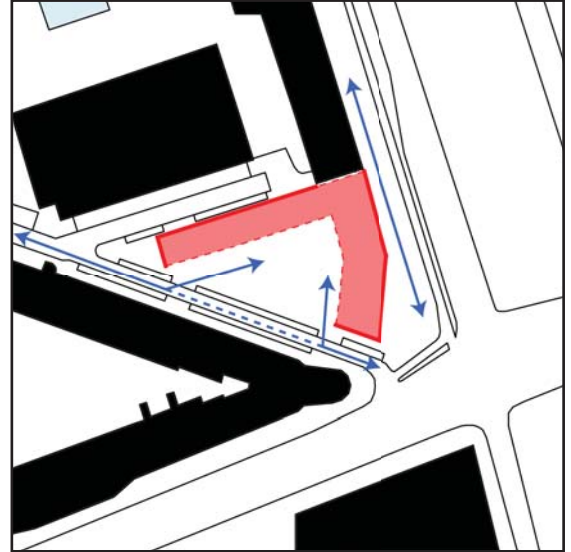
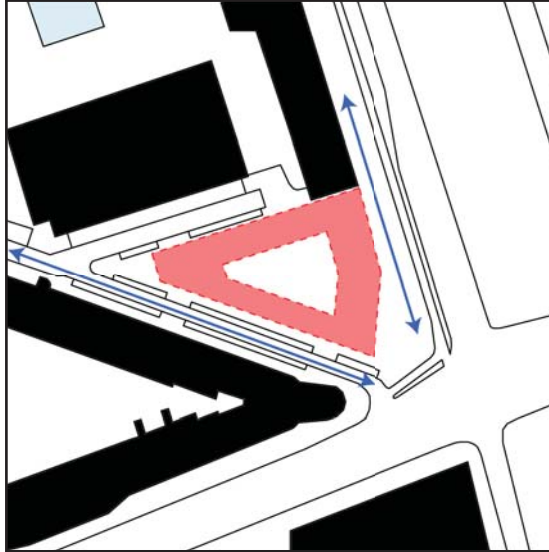


1:2500

Het woongebouw Kruisplein ligt aan een drukke verkeersader in Rotterdam. In tegenstelling tot de omliggende bebouwing vormt het gebouw geen gesloten hofstructuur, maar is het opgedeeld in twee losse volumes.

INTERPRETATIE GEBOUWMASSA

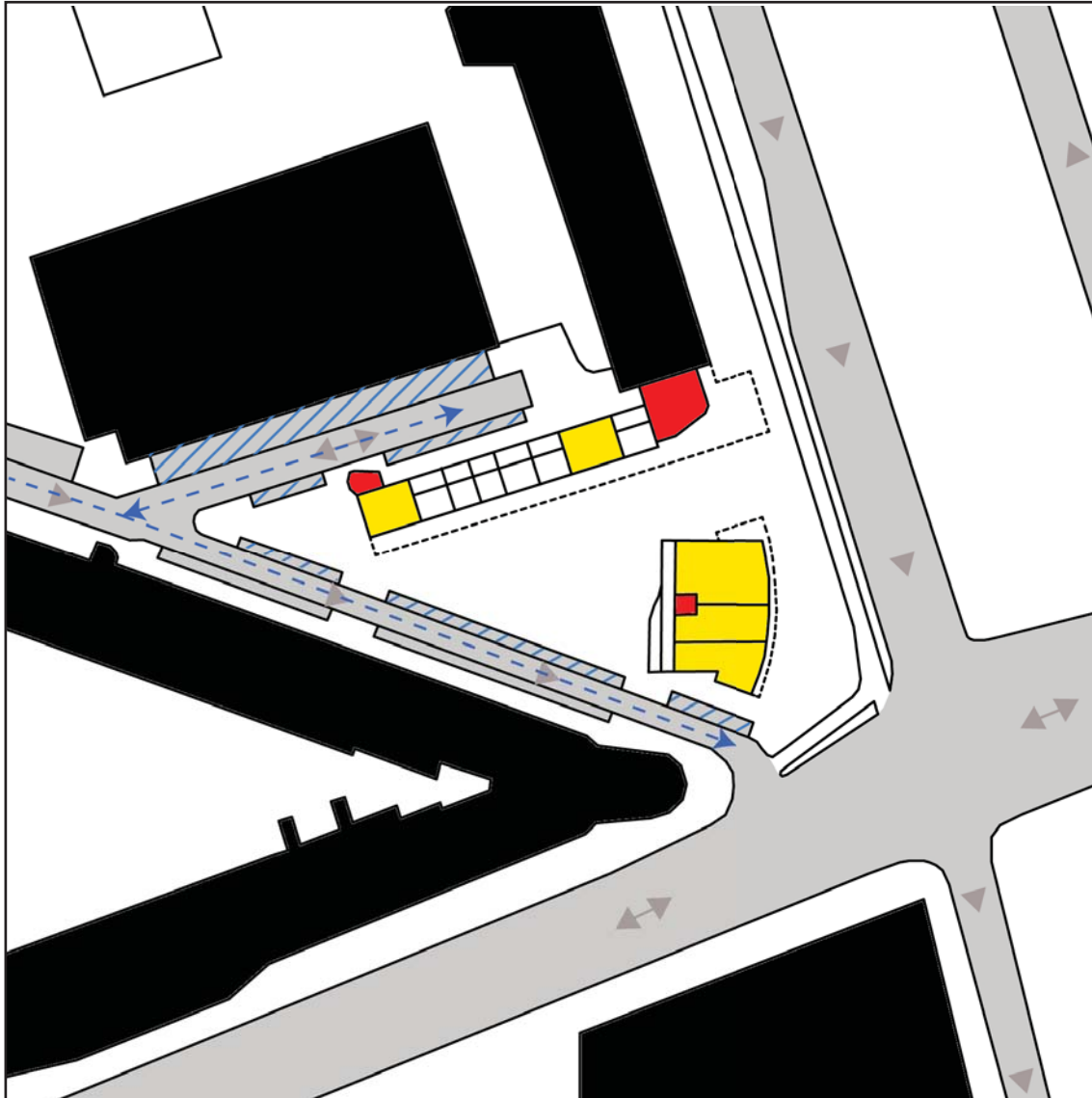
■ massa ■ plein ■ groen
- - - 'soft edge' — 'hard edge'



Met de twee woongebouwen heeft Mecanoo een openbaar plein gecreëerd dat afgeschermd ligt van de weg.

AUTOMOBILIST

■ entree woongebouw ■ commerciële ruimte □ straat ▶ rijrichting
← - - - autoroute naar woongebouw ▨ parkeervakken

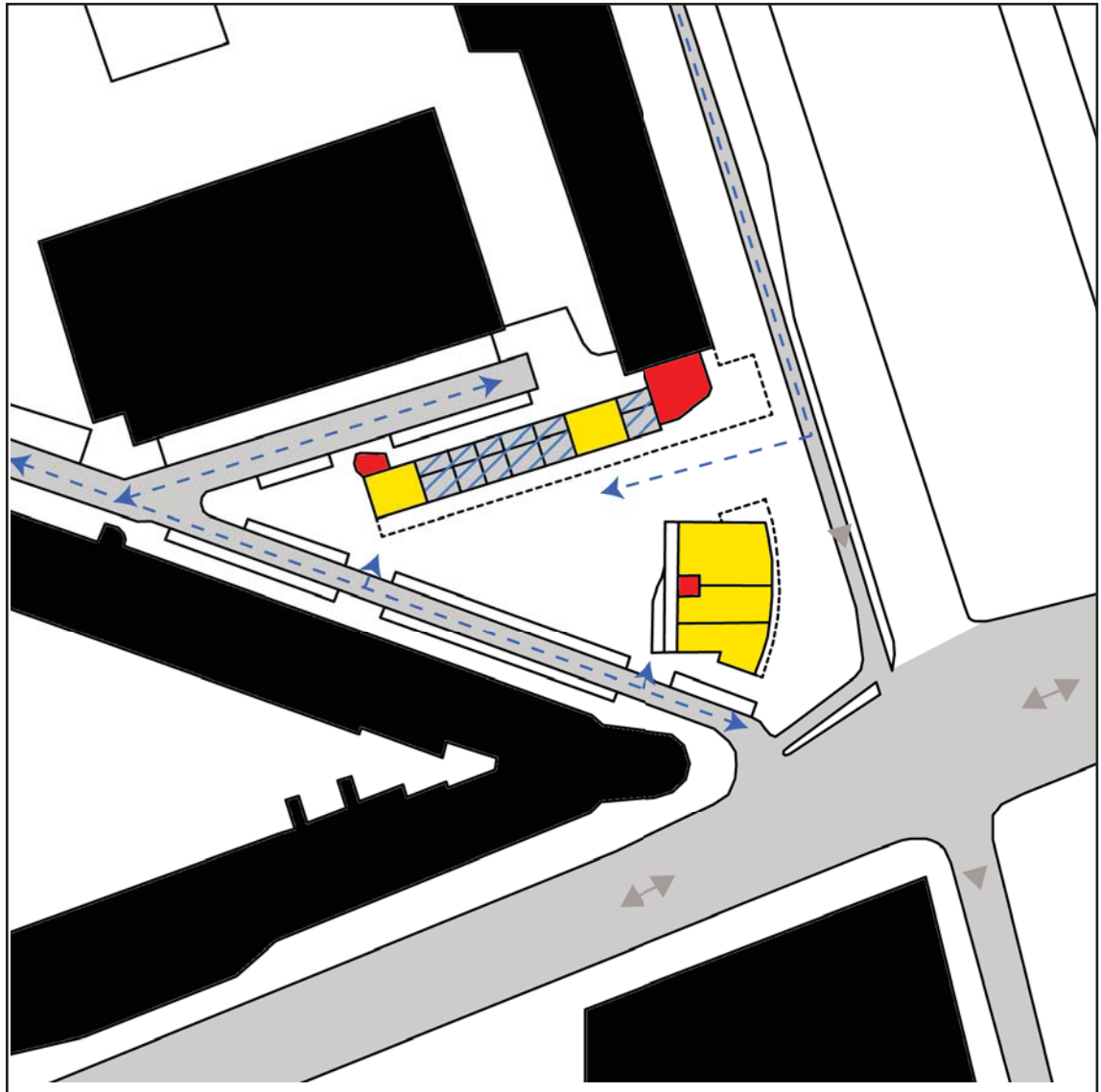


1:1000

Begane grond

De gebouwen zijn met de auto alleen benaderbaar vanaf de westzijde. Parkeren vindt plaats langs de weg. Het blokvolume heeft twee entrees die direct bereikbaar zijn vanaf de parkeerplaats. De entree van het kleinere volume is vanaf het plein bereikbaar.

■ entree woongebouw
 ■ commerciële ruimte
 ■ straat/fietspad
▶ rijrichting
 - - - fietsroute naar woongebouw
 bergingen



1:1000

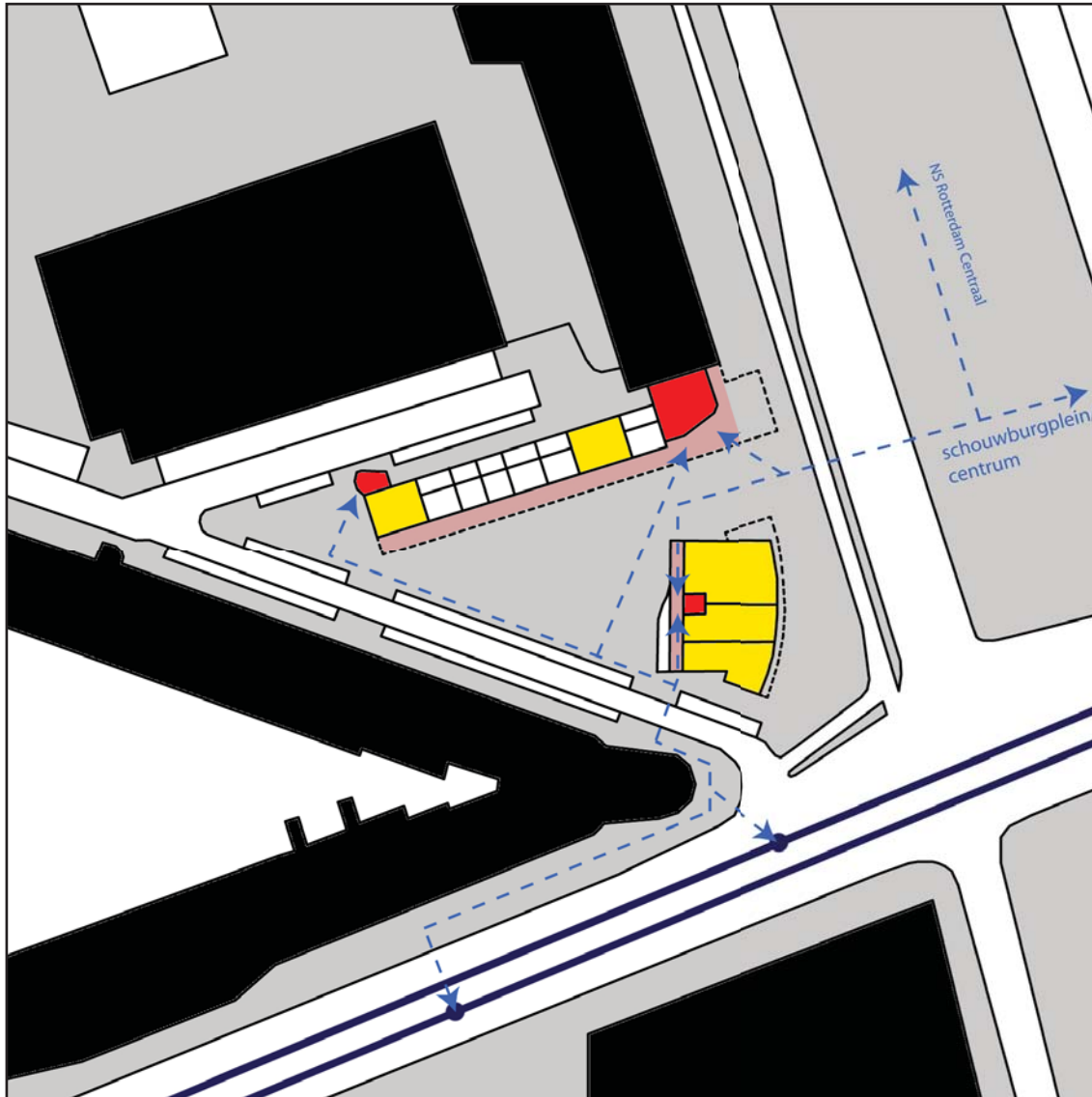
Begane grond

De gebouwen zijn met de fiets benaderbaar vanuit alle richtingen. De bergingen zijn geplaatst in de plint van het blokvolume.

VOETGANGER

entree woongebouw commerciële ruimte voetpad

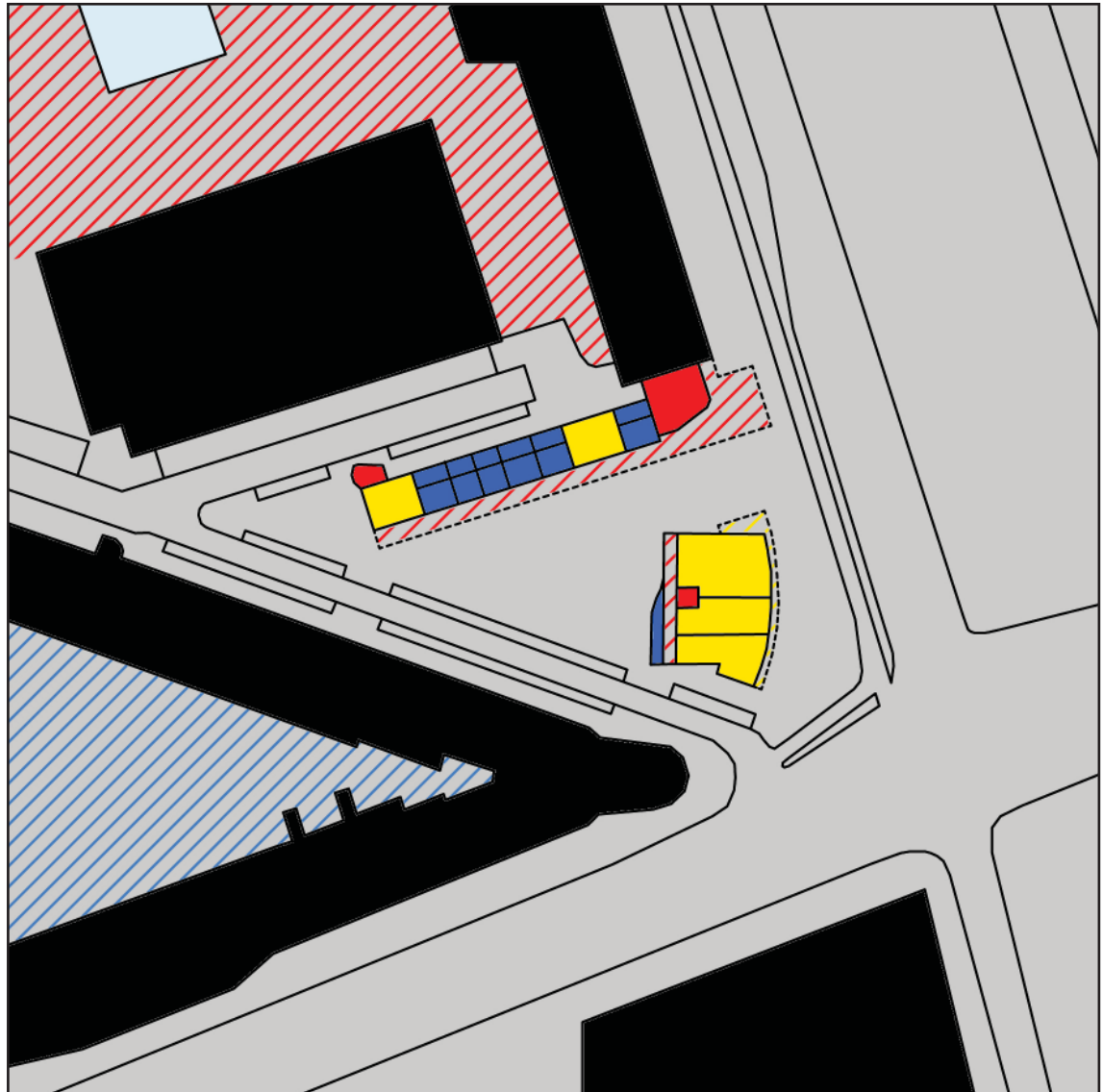
looproute naar woongebouw verhoogd



De voetganger kan de gebouwen beschut betreden. Het treinstation, de tramhalte en het centrum liggen op loopafstand.

openbaar terrein
 commercieel/publiek
 collectief

 privé



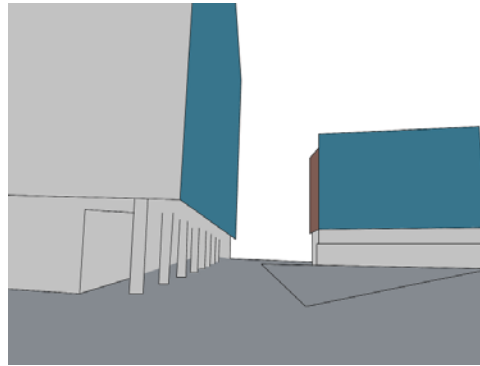
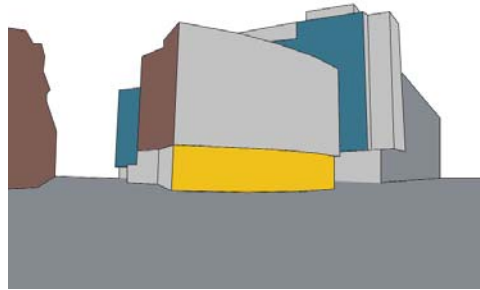
1:1000

Begane grond

Het gebied rondom de twee gebouwen is geheel openbaar. Middels een verhoging langs de plint wordt een deel van de openbare ruimte opgeëist voor een collectieve entree. Aan de oostzijde wordt een deel van het terrein gebruikt als terras door de commerciële functies die daar aanwezig zijn.

GEVELS

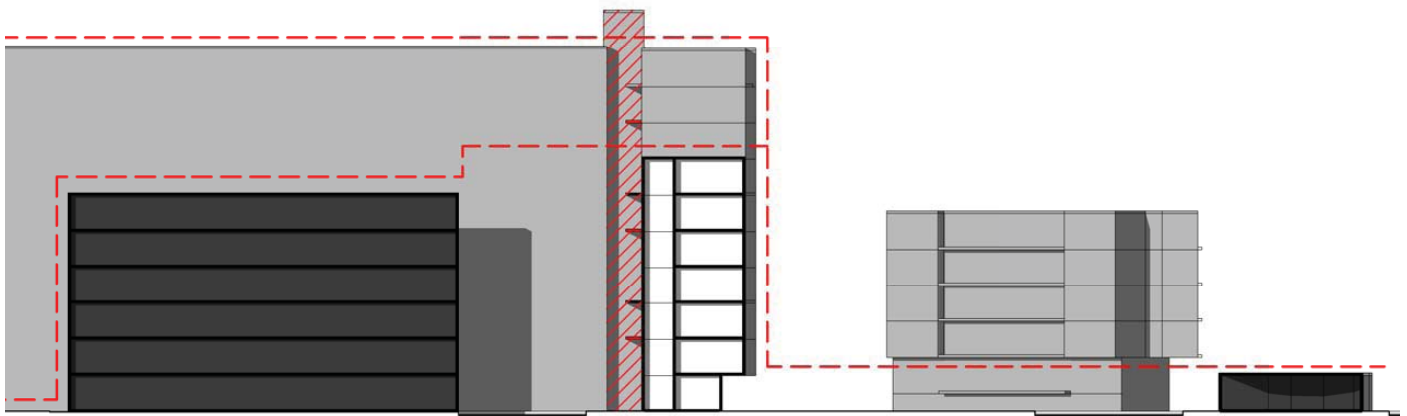
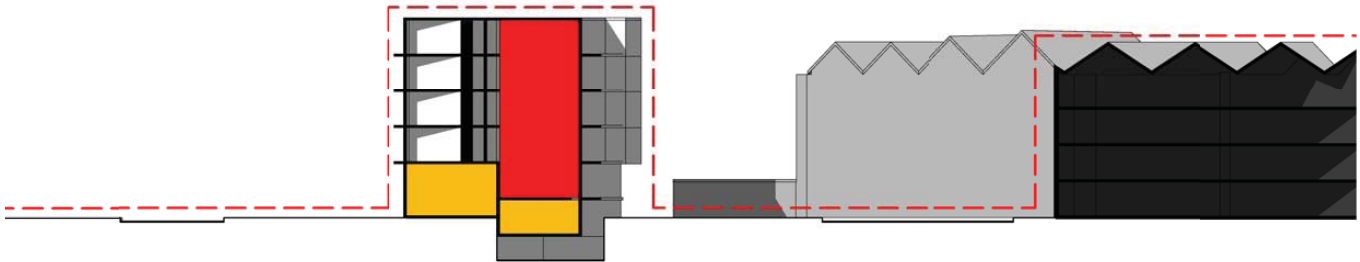
■ karakter ■ aansluiting ■ stedelijk
■ groen ■ commerciële ruimte



Het gebouw sluit qua materialisering aan op zijn omgeving en valt daarmee weg in het beeld van de stad. Alleen de twee gevels aangrenzend aan het plein hebben een eigen uitgesproken karakter. Deze zijn namelijk voorzien van veel raamopeningen en balkons, waardoor deze gevel veel interactie heeft met de omgeving.

■ commercieel/publiek ■ ontsluiting
- - - - - gebouwhoogte

GEBOUWHOOGTEN

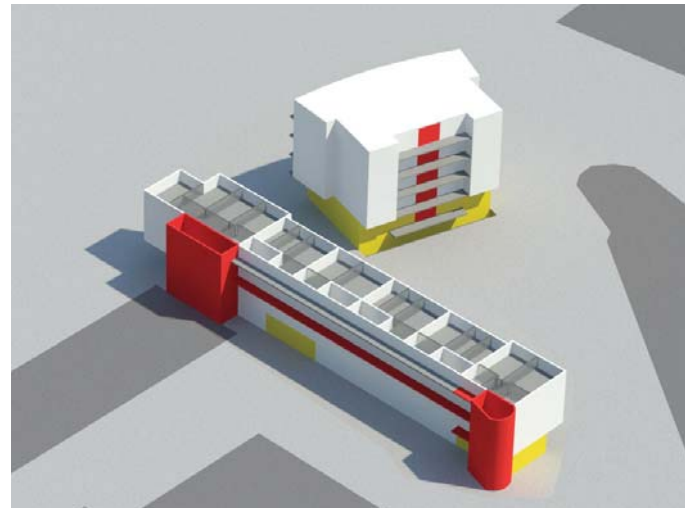
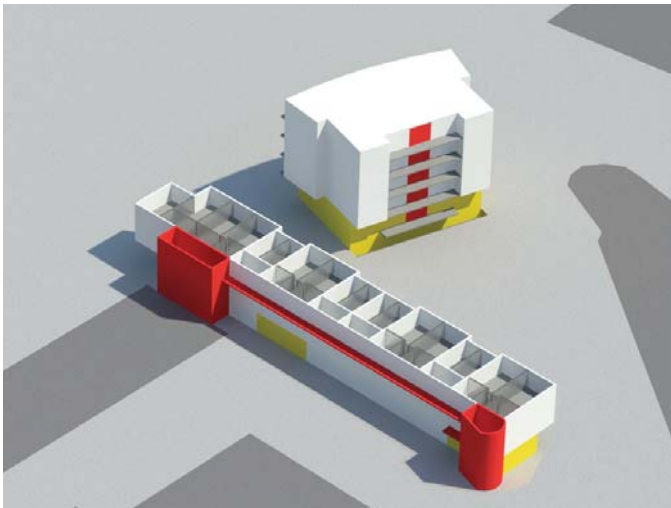
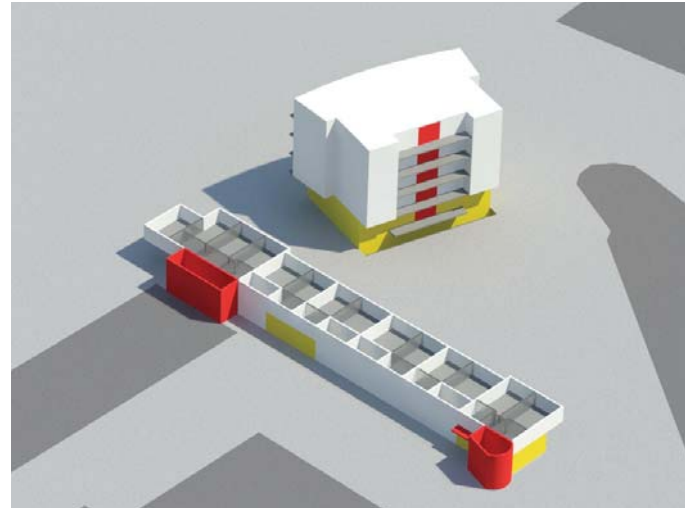
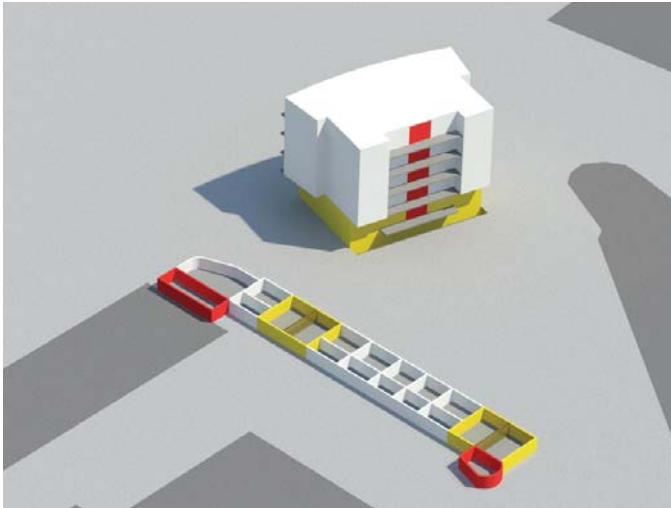


De beide gebouwen sluiten qua hoogte aan op de bestaande bebouwing. Het blokvormige gebouw is aan de straatzijde iets hoger.

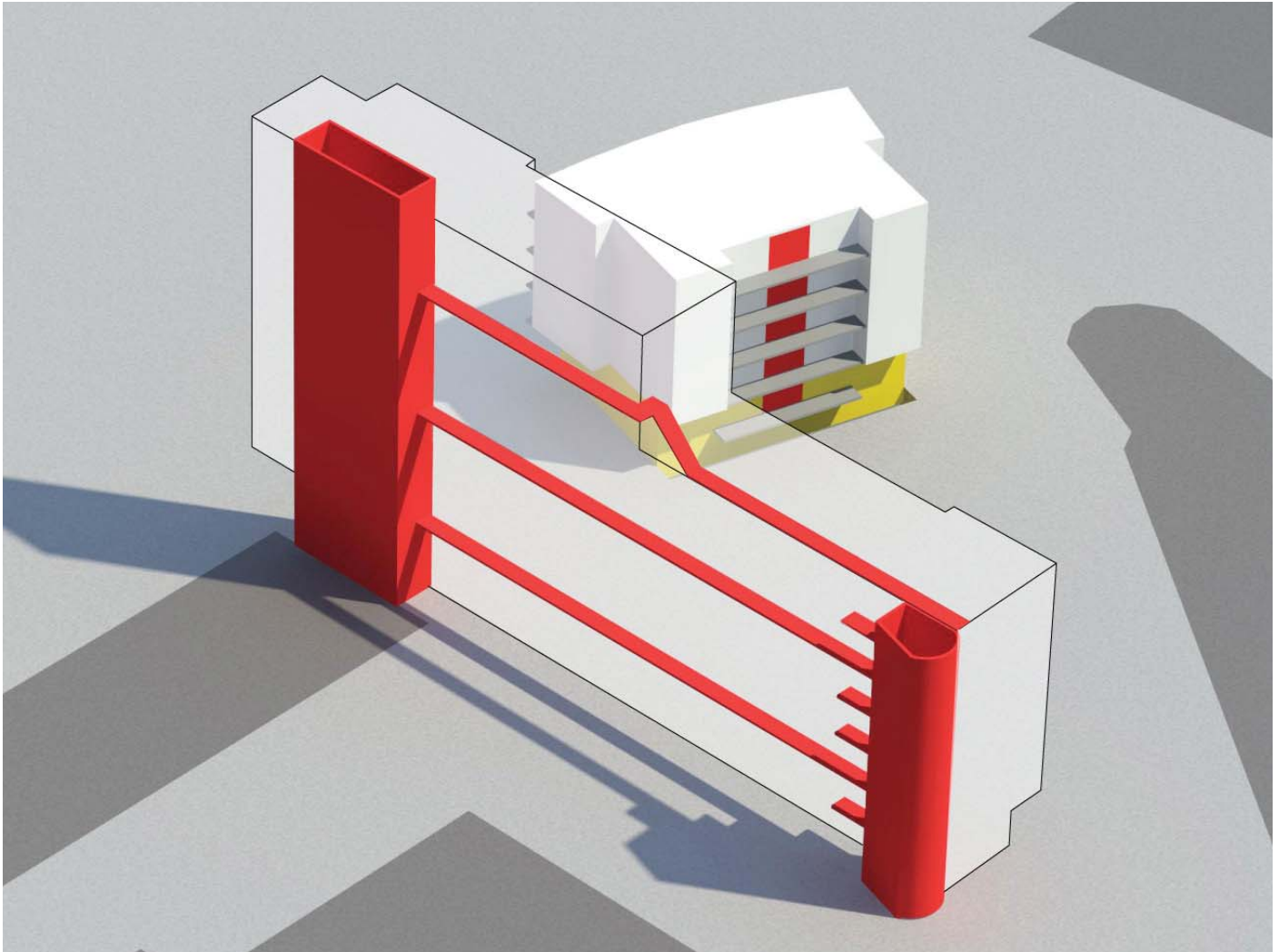
ONTSLUITING

■ ontsluiting

■ commerciële ruimte



Het blokvormige gebouw kent een hoofdontsluiting met lift en een kleiner tweede trappenhuis. Op de begane grond bevinden zich twee kantoortjes en de bergingen. Eén op de drie verdiepingen heeft een galerij aan de noordzijde waaraan de maissonettes met studentenkamers ontsloten liggen.

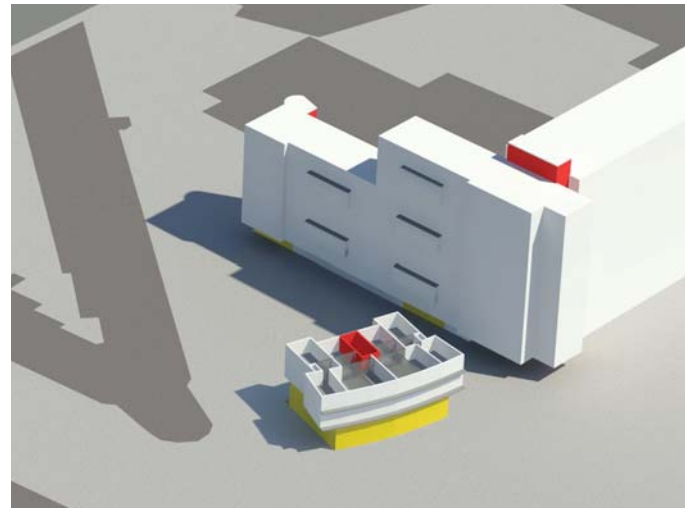
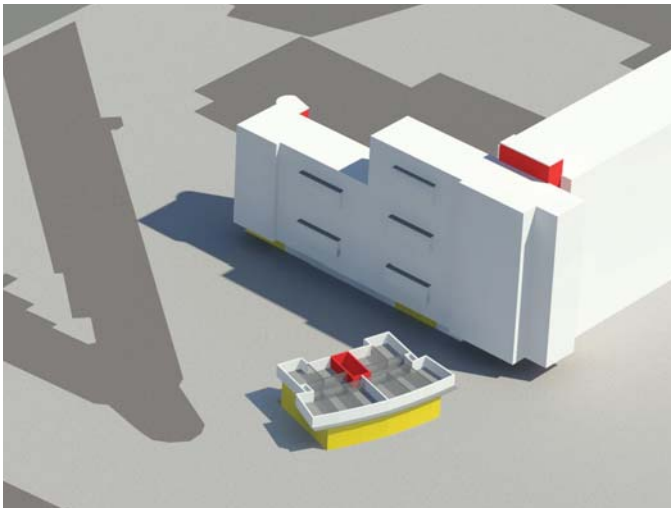
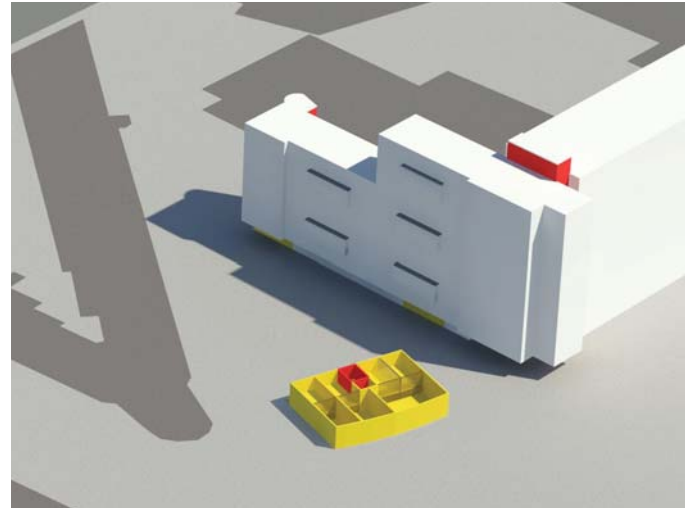
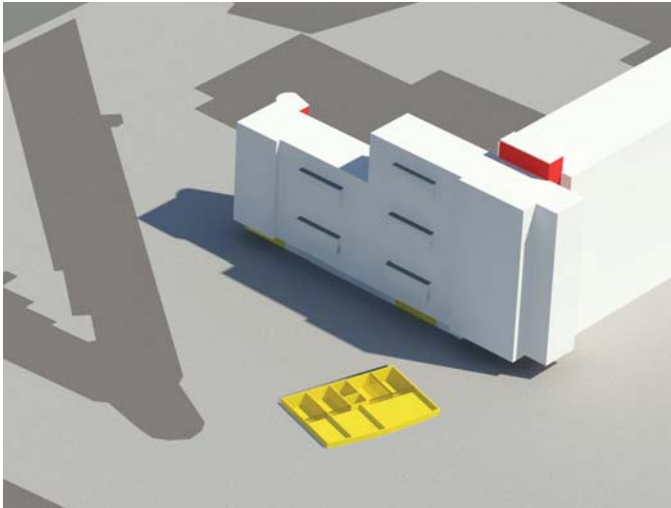


De hoogste galerij lijkt slechts met één zijde aan een trappenhuis te liggen. De galerij is echter via het dakterras ook met het secundaire trappenhuis verbonden.

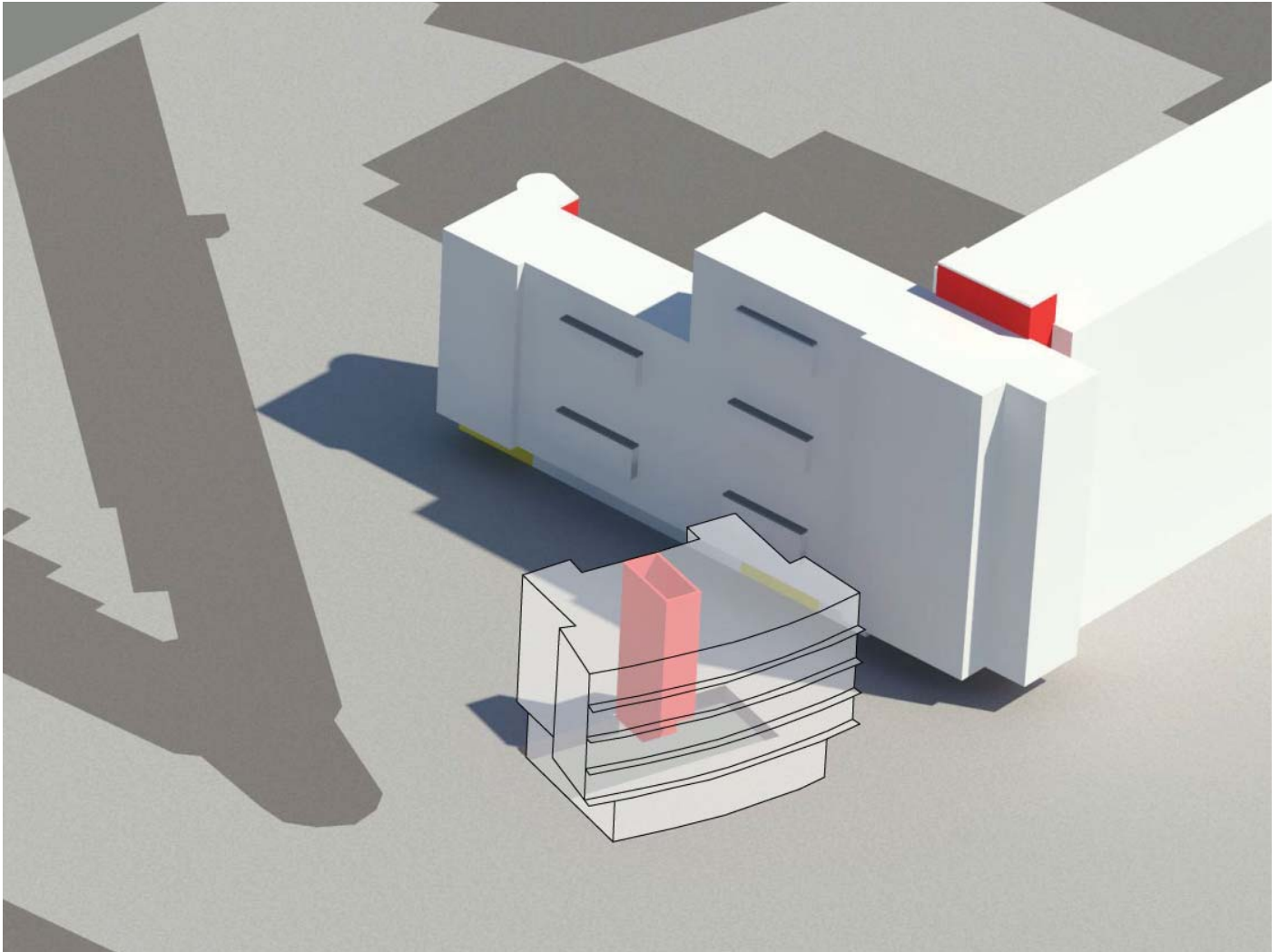
ONTSLUITING

■ ontsluiting

■ commerciële ruimte

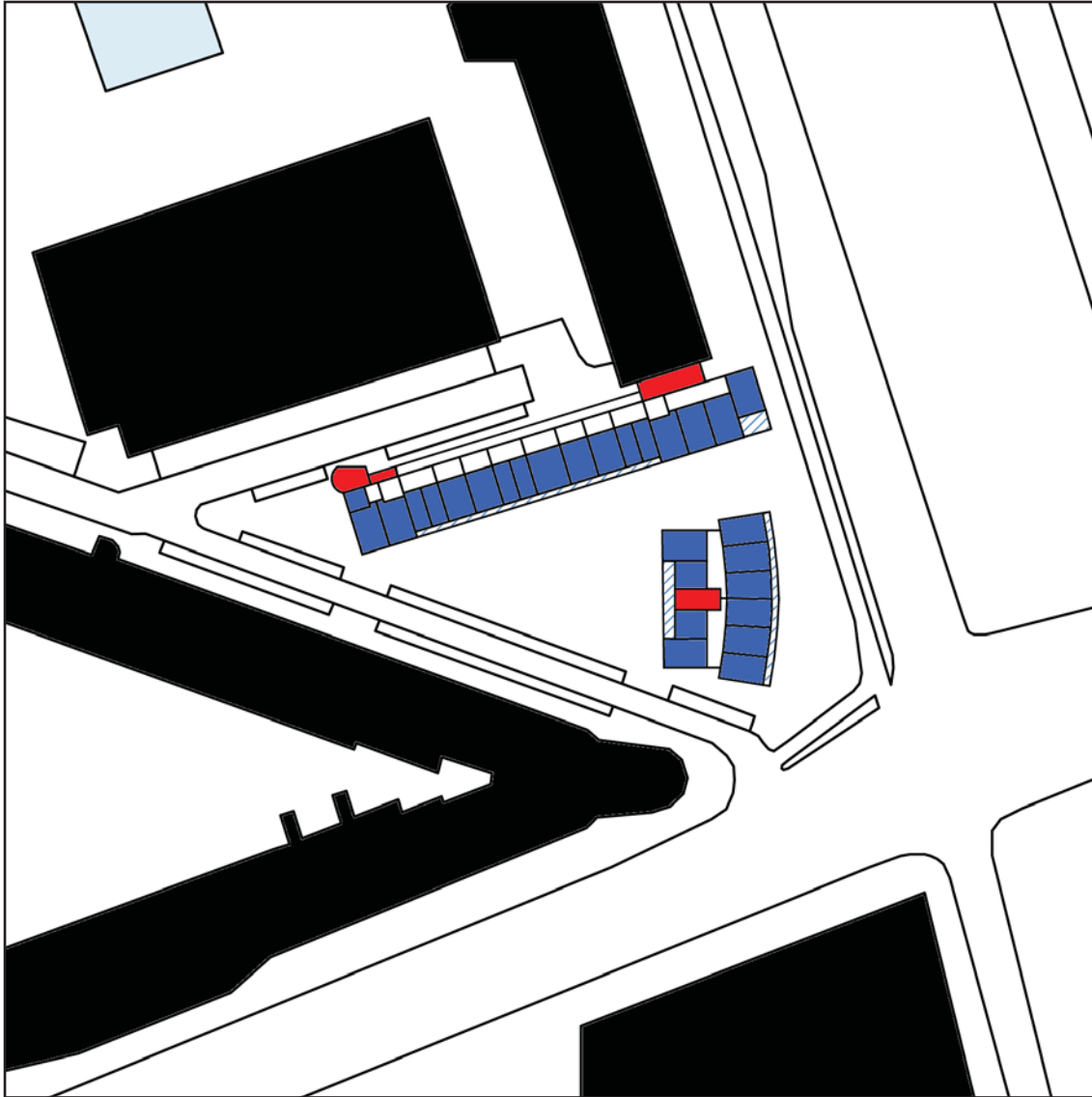


Het kleinere volume met de studentenwoningen wordt ontsloten via een portiek aan de pleinzijde. Op de begane grond bevindt zich horeca.



ORIËNTATIE WONINGEN

■ ontsluiting ■ woonruimte ▨ buitenruimte
■ commerciële ruimte



1:1000

Verdieping

Zowel de woonruimte als de balkons van het blokvolume zijn georiënteerd op het zuiden/plein. Het losse volume is dubbelzijdig georiënteerd, zowel op het westen/plein als op het oosten/verkeersader.

ENTREE



SCHAALVERKLEINING



ZONERING



Het blokvolume heeft een duidelijke entree dankzij de terugliggende gevel. Door het gebruik van kleurrijke kaders en een galerij-ontsluiting zijn de verdiepingen van elkaar te onderscheiden, waardoor het gebouw wordt teruggebracht tot een opstapeling van woningen met een zichtbare menselijke maat. Tot slot wordt de bewoner betrokken bij de stad door hem vanaf het dakterras een panorama-view over de stad te bieden.

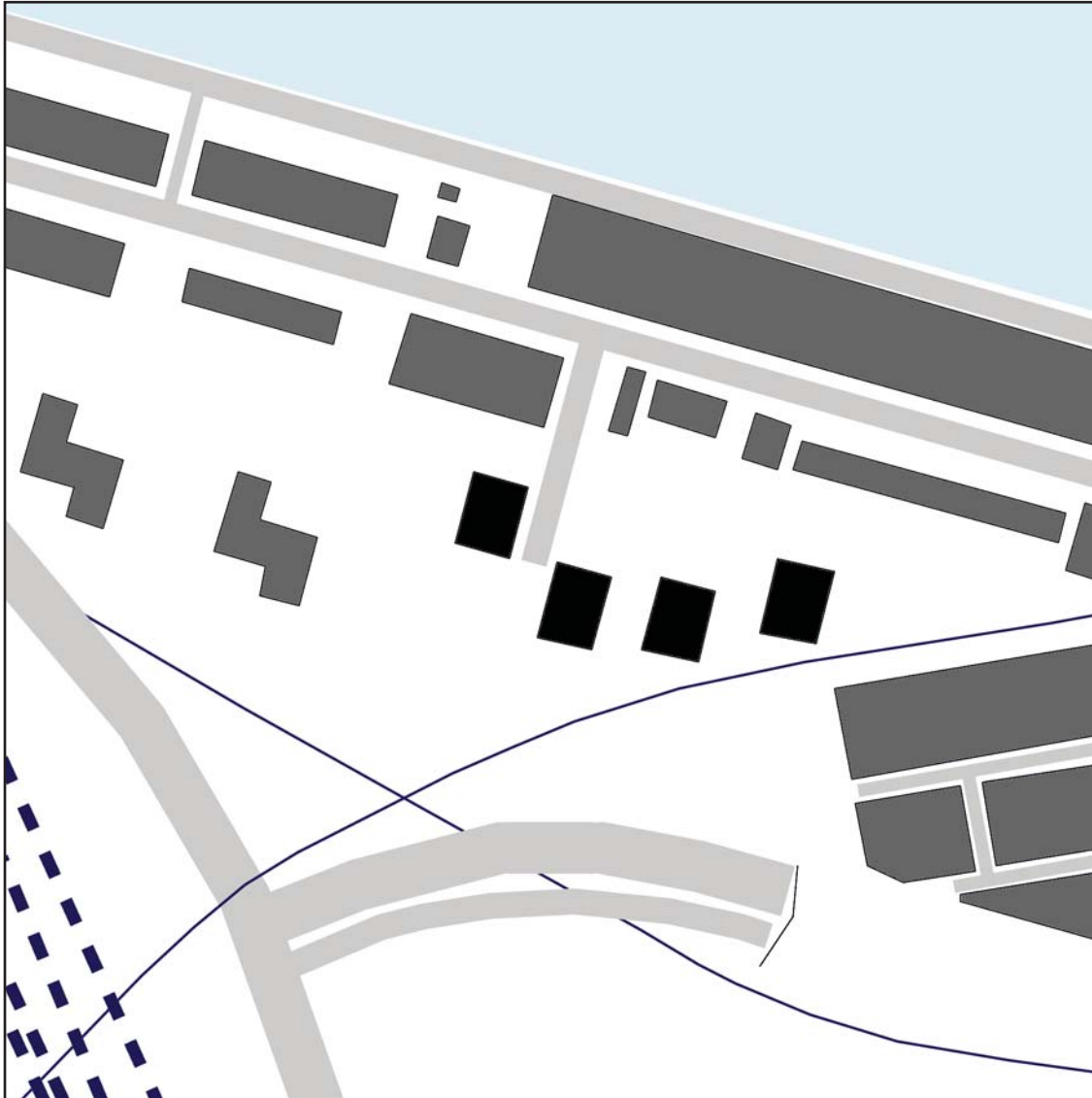
#2

RIETLANDEN AMSTERDAM-VENHOEVEN CS-2001

- 156 woningen
- parkeerdek
- ca. 798 m² commerciële ruimte

MORFOLOGIE

■ bebouwing ■ straat □ water — OV

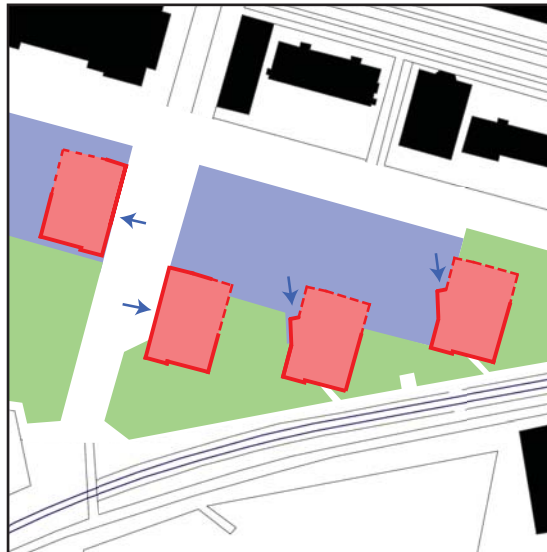
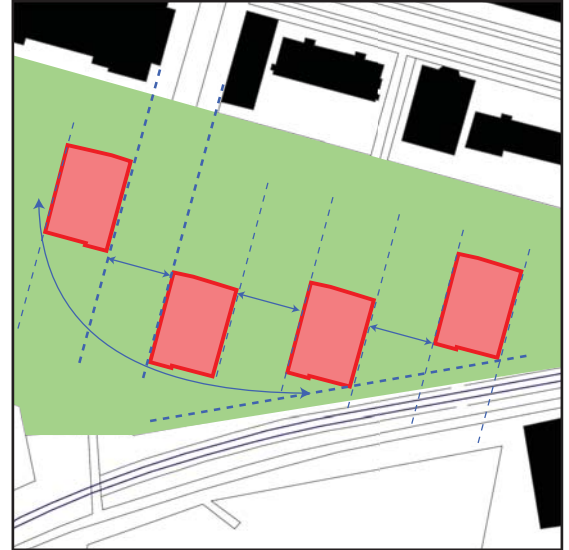
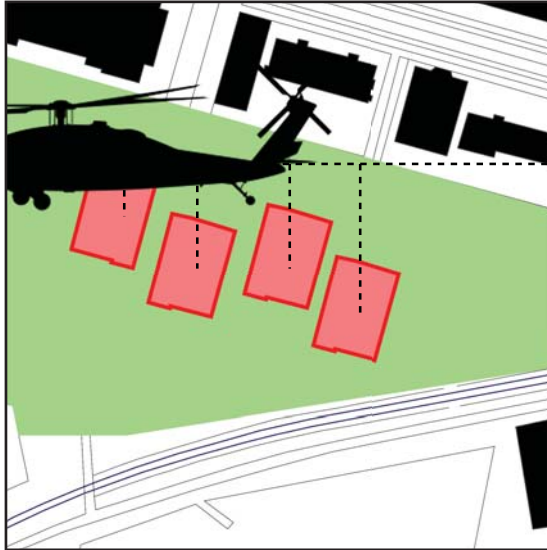


1:2500

Woningbouwcomplex Rietlandpark bestaat uit vier torens in de vrije ruimte.

■ massa ■ plein ■ groen
 - - - 'soft edge' ——— 'hard edge'

INTERPRETATIE GEBOUWMASSA



De vier torens liggen op een grid van elkaar verschoven in het groen. De torens worden in het noorden met elkaar verbonden door een plein met een basketbalveld.

AUTOMOBILIST

■ entree woongebouw ■ commerciële ruimte ■ straat ▶ rijrichting

← - - - autoroute naar woongebouw ▨ parkeervakken

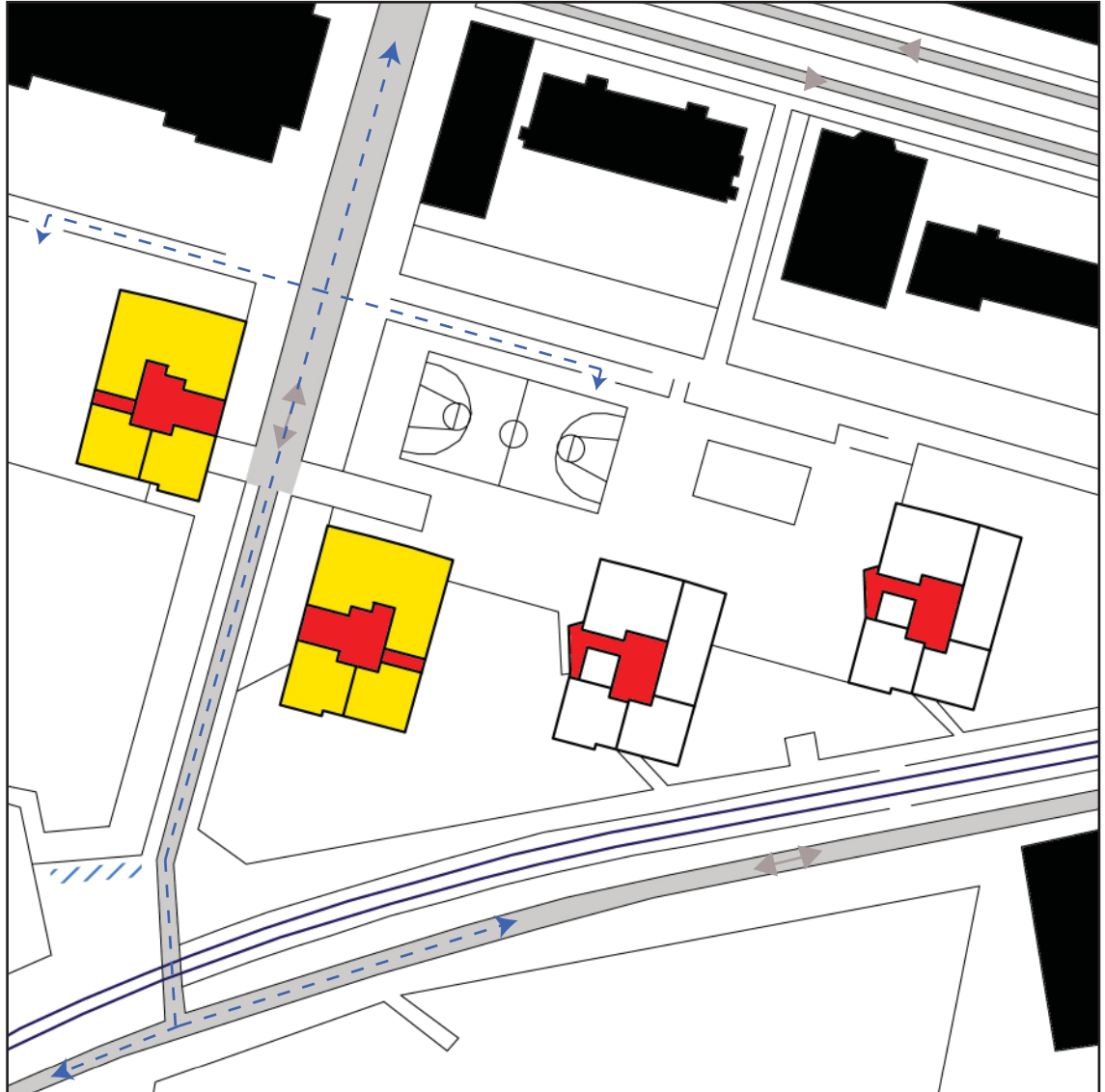


1:1000

Begane grond

De gebouwen liggen ontsloten aan een doodlopende straat. Parkeren kan onder het verhoogde plein.

■ entree woongebouw
 ■ commerciële ruimte
 straat/fietspad
▶ rijrichting
 - - - fietsroute naar woongebouw
 bergingen



1:1000

Begane grond

Fietsers kunnen tussen de twee westelijke torens door. Vanaf daar kunnen ze via een hellingbaan het verhoogde plein op.

VOETGANGER

entree woongebouw commerciële ruimte voetpad
looproute naar woongebouw verhoogd



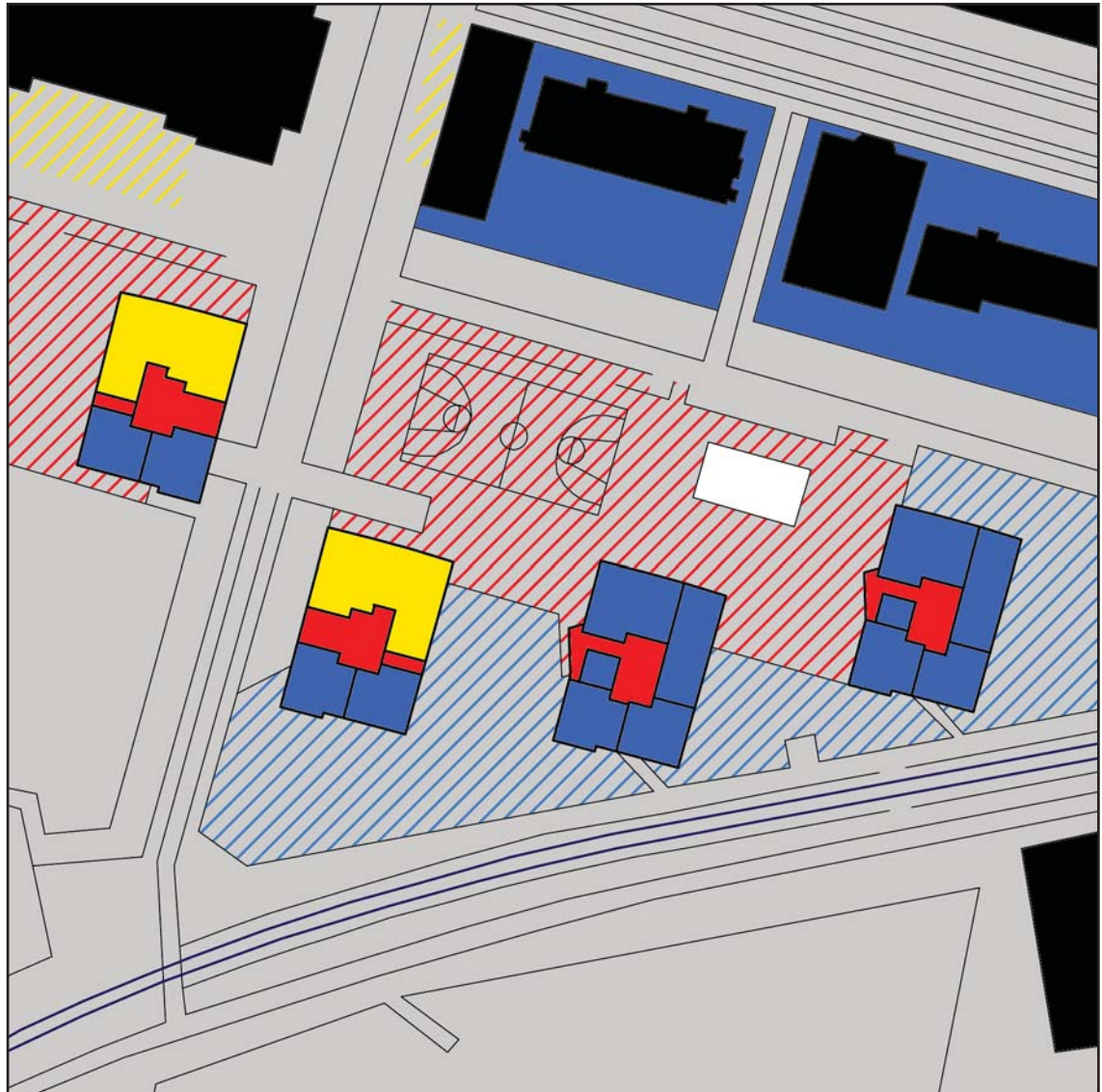
1:1000

Begane grond

Voetgangers kunnen zich vrij door het gebied bewegen. De twee westelijke torens hebben een entree aan de straatzijde, terwijl de twee oostelijke torens vanaf het plein ontsloten worden. De tram richting IJburg en Amsterdam centrum ligt op loopafstand.

■ openbaar terrein ■ commercieel/publiek ■ collectief
■ privé

TOEGANKELIJKHEID



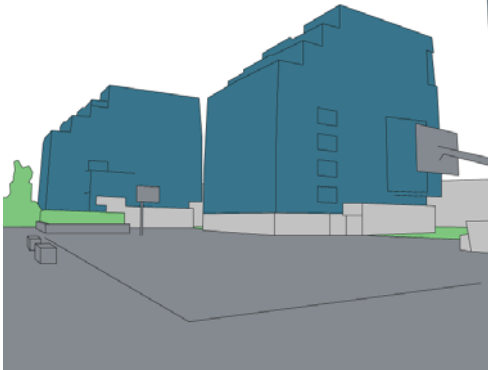
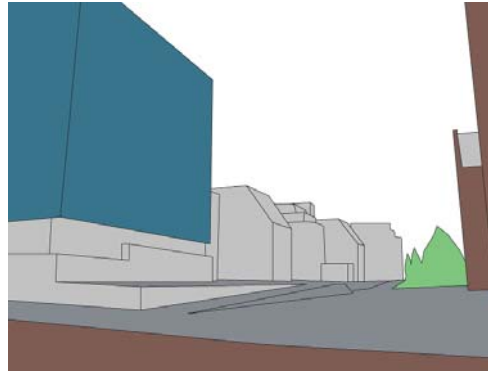
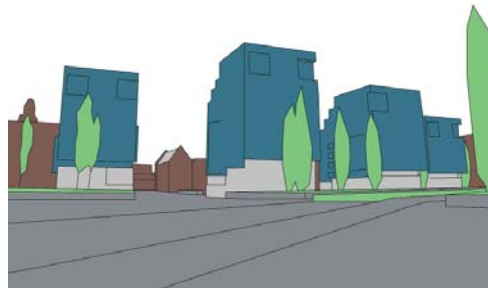
1:1000

Begane grond

Het gebied is geheel openbaar toegankelijk. Doordat aan de verhoogde pleinen alleen woningen en kantoorruimten liggen, krijgen ze een collectief karakter. Het gras rondom de torens ligt verhoogd en nodigt dus niet uit voor gebruik, waardoor het als priveterrein gezien kan worden. Aan de doodlopende straat bevinden zich enkele horecaterrassen aangrenzend aan de bestaande bebouwing.

GEVELS

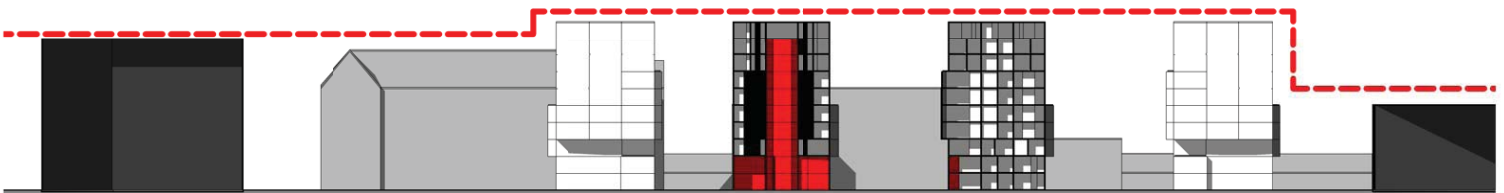
■ karakter ■ aansluiting □ stedelijk
■ groen ■ commerciële ruimte



Door het reflecterende aluminium en de vrije ruimte vallen de torens erg op in de relatief groene omgeving. Het materiaalgebruik staat in groot contrast met de baksteen bebouwing van de bestaande context.

■ commercieel/publiek ■ ontsluiting
- - - - - gebouwhoogte

GEBOUWHOOGTEN

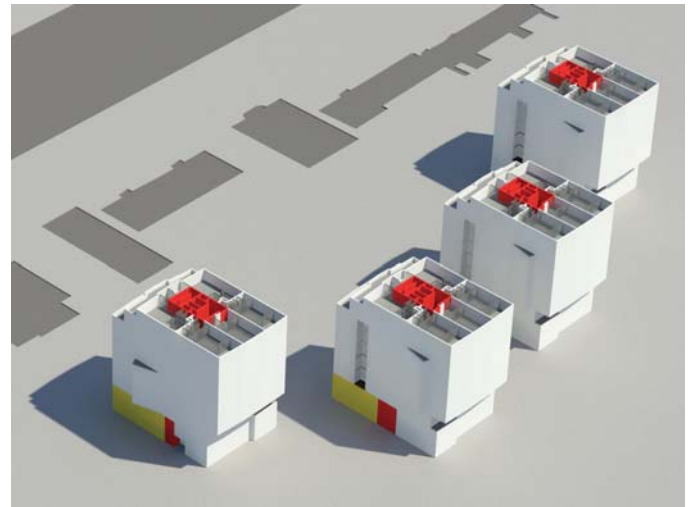
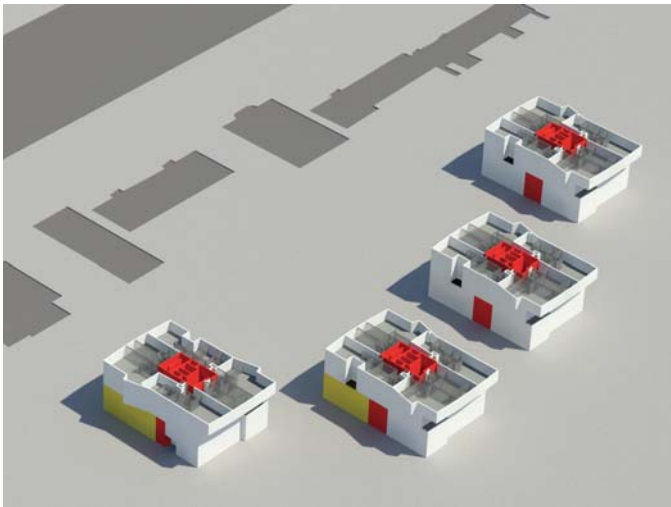
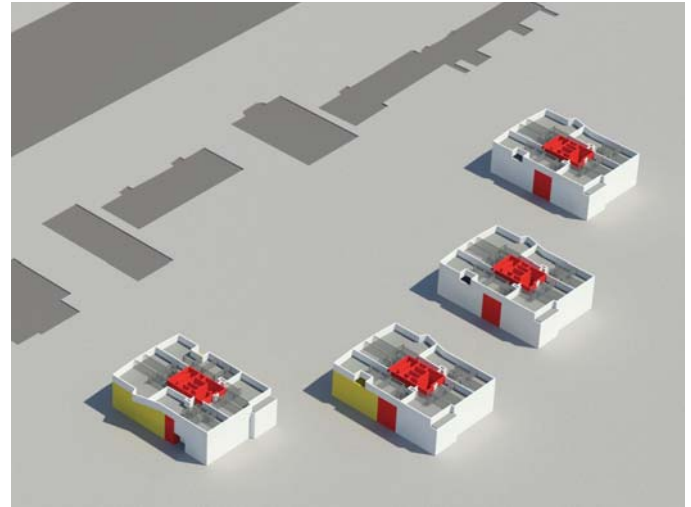
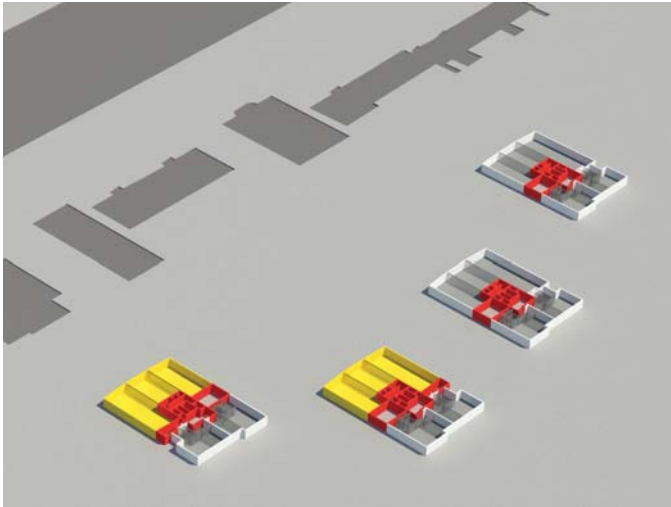


Doordat de gebouwen in de vrije ruimte liggen steekt de hoogte van de torens erg af, ondanks het feit dat er in de omgeving meer torens staan.

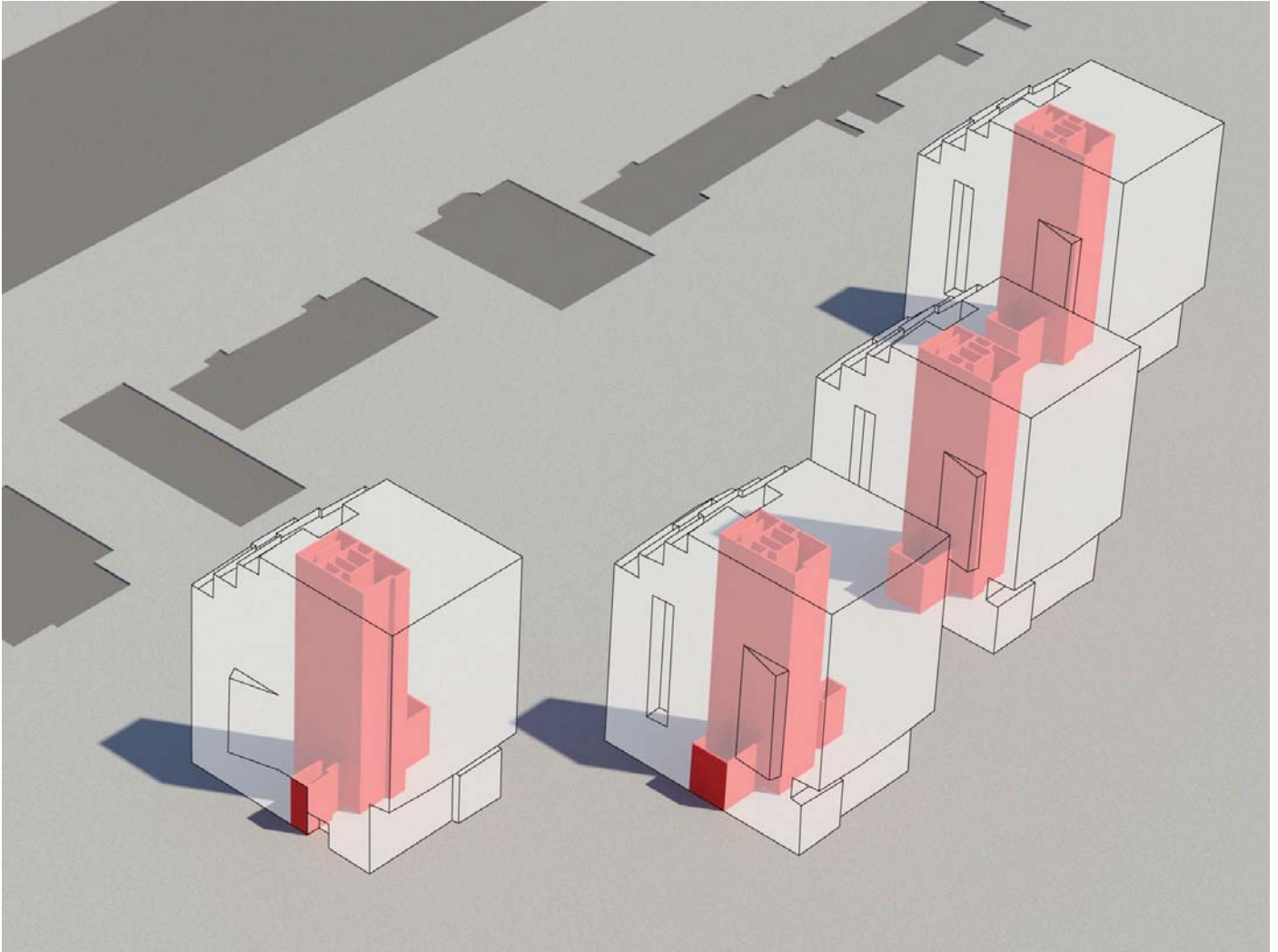
ONTSLUITING

■ ontsluiting

■ commerciële ruimte



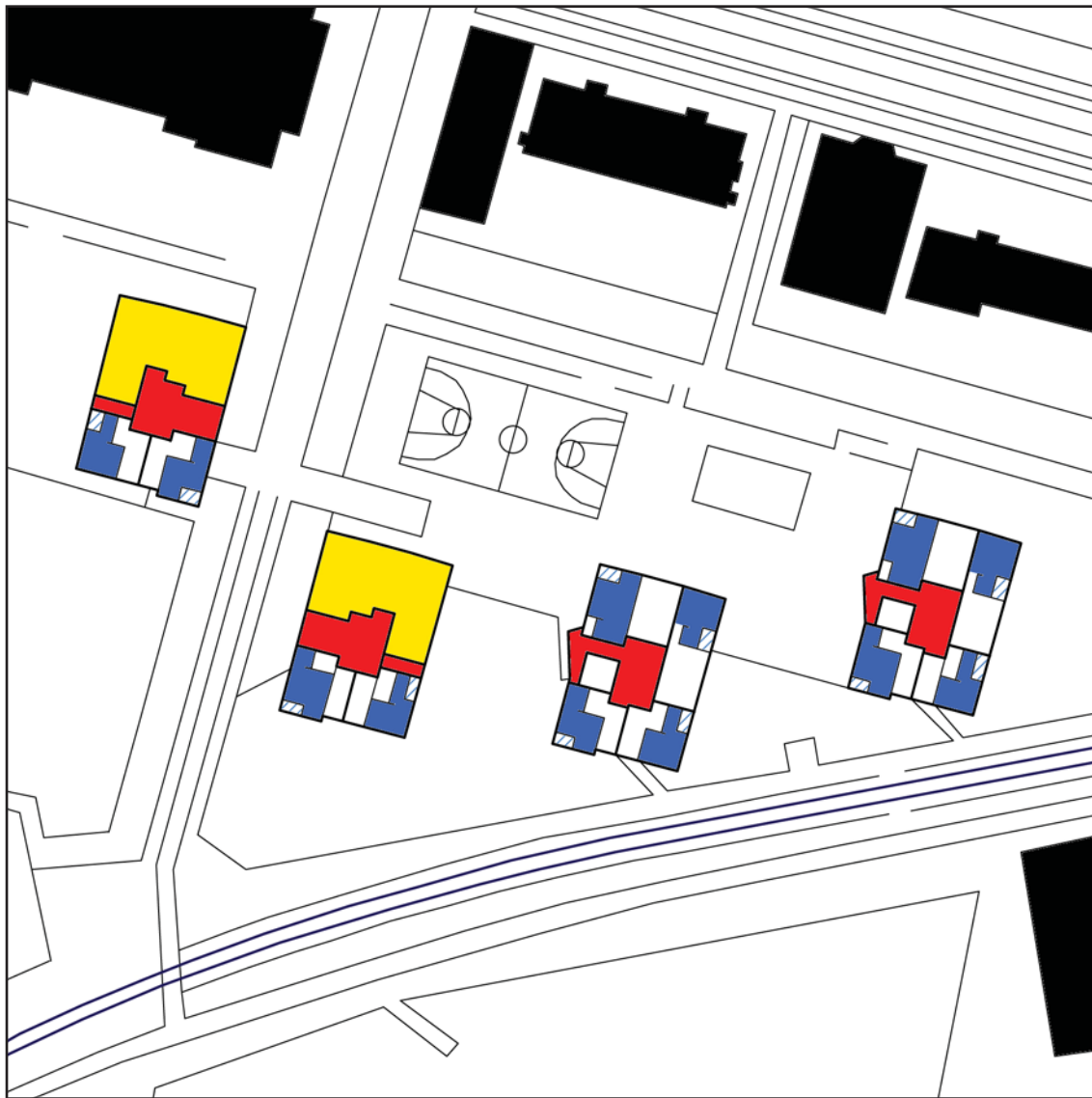
De twee westelijke torens hebben een entree aan de straatzijde, terwijl de twee oostelijke torens vanaf het plein ontsloten worden. Per verdieping liggen vier woningen geschakeld.



Iedere toren wordt ontsloten via een kern.

ORIËNTATIE

■ ontsluiting ■ woonruimte ▨ buitenruimte
■ commerciële ruimte



Alle woningen hebben een tweezijdige oriëntatie met een balkon.



ENTREE



SCHAALVERKLEINING



ZONERING

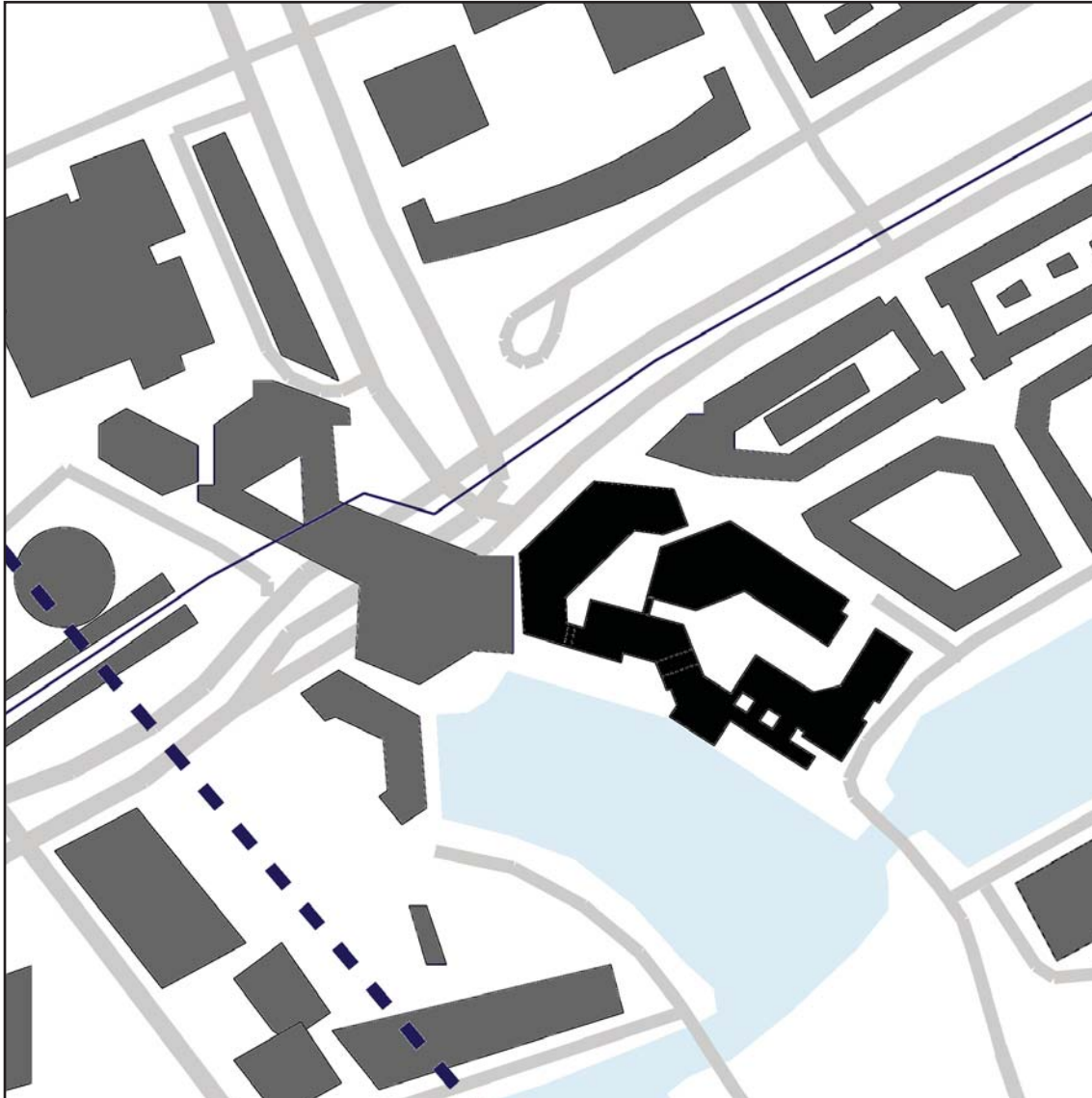


De entree valt als massieve deur niet op, maar door de kanteling en de verticale strook logias wordt hij toch geaccentueerd. Aan het gezamenlijke plein wordt schaal gegeven middels de maat van de woningen, een plantenbak en een basketbalveld. Het plein ligt gescheiden van de doorgaande route door zijn verhoging.

#3

SPAANSEKADE / OUDE HAVEN ROTTERDAM-PIET BLOM-1984

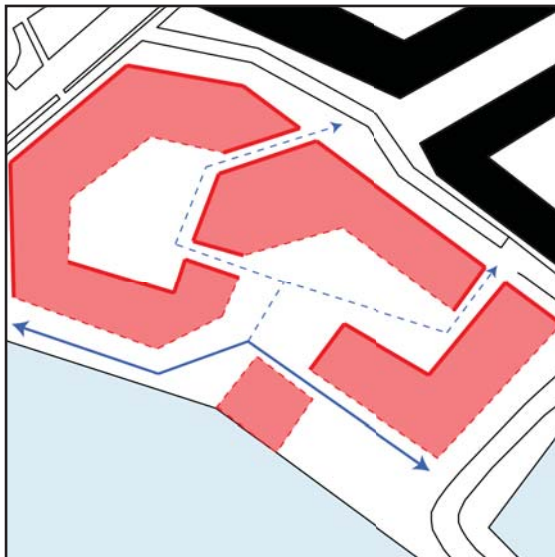
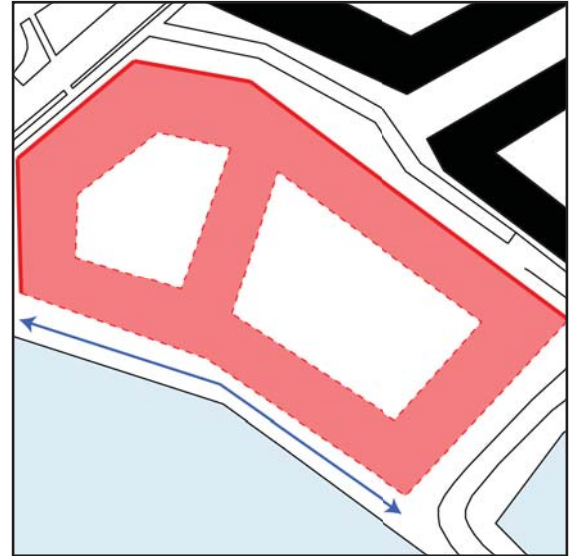
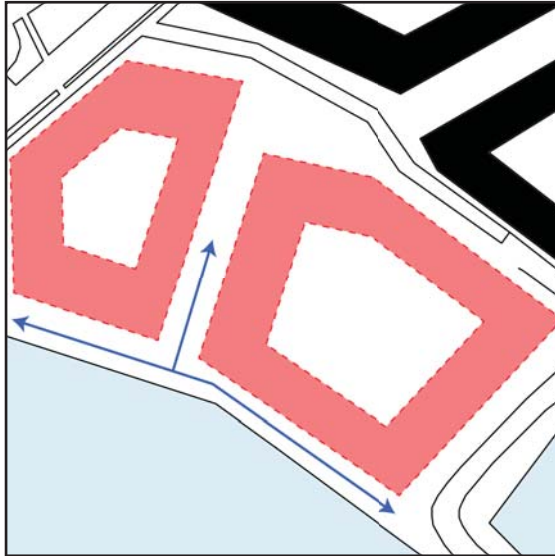
- 250 woningen
- parkeergarage
- ca. 1000 m² commerciële ruimte



1:2500

Het woongebouw Spaansekade ligt ingeklemd tussen een drukke verkeersader en het water van de Oude Haven in Rotterdam. Evenals de omliggende bebouwing vormt het gebouw een hofstructuur.

■ massa ■ plein ■ groen
- - - 'soft edge' — 'hard edge'



Dit woongebouw is een samentrekking van twee hoven waarbij een duidelijk routing langs het water gecreëerd wordt.

AUTOMOBILIST

■ entree woongebouw ■ commerciële ruimte ■ straat ▶ rijrichting

← - - - autoroute naar woongebouw ▨ parkeervakken



1:1000

Begane grond

De gebouwen zijn met de auto alleen benaderbaar vanaf de oostzijde. Parkeren vindt plaats onder de bebouwing.

- entree woongebouw
 ■ commerciële ruimte
 ■ straat/fietspad
▶ rijrichting
 - - - fietsroute naar woongebouw
■ bergingen



1:1000

Begane grond

Fietsers worden langs de noordzijde van het gebouw geleid. Iedere woning heeft een berging op de begane grond.

VOETGANGER

- entree woongebouw
- commerciële ruimte
- voetpad
- looproute naar woongebouw
- verhoogd



1:1000

Begane grond

Voetgangers kunnen zich vanuit alle richtingen langs het gebouw bewegen. Doordat de binnenzijde van het hof verhoogd is ten behoeve van de parkeergarage zal de passant aan de buitenzijde van het gebouw blijven. Het treinstation en het centrum liggen op loopafstand.

■ openbaar terrein ■ commercieel/publiek ■ collectief
■ privé

TOEGANKELIJKHEID



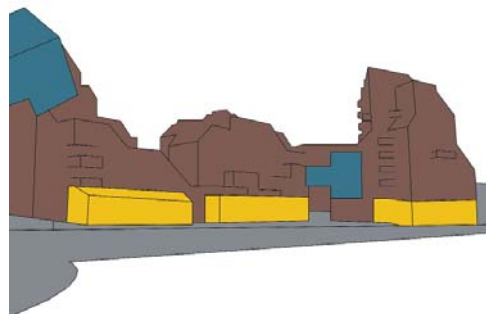
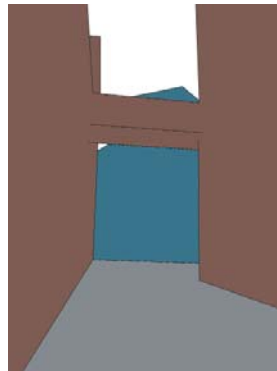
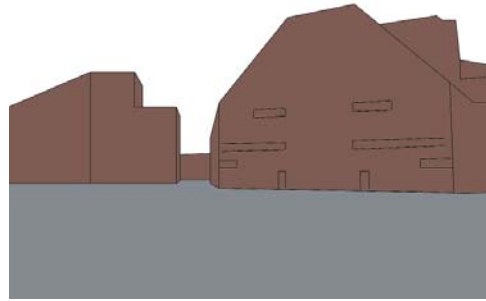
1:1000

Begane grond

Het gebied rondom de twee gebouwen is geheel openbaar. Het merendeel van de ontsluitingskernen bevindt zich aan de binnenzijde van de hoven. Doordat de hoven verhoogd zijn worden deze voornamelijk door de bewoners gebruikt en hebben ze een collectief karakter. De zuidzijde van het gebouw vormt de hoofdroute door de vele horecagelegenheden met terrasjes aan het water.

GEVELS

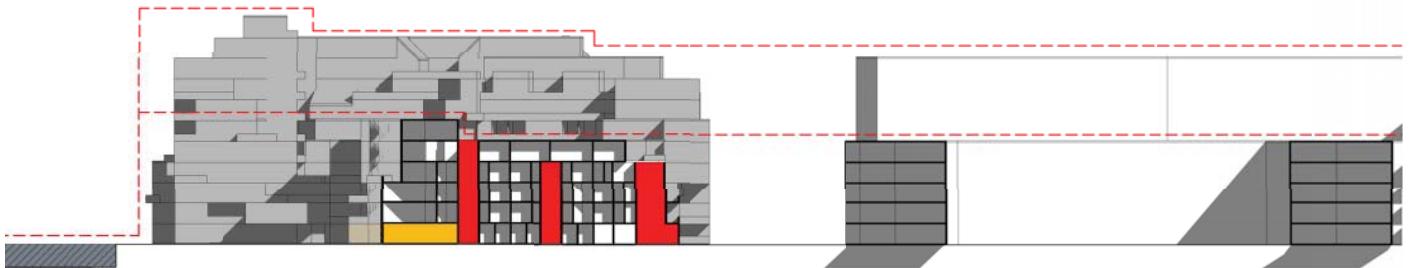
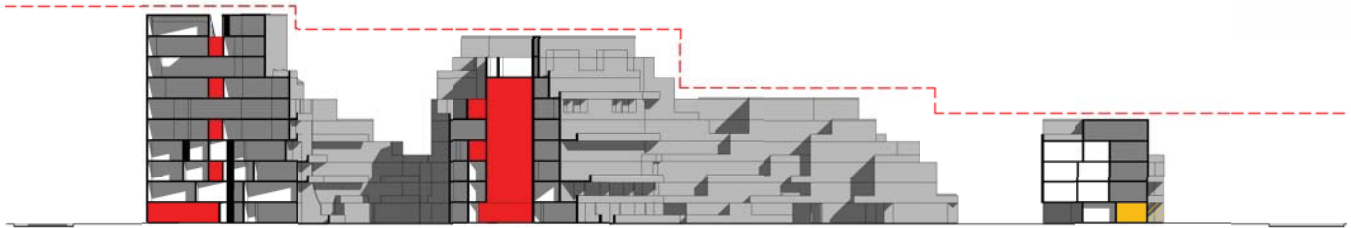
■ karakter ■ aansluiting □ stedelijk
■ groen ■ commerciële ruimte



Het gebouw sluit qua materialisering aan op zijn omgeving en valt daarmee weg in het beeld van de stad. Wel is er een duidelijk zuidelijke oriëntatie zichtbaar. Aan de noordzijde heeft het gebouw voornamelijk harde 'formele' gevels, terwijl zich aan de zuidzijde alle balkons bevinden, waardoor het een meer intiem karakter krijgt.

■ commercieel/publiek ■ ontsluiting
- - - gebouwhoogte

GEBOUWHOOGTEN

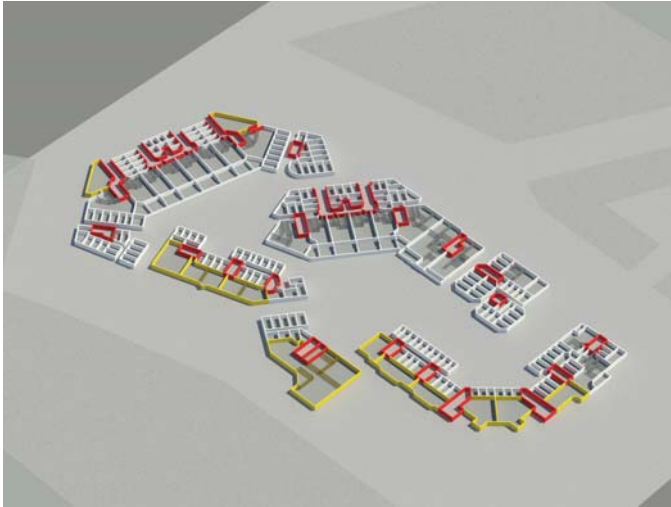


Het gebouw sluit qua hoogte aan op zijn omgeving. Opvallend is dat het gebouw trapsgewijs afloopt naar het zuiden. De zuidgevels worden dan ook gedomineerd door het beeld van verspringende balkons.

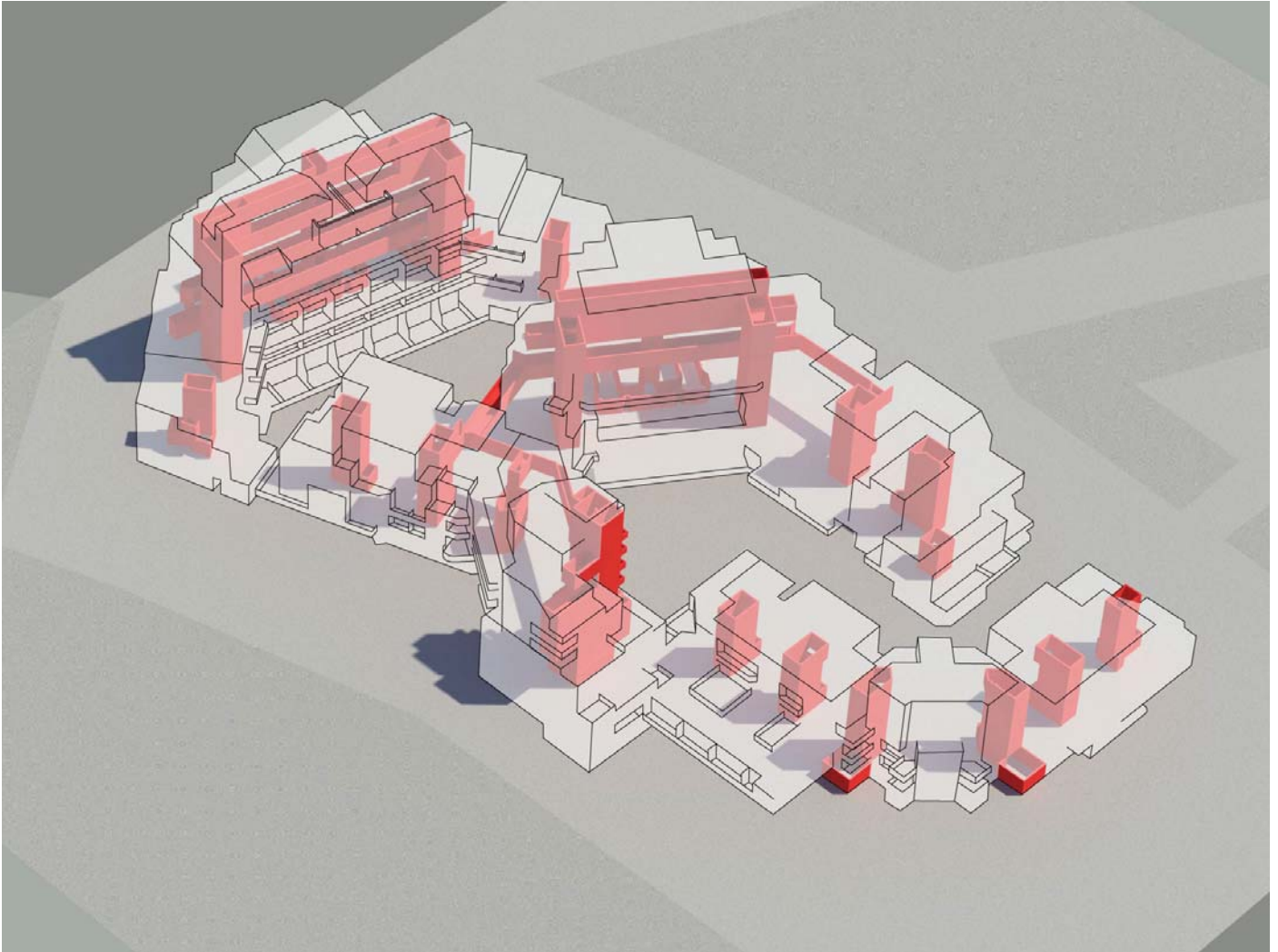
ONTSLUITING

■ ontsluiting

■ commerciële ruimte



Het gebouw kent een mix aan ontsluitingen: portieken, corridors en galerijen. Wel is zichtbaar dat veruit de meeste woningen intern ontsloten worden.



Alle entrees zijn gesitueerd op het noorden zodat de zuidzijde benut kan worden voor buitenruimte.

ORIËNTATIE

■ ontsluiting ■ woonruimte ▨ buitenruimte
■ commerciële ruimte



1:1000

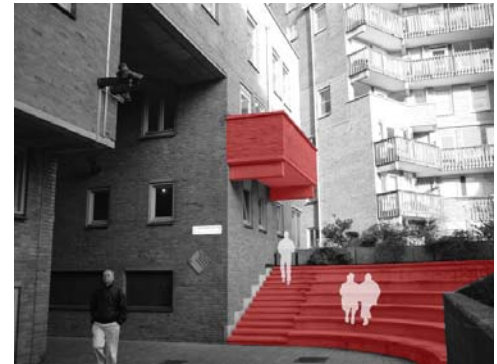
1e verdieping

Alle woningen hebben een meerzijdige oriëntatie met een buitenruimte op het zuiden.

ENTREE



SCHAALVERKLEINING



ZONERING



De entrees aan de straatzijde worden geaccentueerd middels dieptewerking. De schaal van het gebouw is af te lezen aan de hand van balkons, trappen en vernauwde doorgangen op basis van de menselijke maat. Het gebouw kent verschillende doorgangen die de overgang van publiek naar semi-publiek benadrukken.

#4

MARIAPLAATS UTRECHT-AWG ARCHITECTEN-1997

- 54 woningen
- parkeergarage

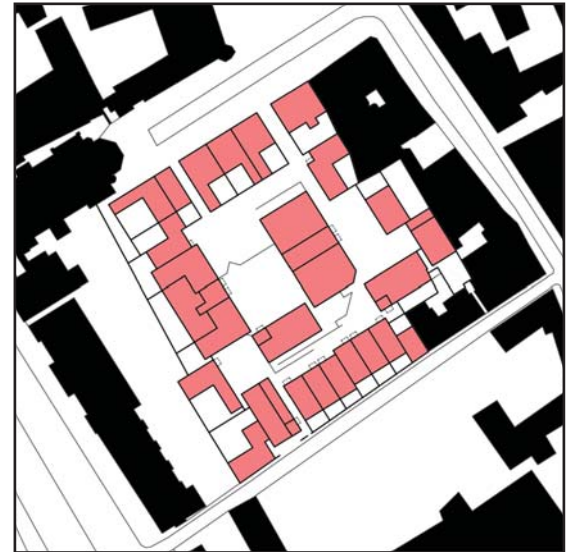
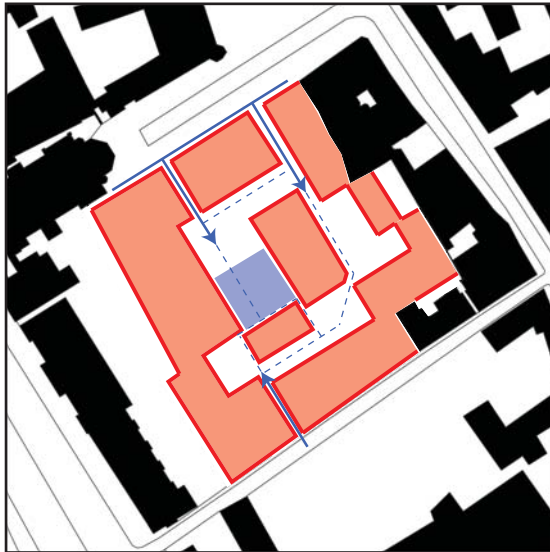
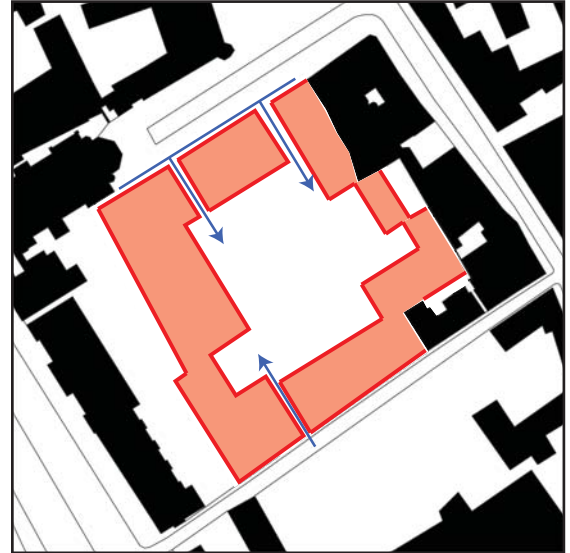
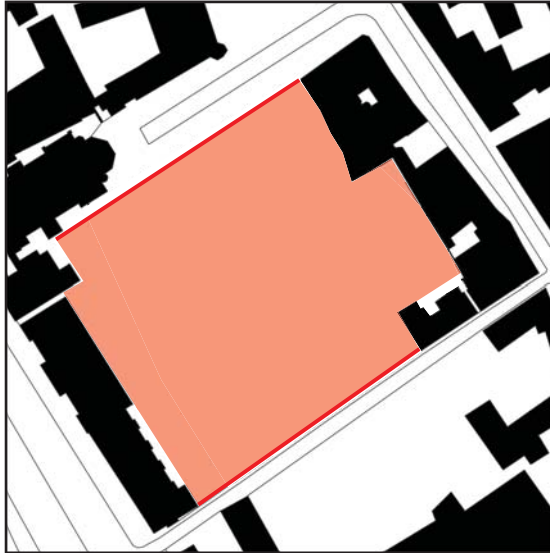


1:2500

Woningbouwcomplex Mariaplaats gaat op in de bouwblokkenstructuur van de stad.

■ massa ■ plein ■ groen
- - - 'soft edge' — 'hard edge'

INTERPRETATIE GEBOUWMASSA



Een ring van woningen creëerd een collectieve binnenruimte die opgedeeld wordt in verschillende pleintjes middels de plaatsing van twee volumes en een verhoging van het maaiveld.

AUTOMOBILIST

■ entree woongebouw ■ commerciële ruimte ■ straat ▶ rijrichting

← - - - autoroute naar woongebouw ▨ parkeervakken



1:1000

Begane grond

Langs de noordoostzijde van de Mariaplaats loopt een doorgaande route in eenzijdige richting. De parkeergarage ligt echter via de zuidzijde ontsloten in een doodlopende steeg.

■ entree woongebouw
 ■ commerciële ruimte
 ■ straat/fietspad
 ▶ rijrichting
 ← - - - fietsroute naar woongebouw
 ▨ bergingen



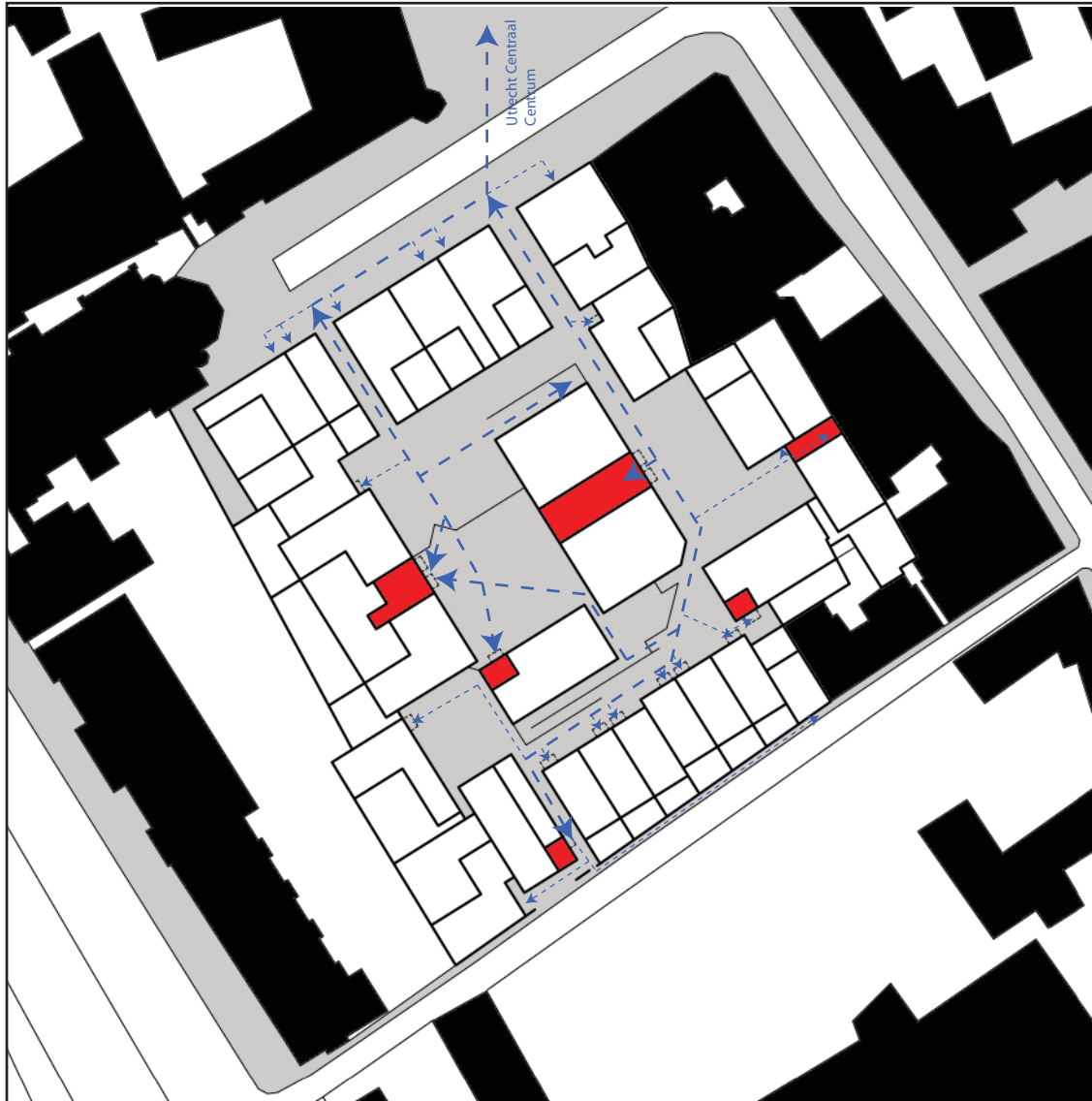
1:1000

Begane grond

Fietsers kunnen in een halve cirkel om het gebouw. Naast de ingang van de parkeergarage bevindt zich een berging.

VOETGANGER

entree woongebouw commerciële ruimte voetpad
looproute naar woongebouw verhoogd



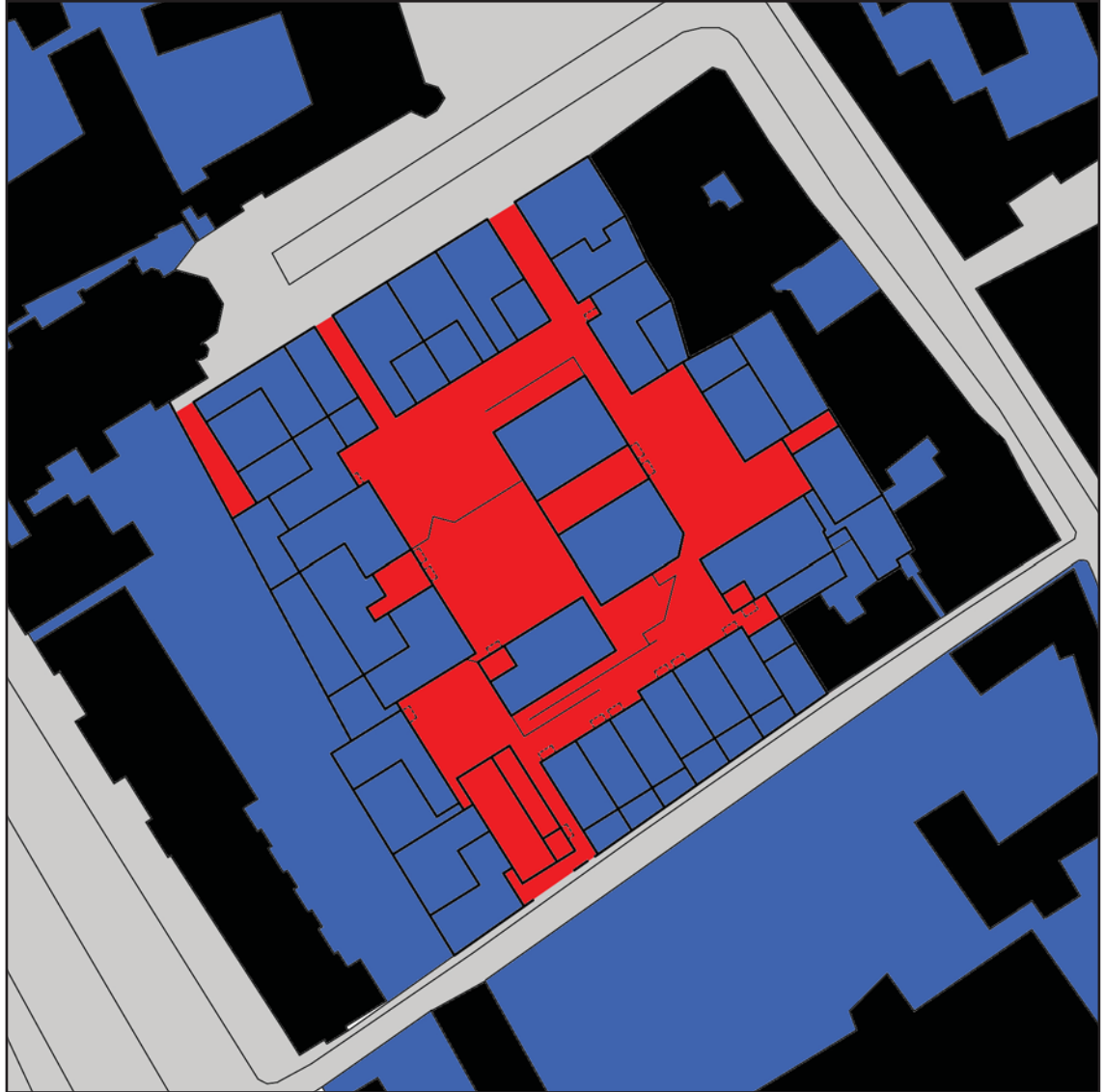
1:1000

Begane grond

Voetgangers kunnen op drie punten het complex betreden. De grondgebonden woningen worden overwegend vanuit het noorden ontsloten. De ontsluiting van de zeven appartementengebouwen liggen in het midden van het hof. Het station en het centrum liggen op loopafstand.

openbaar terrein commercieel/publiek collectief
privé

TOEGANKELIJKHEID



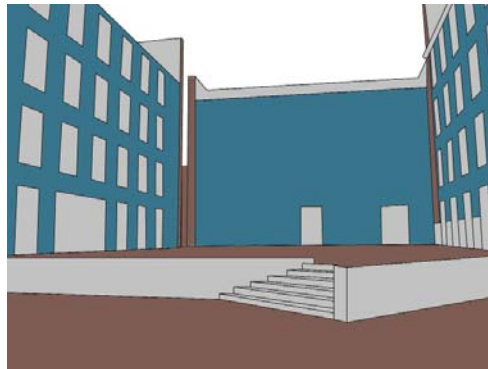
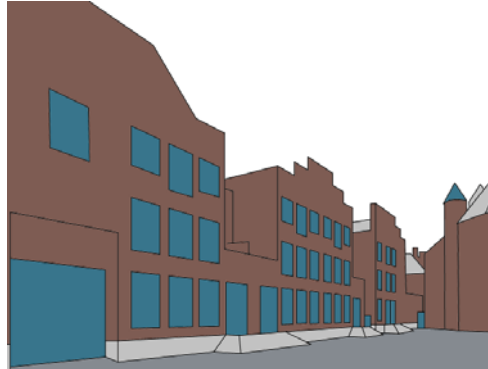
1:1000

Begane grond

Het gebied is alleen toegankelijk voor bewoners. Alle grondgebonden woningen hebben een privétuin.

GEVELS

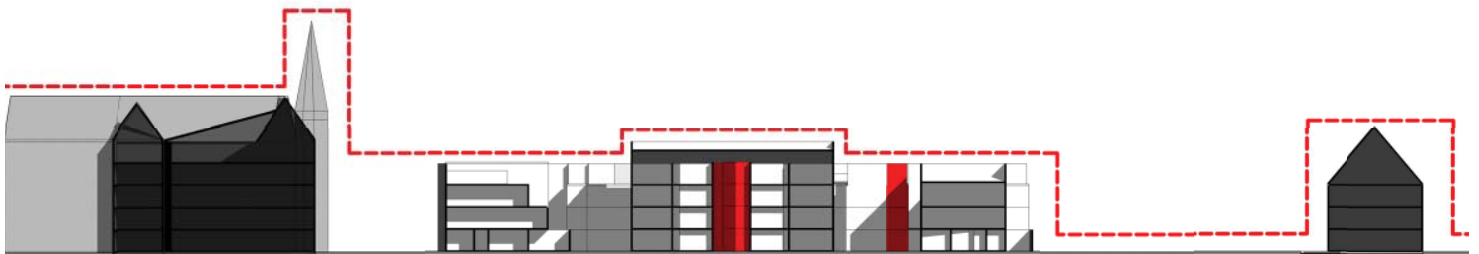
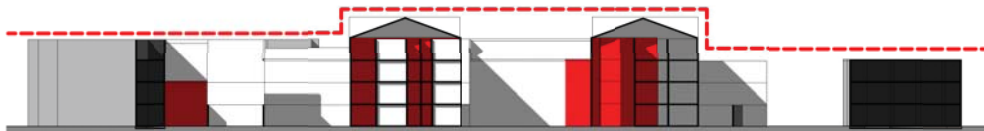
■ karakter ■ aansluiting □ stedelijk
■ groen ■ commerciële ruimte



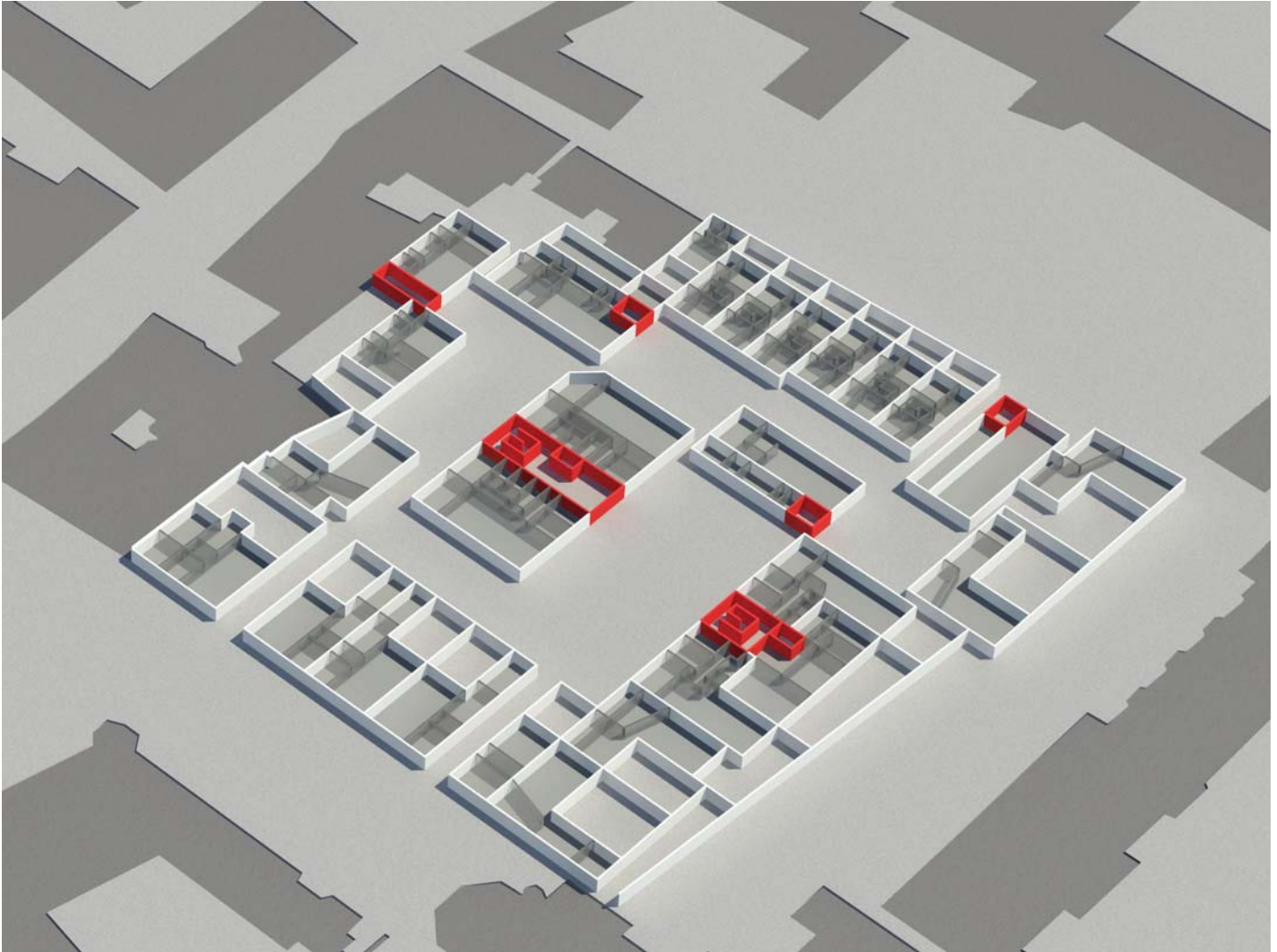
De gevels voegen zich in het beeld van de stad op uitzondering van de gevels rondom het verhoogde plein aan de binnenzijde van de appartementengebouwen.

■ commercieel/publiek ■ ontsluiting
- - - - - gebouwhoogte

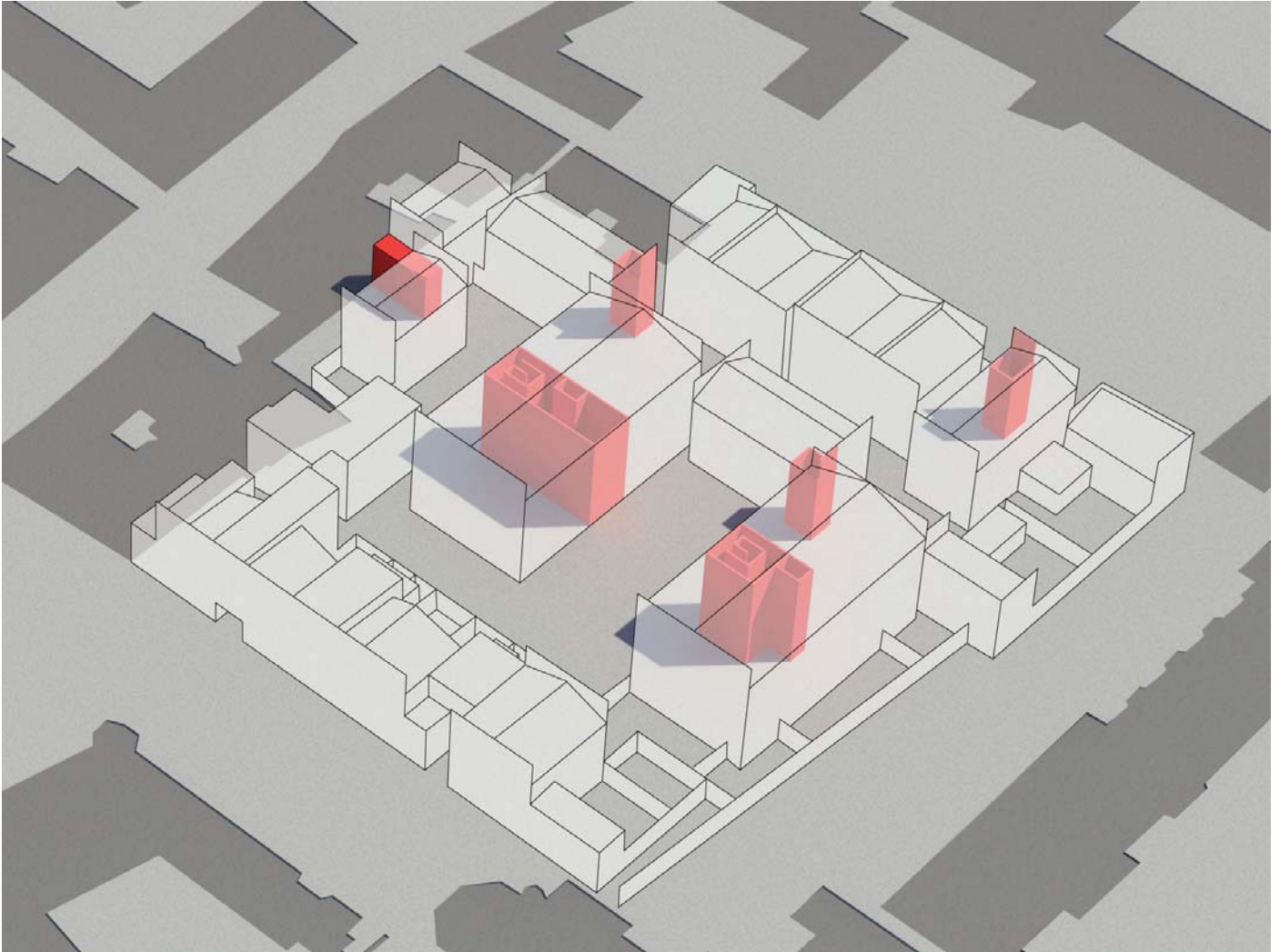
GEBOUWHOOGTEN



Mariaplaats sluit qua bouwhoogte aan op de omliggende bebouwing.

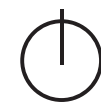
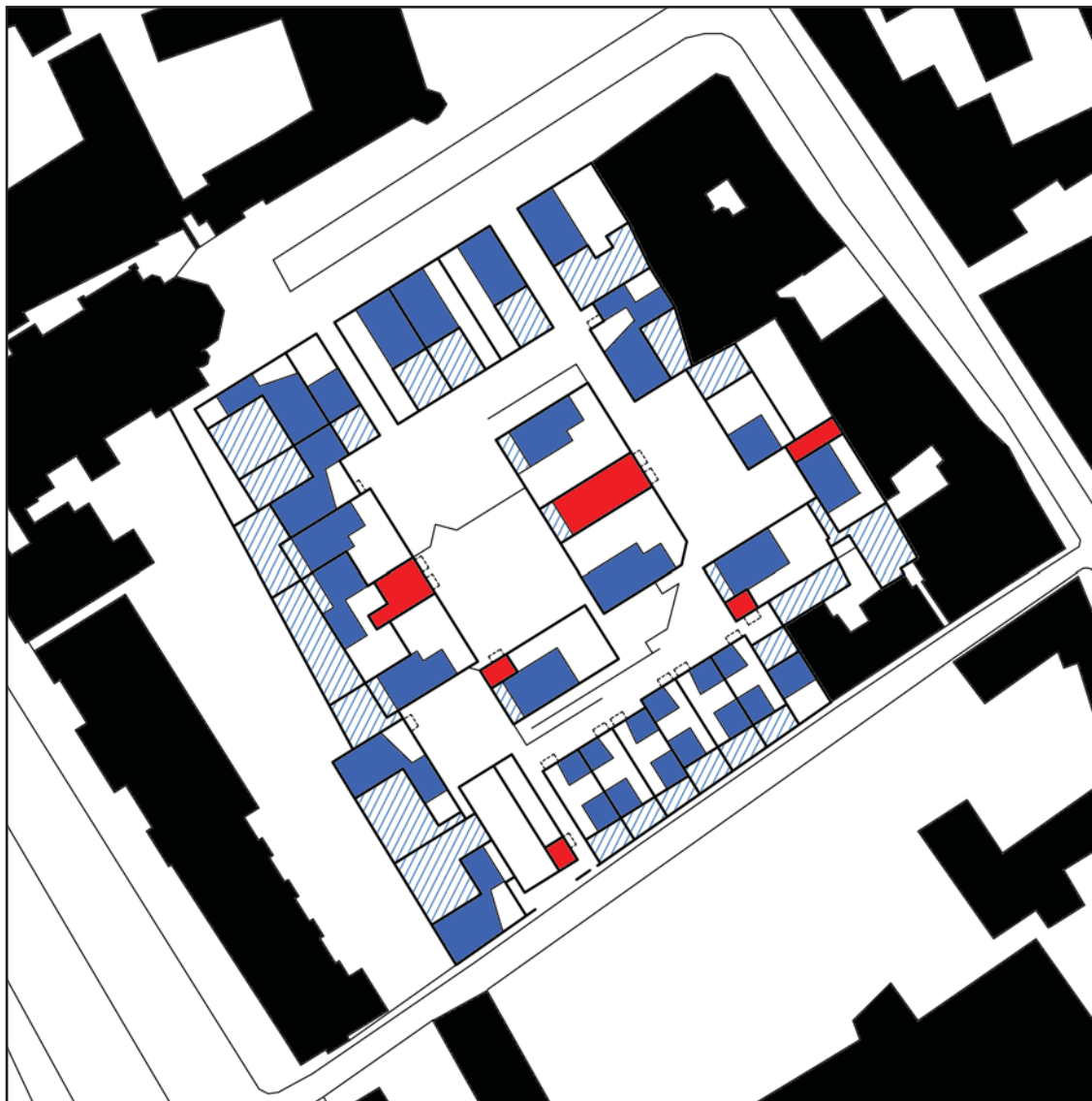


Alle grondgebonden woningen worden ontsloten vanaf het maaiveld. De appartementen worden ontsloten via een portiek.



ORIËNTATIE

ontsluiting woonruimte buitenruimte
commerciële ruimte



1:1000

Begane grond

Alle woningen hebben een tweezijdige oriëntatie met een tuin op het zuiden.

ENTREE



SCHAALVERKLEINING



ZONERING

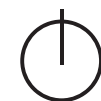
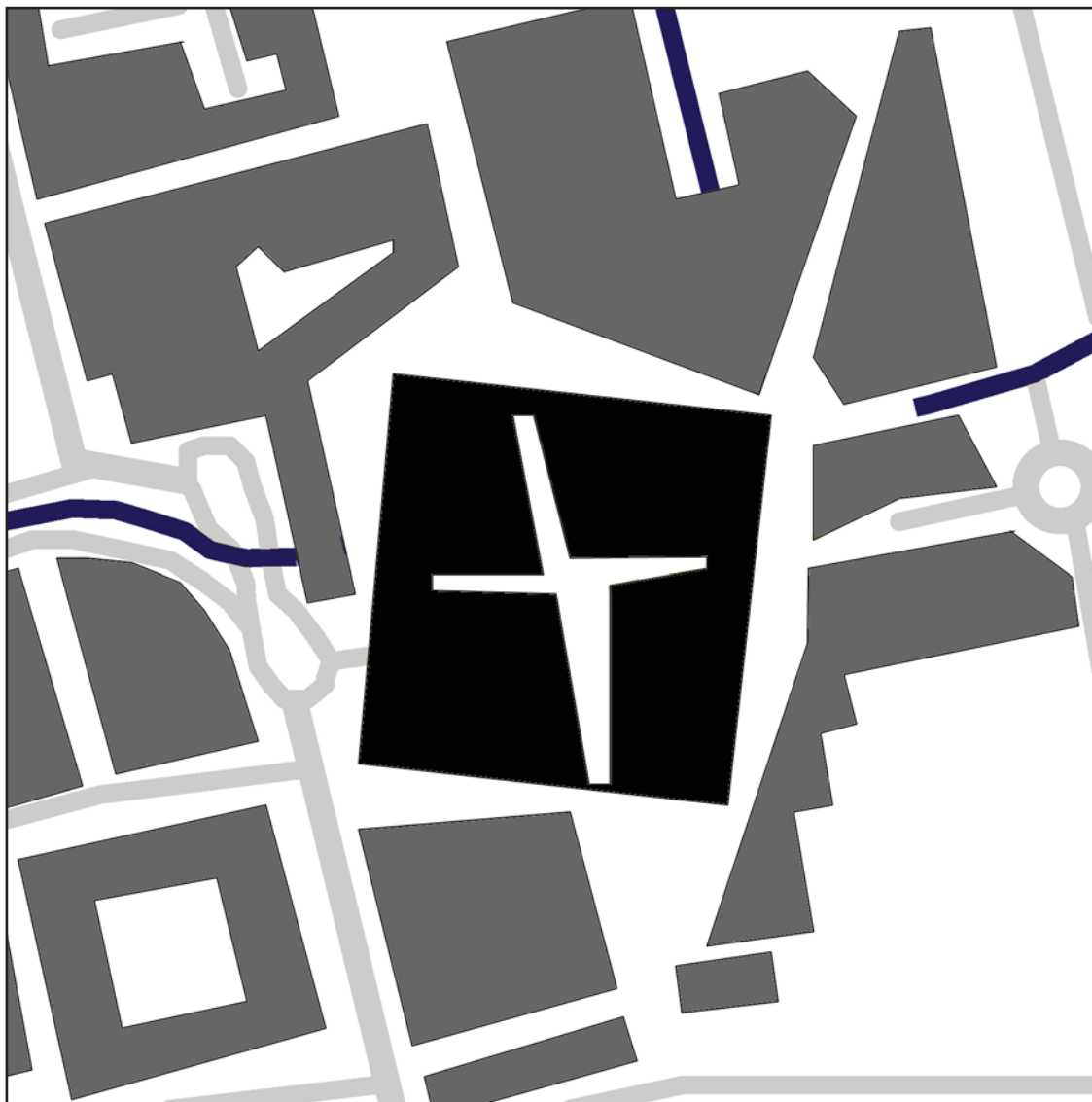


De drie entrees tot het binnenhof bestaan uit poorten. De entrees naar de woningen zijn gemarkeerd met een luifeltje. Balkons in de appartementgebouwen geven zicht op de verdiepingshoogte. Door middel van trappen, hellingbanen en smalle doorgangen is het binnengebied opgedeeld in verschillende zones.

#5

DE CITADEL / BLOK 1 ALMERE-PORTZAMPARC-2006

- 52 woningen
- parkeergarage
- ca. 37.000 m² commerciële ruimte

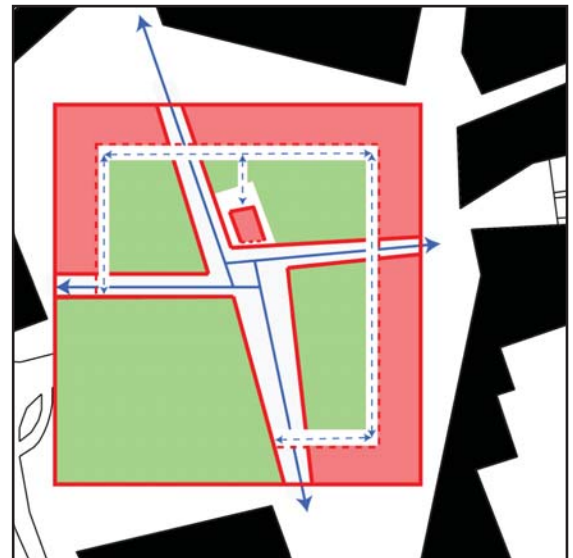
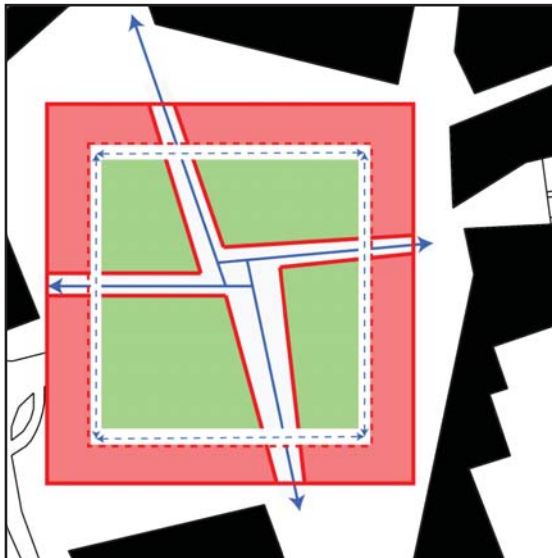
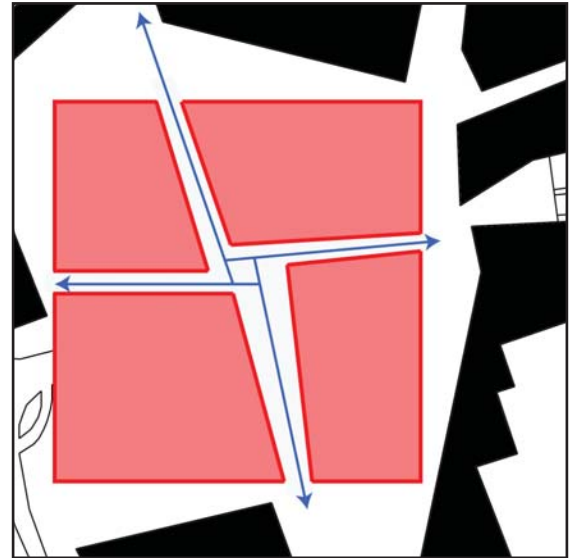
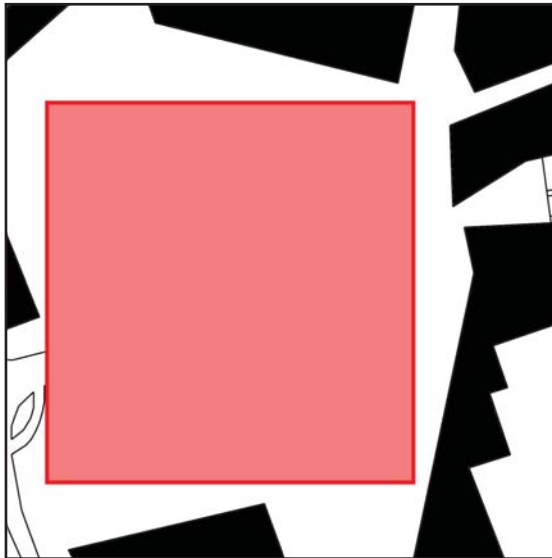


1:5000

Het woongebouw de Citadel ligt geheel eigenwijs als blok in het hart van de stedelijke structuur. Het blok is tevens een onderdeel van het winkelcentrum en stadshart van Almere Stad.

■ massa ■ plein ■ groen
- - - 'soft edge' — 'hard edge'

INTERPRETATIE GEBOUWMASSA



Verschillende openingen in de massa bepalen de routing door het gebouw. Boven de winkels is een tweede maaiveld georganiseerd waaraan de woningen geschakeld liggen.

AUTOMOBILIST

■ entree woongebouw ■ commerciële ruimte ■ straat ▶ rijrichting
← - - autoroute naar woongebouw ▨ parkeervakken



1:2500

Begane grond

De begane grond loopt geleidelijk op, waardoor er een parkeergarage onder het blok geplaatst kon worden. De autoweg is een onderdeel van het oude stedenbouwkundig plan van Almere Stad en loopt onder het gebouw door.

- entree woongebouw
 ■ commerciële ruimte
 ■ straat/fietspad
▶ rijrichting
 - - - fietsroute naar woongebouw
 bergingen



1:2500

Begane grond

Ook fietsers moeten onder het gebouw door. Hier bevindt zich tevens een bewaakte fietsenkelder, van waaruit je direct met de roltrap naar boven kunt, naar het winkelgebied.

VOETGANGER

- entree woongebouw
- commerciële ruimte
- voetpad
- looproute naar woongebouw
- verhoogd



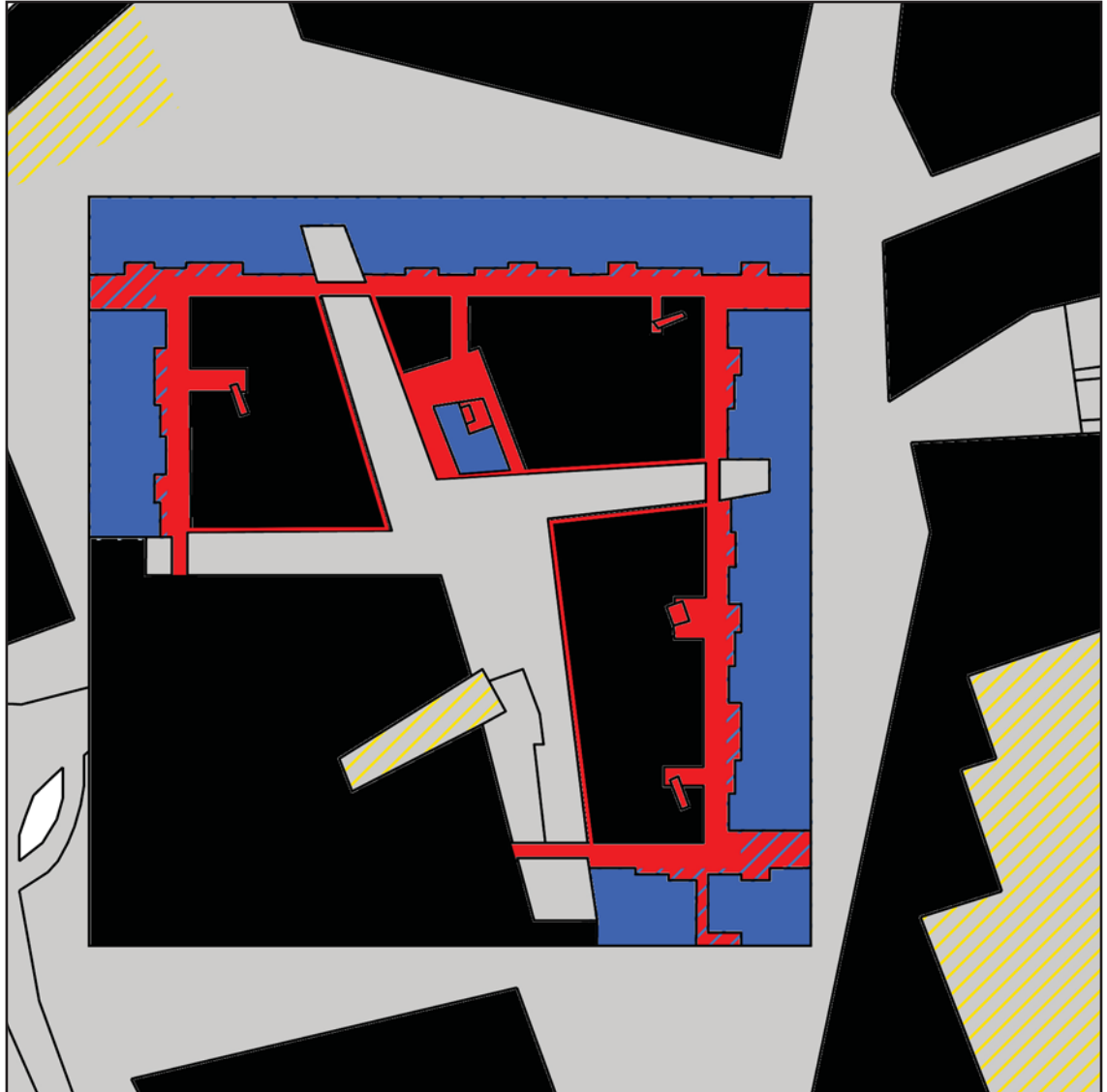
1:2500

Begane grond

Voetgangers kunnen zich vanuit alle richtingen langs de bebouwing bewegen, maar de hoofdroute is binnendoor. In het midden van het gebouw bevindt zich dan ook de ontsluiting naar de parkeergarage en de fietsenkelder. Het treinstation, culturele voorzieningen en verscheidene pleinen liggen op loopafstand.

■ openbaar terrein ■ commercieel/publiek ■ collectief
■ privé

TOEGANKELIJKHEID



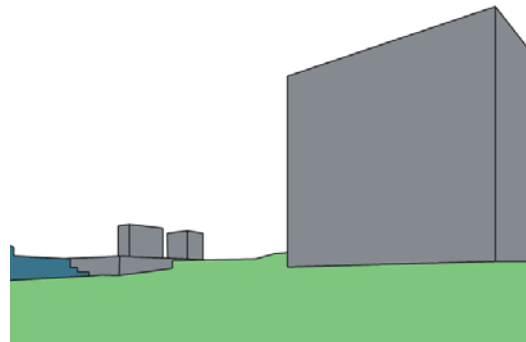
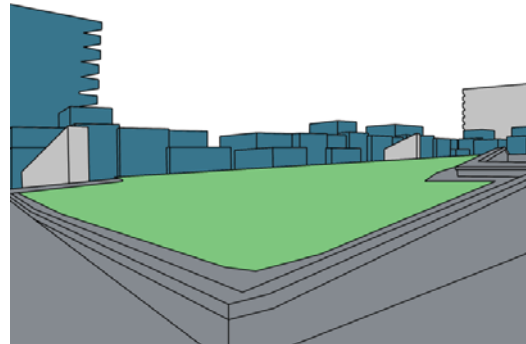
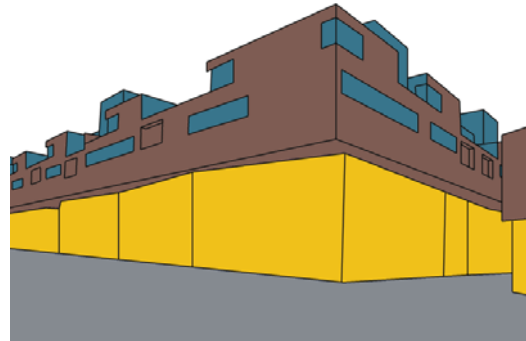
1:2500

2e verdieping

Op het niveau van de winkels is het gebied volledig openbaar. Het tweede maaiveld is alleen toegankelijk voor bewoners. De V&D heeft op dit niveau een zwevend terras boven de middenas, dat vanuit de winkel te betreden is. Het gebouw heeft groene daken, maar die zijn niet te betreden. Alle woningen hebben in de collectieve ruimte een privegedeelte voor hun woning.

GEVELS

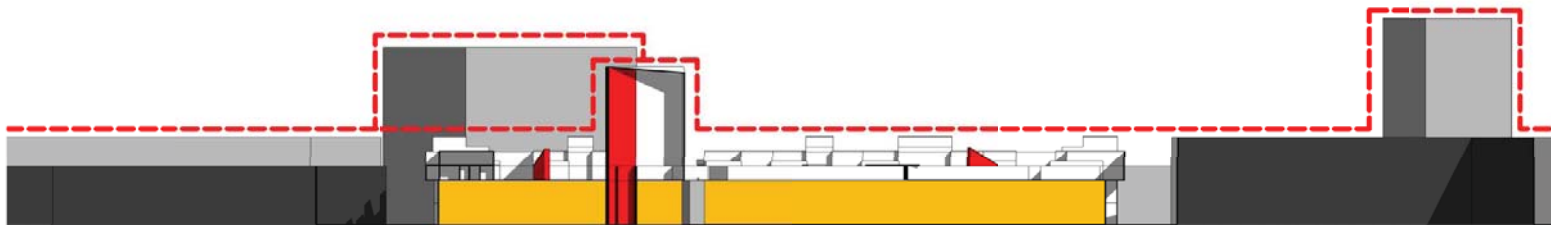
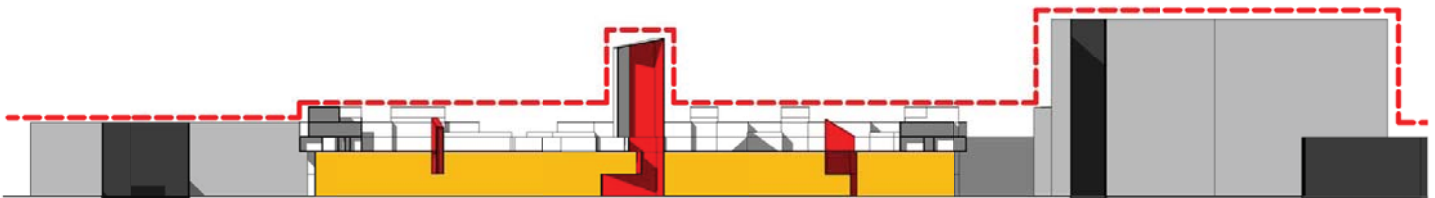
■ karakter ■ aansluiting □ stedelijk
■ groen ■ commerciële ruimte



Op het niveau van de winkels domineren de etalages in het straatbeeld. De donkere krans woningen daarboven zorgt ervoor dat het bouwblok als één geheel gelezen wordt ondanks de doorkruisende assen. Op het verhoogde maaiveld steken de gekleurde binnengevels van de rijtjeshuizen vrolijk af tegen het groen van de daken. De toren op dit niveau evenals de entrees zijn grouwer en hebben een stedelijke uitstraling.

■ commercieel/publiek ■ ontsluiting
- - - gebouwhoogte

GEBOUWHOOGTEN

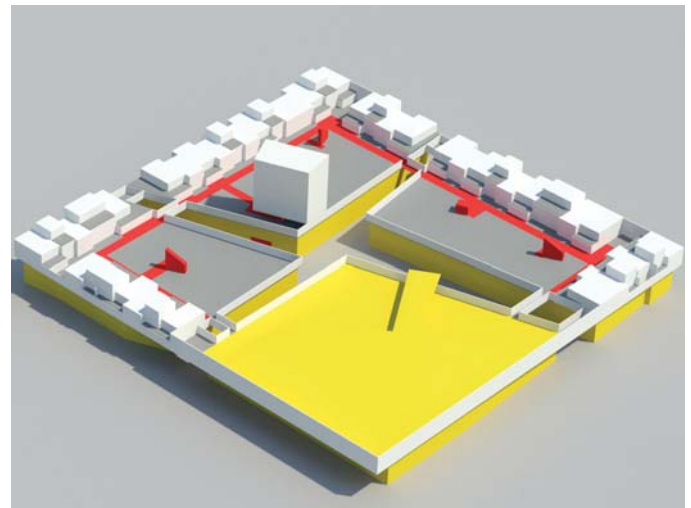
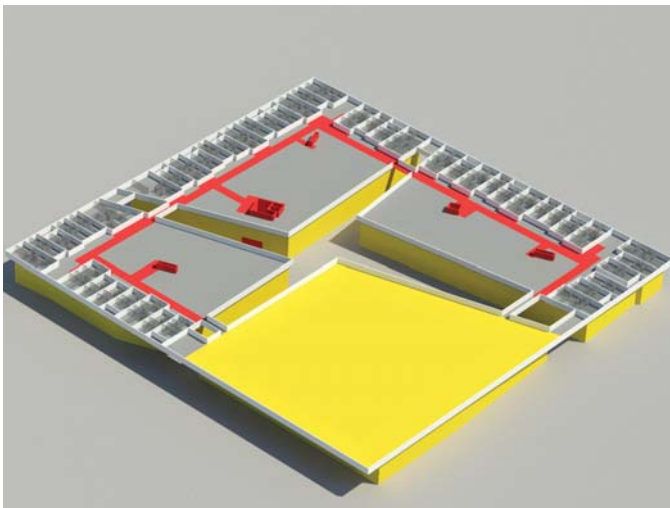
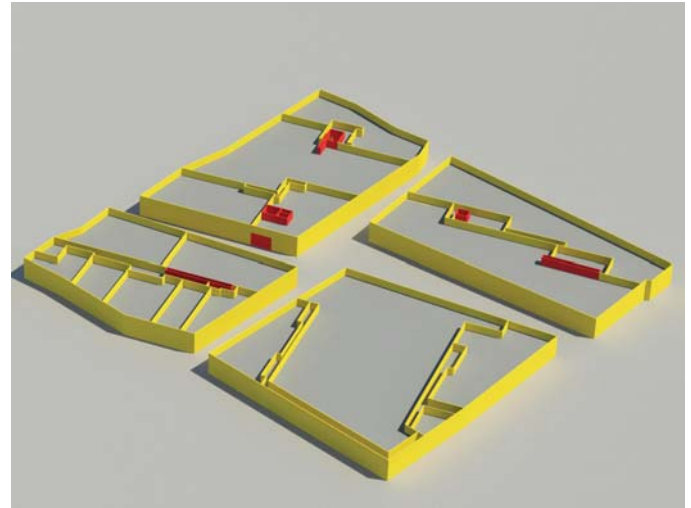
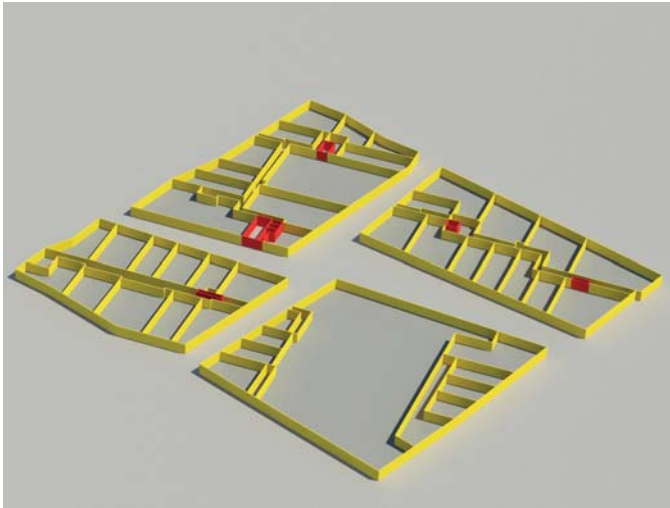


Het bouwblok sluit qua hoogte aan op de opliggende bebouwing. De toren die verrijst vanaf het midden van het verhoogde maaiveld is hier een uitzondering op, maar ook deze sluit qua hoogte aan op andere hoogbouw in de stad.

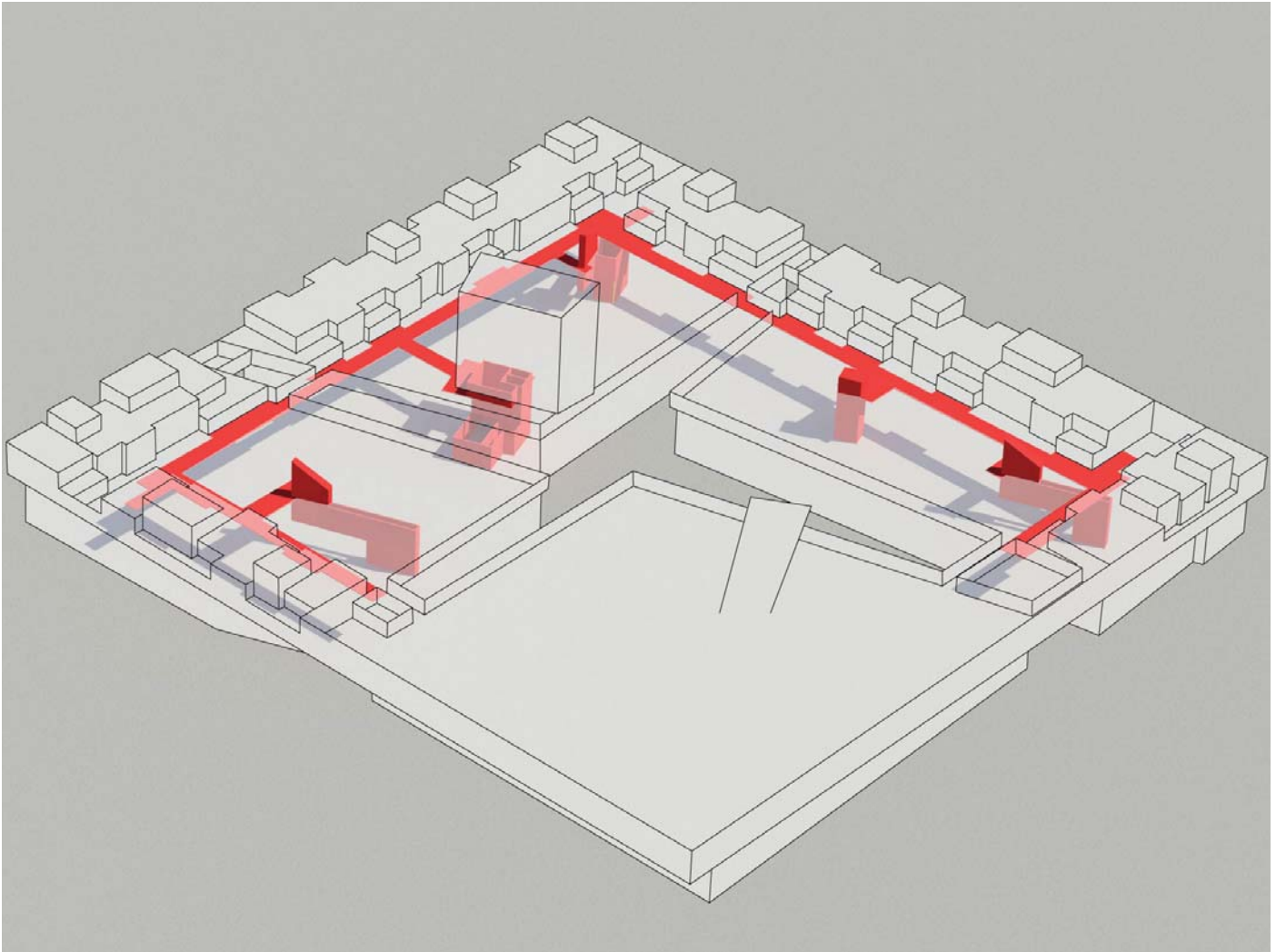
ONTSLUITING

■ ontsluiting

■ commerciële ruimte



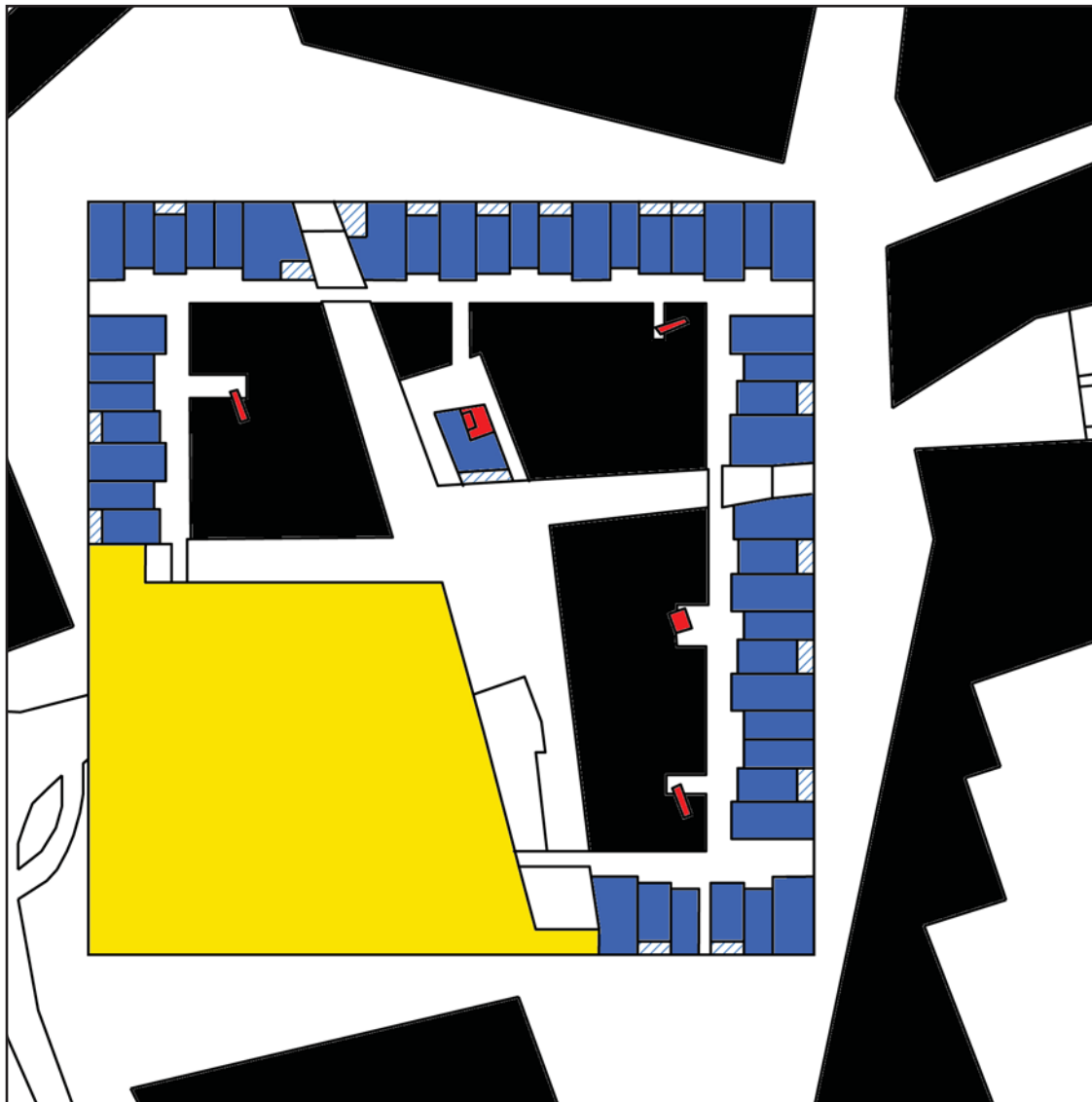
De woningen worden via een tweede maaiveld ontsloten en kunnen gezien worden als grondgebonden woningen. Vier trappenhuisen leiden vanuit de parkeergarage direct naar dit verhoogde niveau. In de plint van winkels is slechts één entree naar het tweede maaiveld. Dit portiek ontsluit tevens de toren.



Op het verhoogde maaiveld loopt de routing voor alle huizen langs. Deze routing kan dan ook gezien worden als een verlenging van de voortuin die de woningen hebben.

ORIËNTATIE

■ ontsluiting ■ woonruimte ▨ buitenruimte
■ commerciële ruimte



Alle woningen hebben een tweezijdige oriëntatie met een balkon richting de stad. Opvallend aan dit ontwerp is dat de woonruimte zich op de eerste verdieping van de woning bevindt. De voortuin op de begane grond is daardoor niet benaderbaar vanuit de woonkamer.

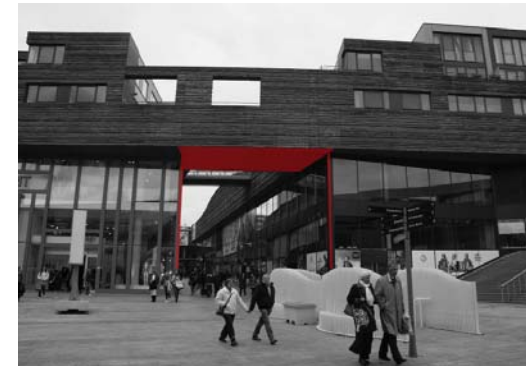
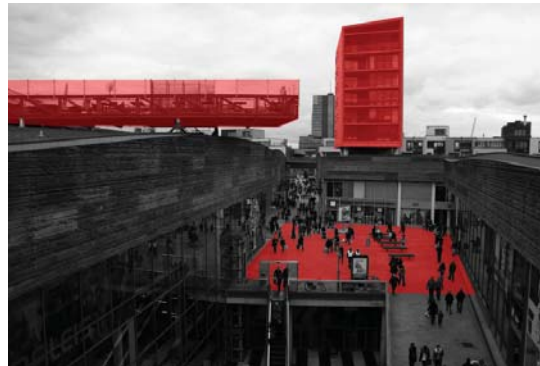
ENTREE



SCHAALVERKLEINING



ZONERING



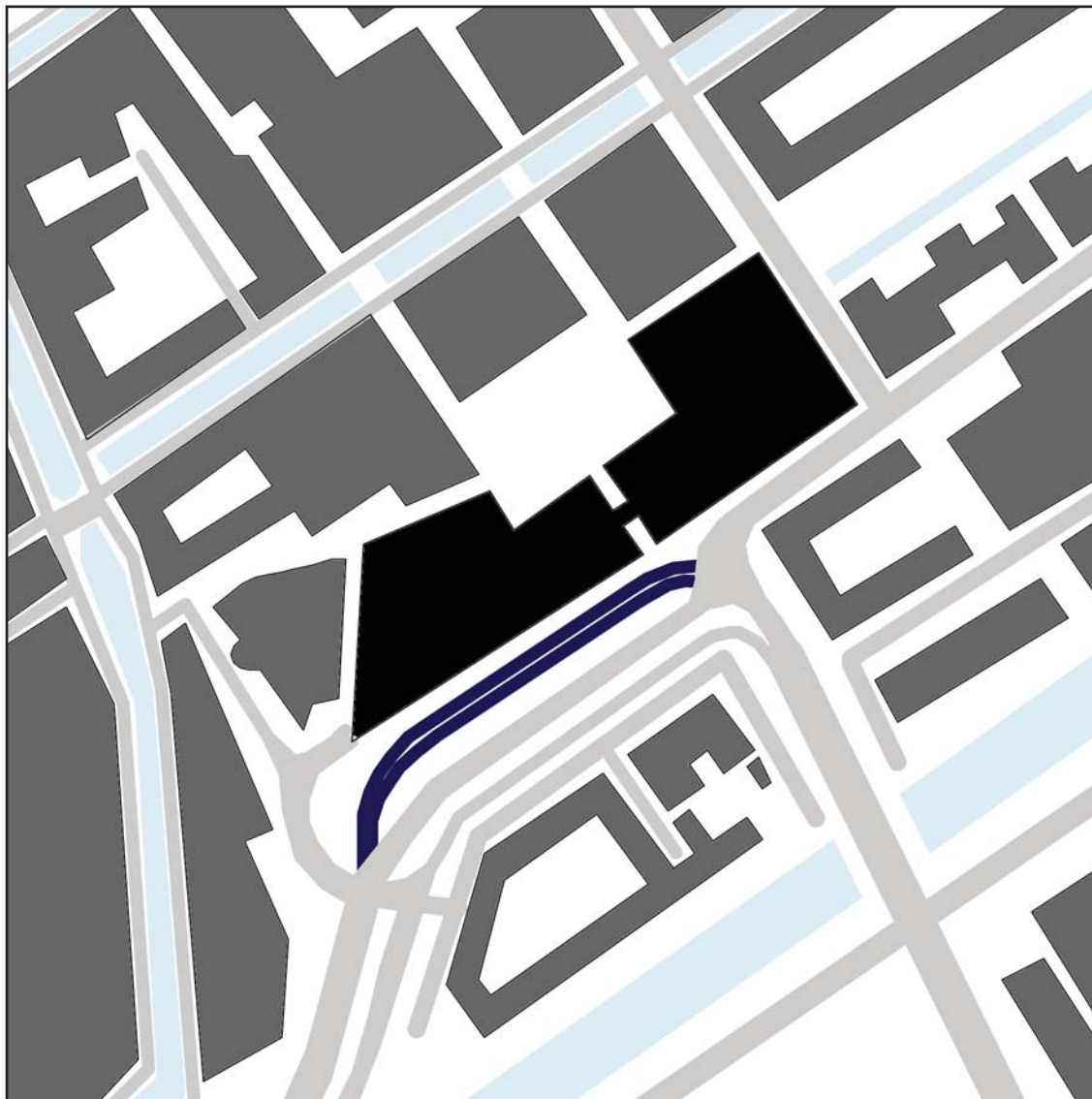
De trappenhuisen liggen los van de woningen en steken qua vorm af tegen de omgeving. De entrees van de woningen worden afgeschermd door terrasjes. De maat van de woningen is afleesbaar in de gevel en ook de omgang langs de rand van het tweede maaiveld heeft een menselijke maat. Het gebied wordt gezoned door bruggen tussen de bouwdelen waardoor doorgangen ontstaan. Te midden van de bebouwing ontstaat een plein dat gedefinieerd wordt door het overhangende terras van de V&D en de woontoren.

#6

ZUIDPOORT

DELFT-O'DONELL/AWG ARCHITECTEN-2003

- 85 woningen
- parkeergarage
- ca. 144.000 m² commerciële ruimte

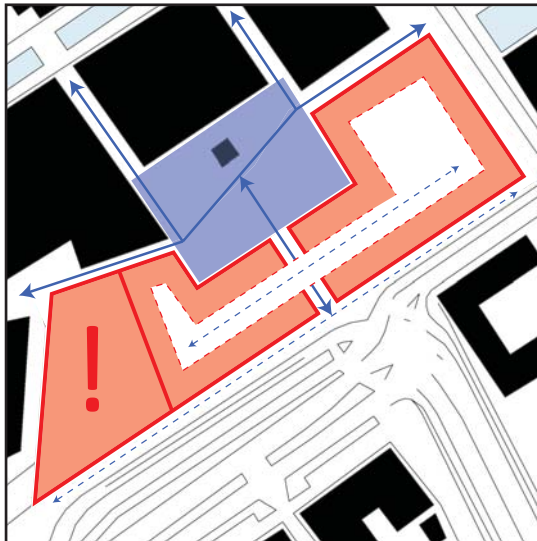
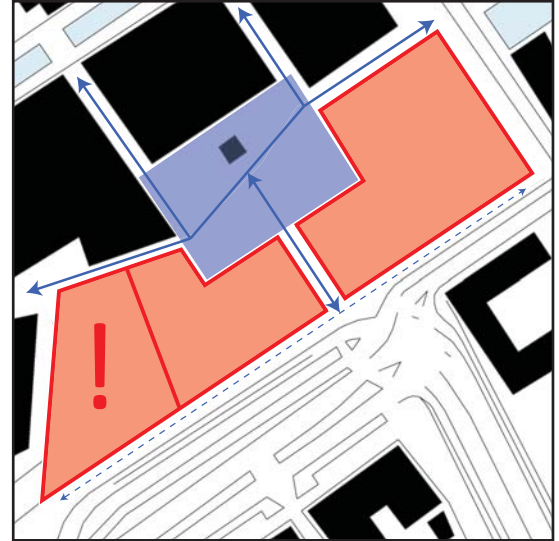
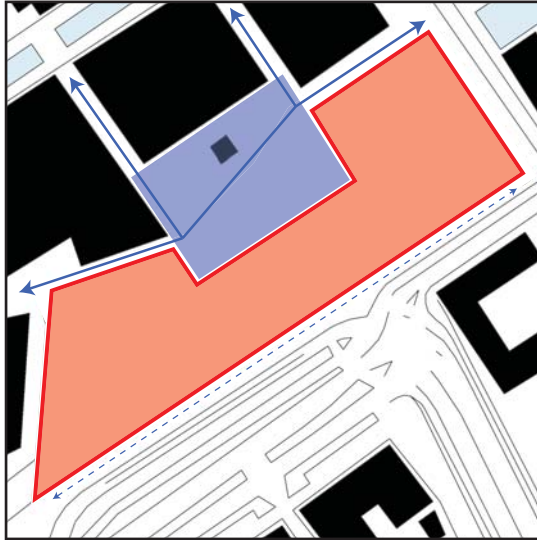


1:5000

Winkelcentrum/Woongebouw Zuidpoort voegt zich als bouwblok in de stedelijke structuur en creëert daarmee een plein dat afgeschermd van de weg ligt.

■ massa ■ plein ■ groen
- - - 'soft edge' — 'hard edge'

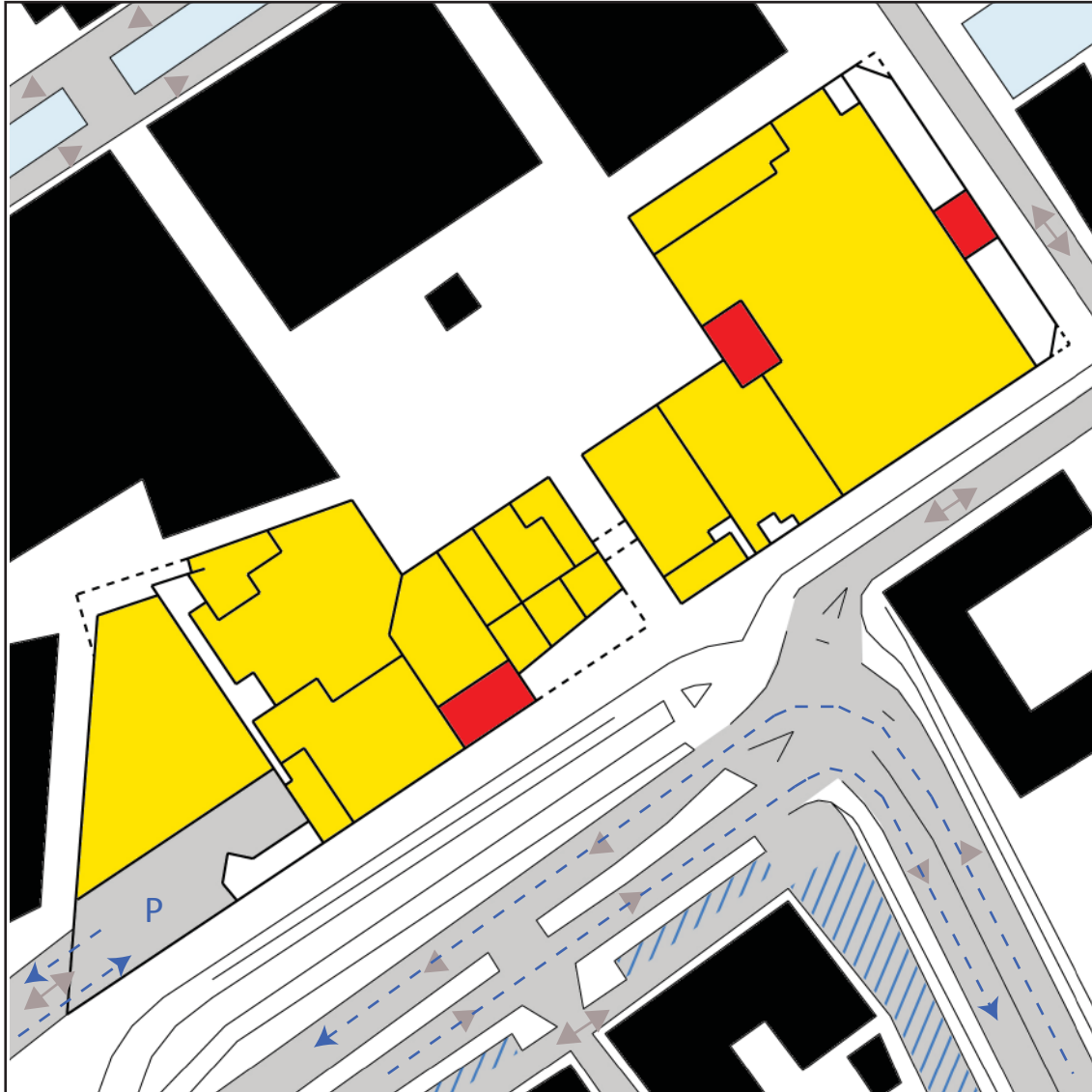
INTERPRETATIE GEBOUWMASSA



Het bouwblok wordt opgesplitst in twee delen die op een tweede maaiveld verbonden zijn. Het deel dat niet direct aan het plein grenst huisvest een bioscoop.

AUTOMOBILIST

entree woongebouw commerciële ruimte straat rijrichting
autoroute naar woongebouw parkeervakken

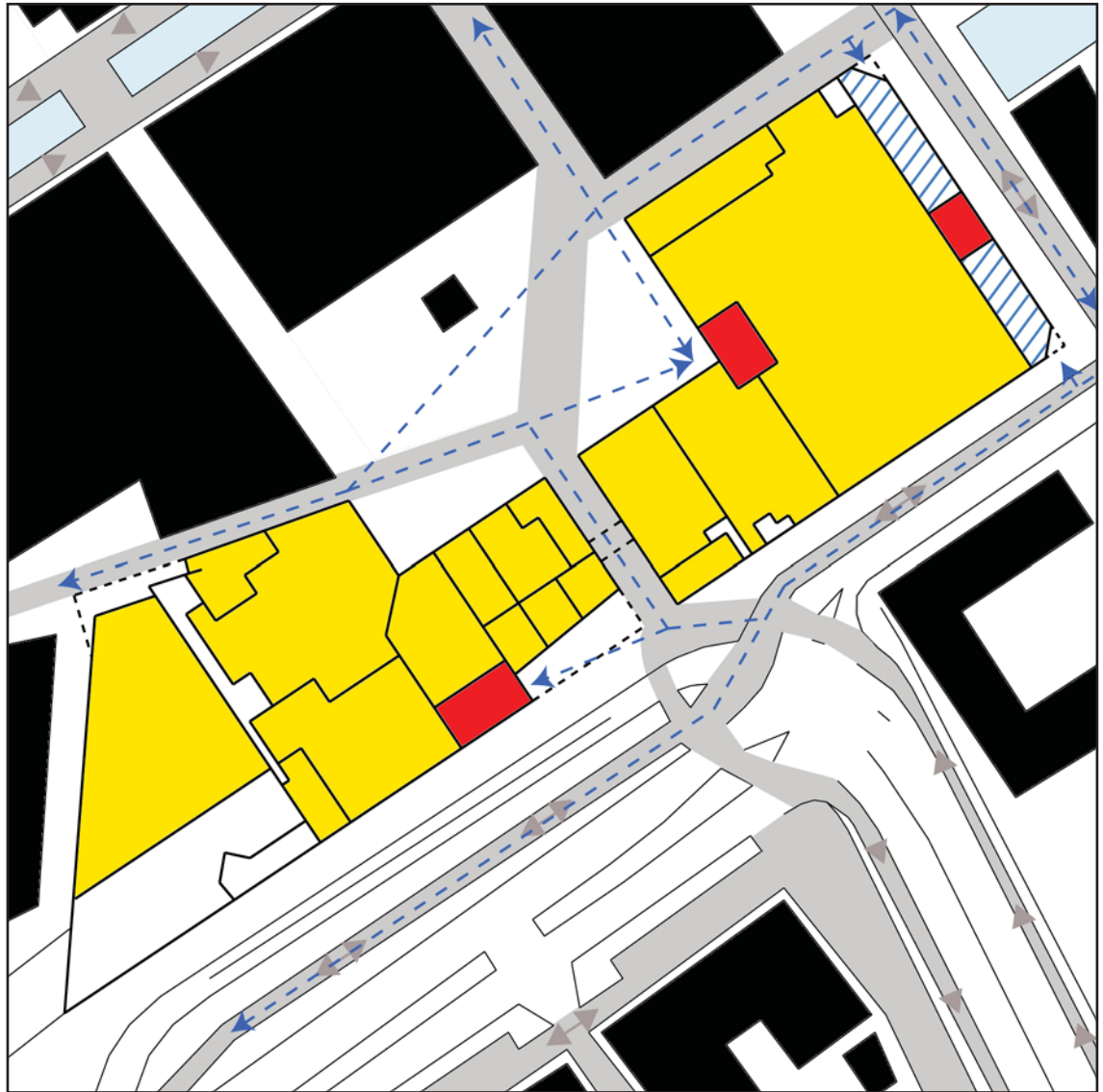


1:2500

Begane grond

Het gebouw ligt met zijn zuidoostzijde aan een drukke verkeersader. Onder de bioscoop is de ingang naar de parkeergarage.

- entree woongebouw
- commerciële ruimte
- straat/fietspad
- rijrichting
- fietsroute naar woongebouw
- bergingen



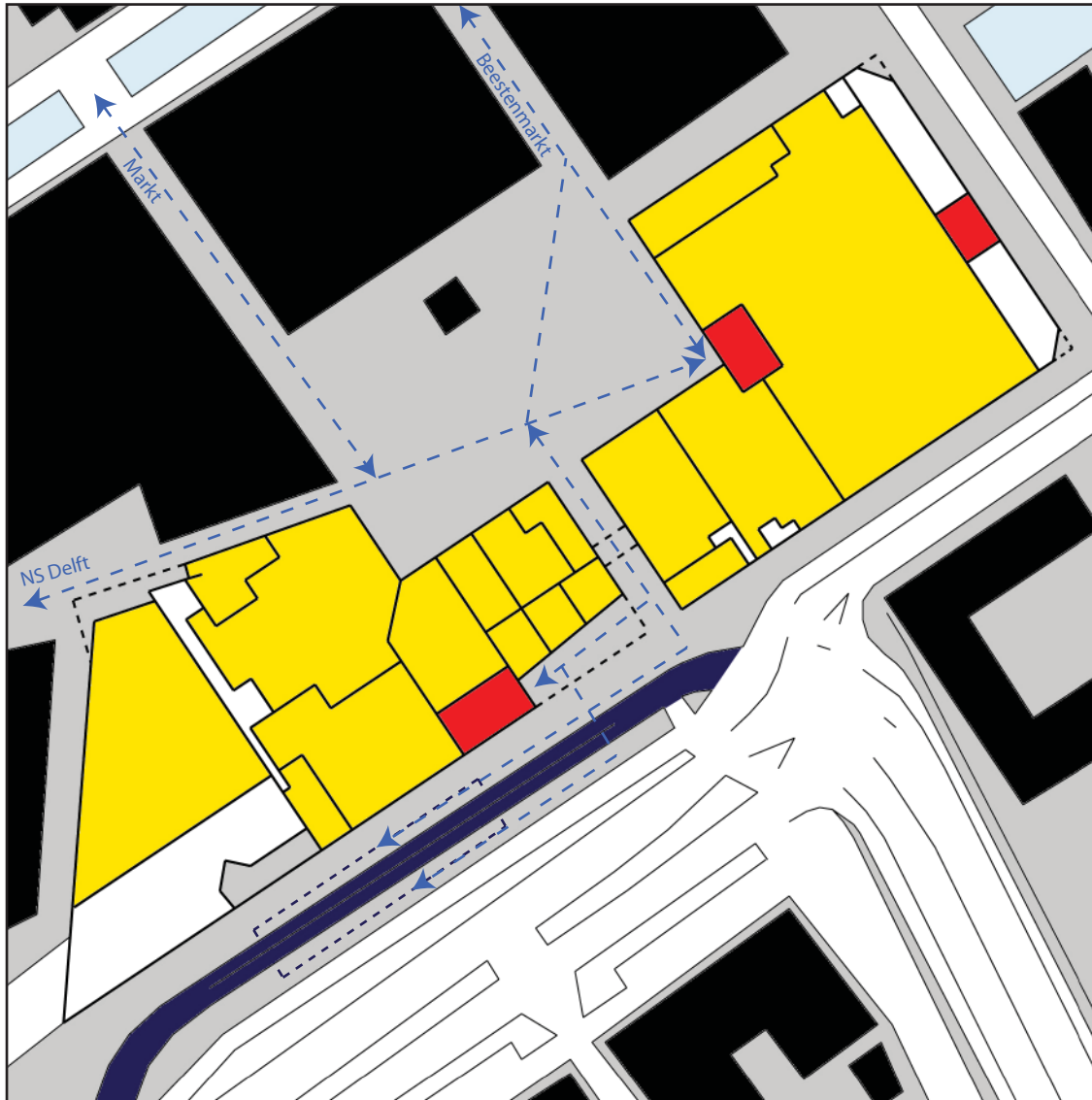
1:2500

Begane grond

Fietsers kunnen vrij door het gebied bewegen. In het oostelijke bouwblok bevinden zich bergingen.

VOETGANGER

entree woongebouw commerciële ruimte voetpad
looproute naar woongebouw verhoogd



1:2500

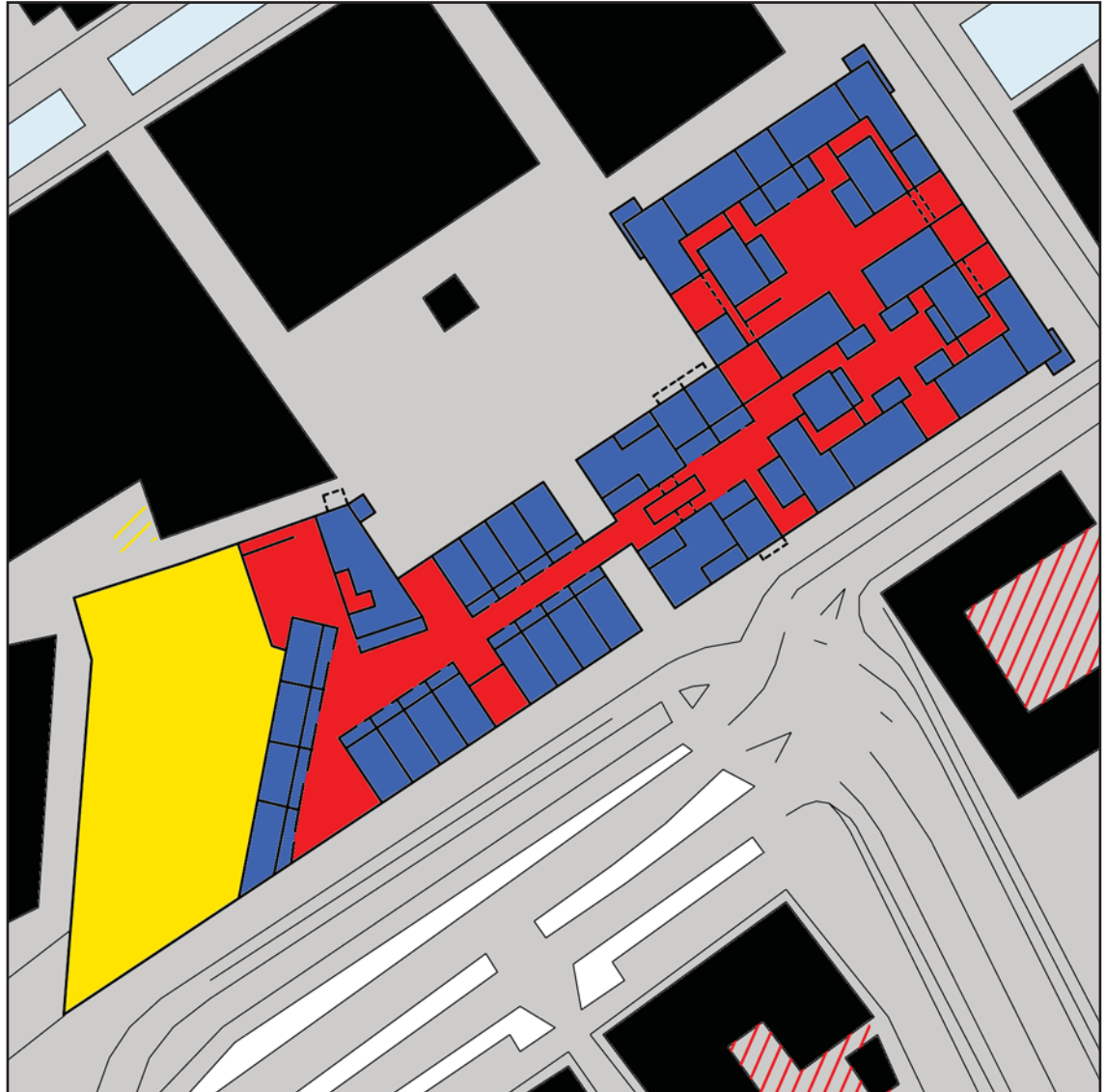
Begane grond

Voetgangers kunnen zich vrij door het gebied bewegen. Het gebouw heeft twee hoofdentrees. Eén direct aan het plein en de ander verscholen onder een arcade bij de doorgang. Het treinstation, de bushalte, culturele voorzieningen en verscheidene pleinen liggen op loopafstand.

openbaar terrein commercieel/publiek collectief

TOEGANKELIJKHEID

privé



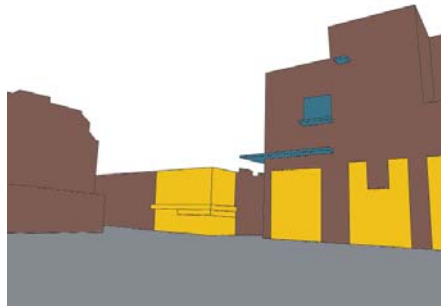
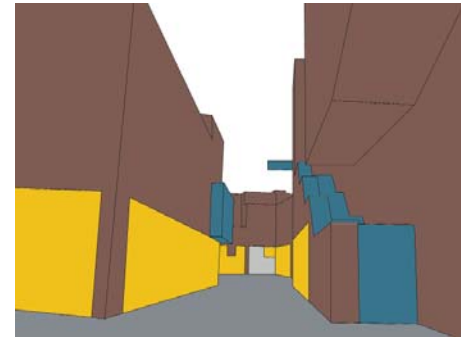
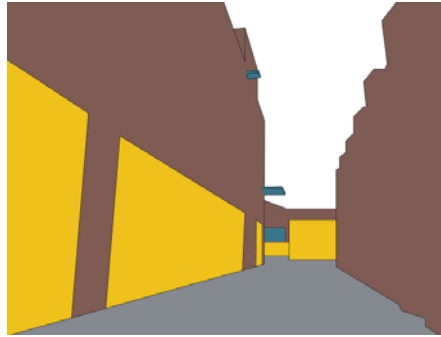
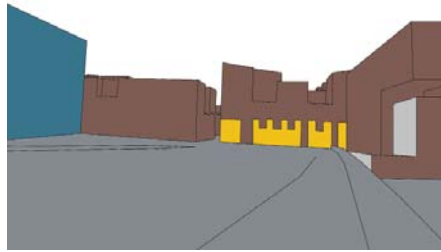
1:2500

2e verdieping

Op het niveau van de winkels is het gebied volledig openbaar. Het tweede maaiveld is alleen toegankelijk voor bewoners. Alle woningen hebben geschakeld aan de collectieve ruimte een tuin.

GEVELS

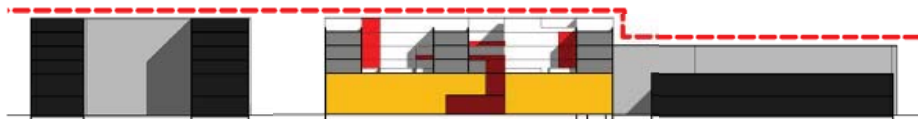
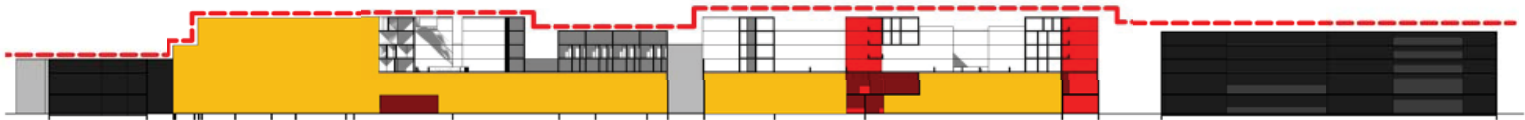
■ karakter ■ aansluiting □ stedelijk
■ groen ■ commerciële ruimte



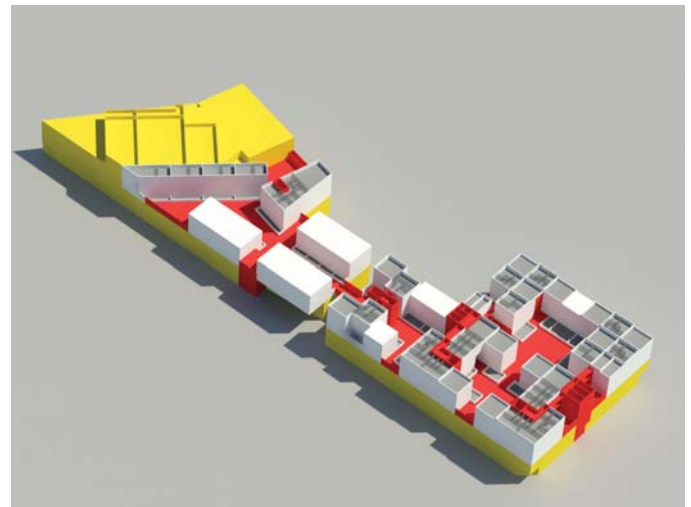
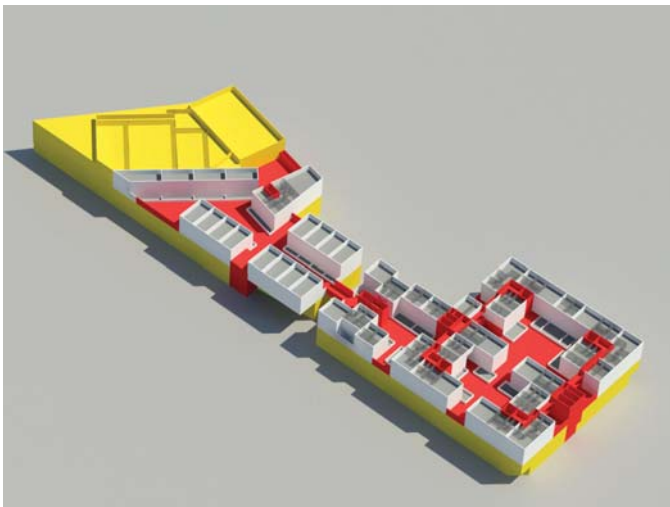
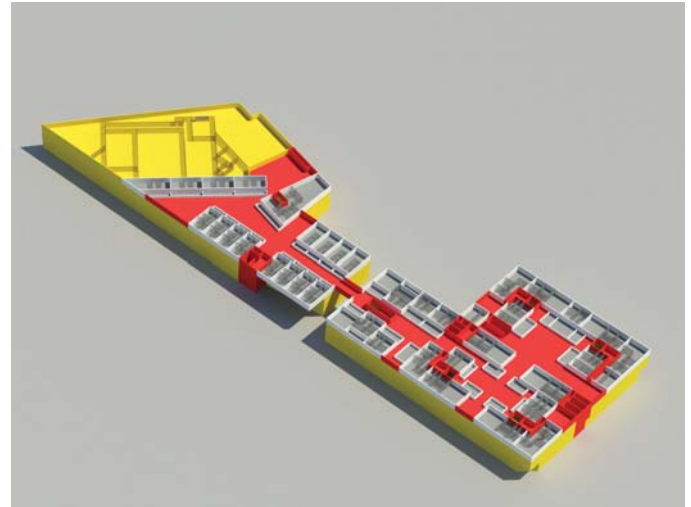
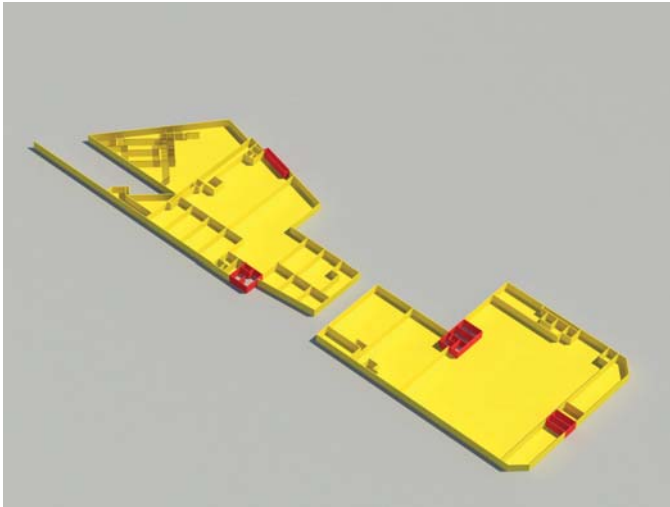
Op het niveau van de winkels domineren de etalages in het straatbeeld. Enkele balkons en een lange trap naar het tweede maaiveld zijn de enige accenten in een verder monotone gevel.

■ commercieel/publiek ■ ontsluiting
- - - gebouwhoogte

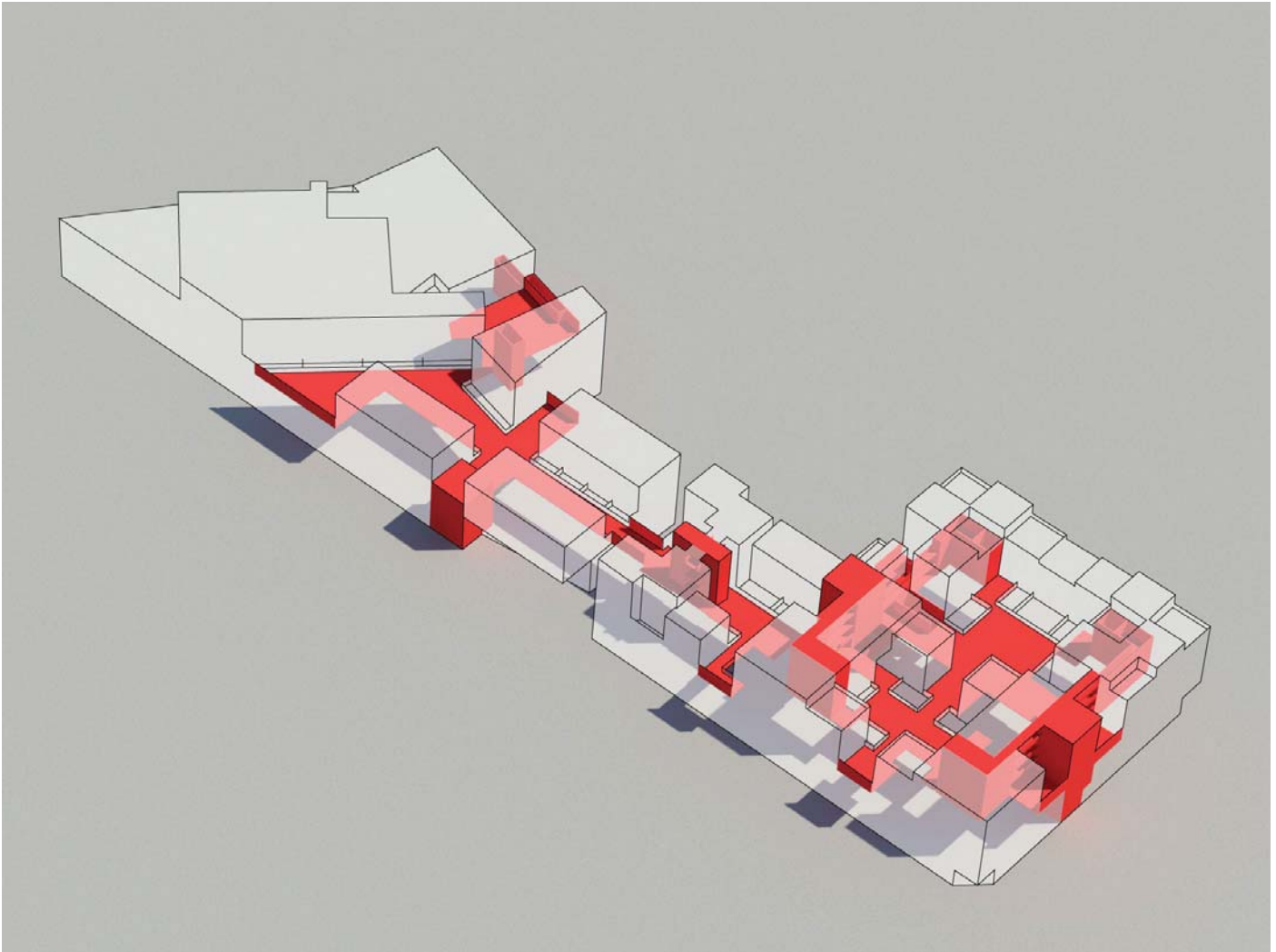
GEBOUWHOOGTEN



Het bouwblok is net iets hoger dan de omliggende bebouwing, waardoor het (zeker ten opzichte van de straatzijde) opvalt in zijn omgeving.



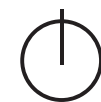
De woningen worden via een tweede maaiveld ontsloten. Tussen de grondgebonden woningen bevinden zich trappenhuisen die uitkomen op een corridorontsluiting naar de appartementen. Het tweede maaiveld is te bereiken via drie trappenhuisen die ingebed liggen in het bouwvolume. Beide gebouwdelen hebben tevens een steektrap die vanaf het maaiveld direct naar het verhoogde niveau leidt.



Het tweede maaiveld telt in totaal negen trappenhuisen, waarvan drie daadwerkelijk een entree vormen op de begane grond.

ORIËNTATIE

■ ontsluiting ■ woonruimte ▨ buitenruimte
■ commerciële ruimte



1:2500

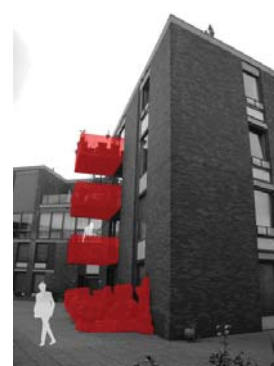
2e verdieping

Alle woningen hebben een tweezijdige oriëntatie met een tuin aan het tweede maaiveld.

ENTREE



SCHAALVERKLEINING



ZONERING


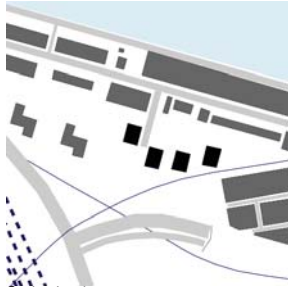


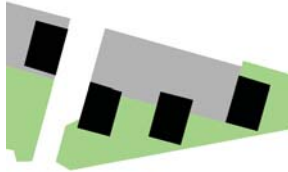

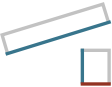

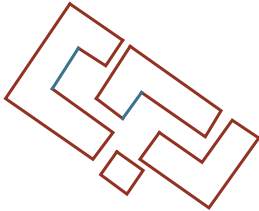

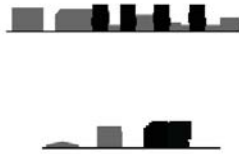



De lange steektrappen vermoeden een tweede maaiveld, maar nodigen (naast het feit dat ze afgesloten zijn voor het publiek) door hun lengte niet uit tot gebruik. De daadwerkelijke entrees vallen niet direct op in de gevel. Balkons zorgen voor een menselijk maat.

Het maaiveld wordt opgedeeld in zones doordat hofjes gecreeërd zijn tussen de verschillende stijpunten. Aan de hofjes liggen tuinen die het privedomein aangeven.

CONCLUSIE

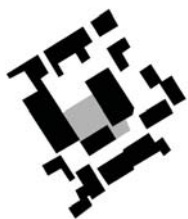
MASSA

	KRUISPLEIN	RIETLANDEN	SPAANSEKADE
MORFOLOGIE	 <p>Versmelt. Vormt een plein.</p>	 <p>Contrasteert. Volumes in de open ruimte.</p>	 <p>Versmelt. Vormt hoven en een boulevard.</p>
TYOLOGIE	 <p>Wonen aan een plein.</p>	 <p>Wonen aan een plein.</p>	 <p>Wonen aan een hof.</p>
GEVELS	 <p>Versmelt. Contrasteert ter hoogte van het plein.</p>	 <p>Contrasteert.</p>	 <p>Versmelt. Alleen de gevels georiënteerd op de zon contrasteren.</p>
HOOGTE	 <p>Versmelt.</p>	 <p>Versmelt met de omliggende gebouwhoog- ten, maar het contrasteert met de grote open ruimte er omheen.</p>	 <p>Versmelt. Trapsgewijze oriëntatie op de zon.</p>

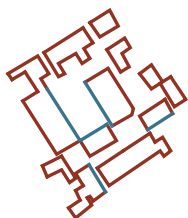
MARIAPLAATS



Versmelt.
Vormt hoven.



Wonen aan een hof.



Versmelt.
Alleen de appartementengebouwen hebben een contrasterende gevel.



Versmelt.
Alleen de kerktoren is hoger. Deze is vanuit verschillende punten in het plan zichtbaar.

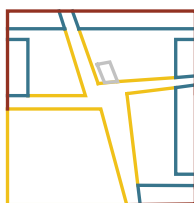
DE CITADEL



Contrasteert.
Vormt pleinen.



Wonen aan een tweede maaiveld boven de winkels.



De buitenzijde van het blok versmelt, de binnenzijde contrasteert.



Versmelt.

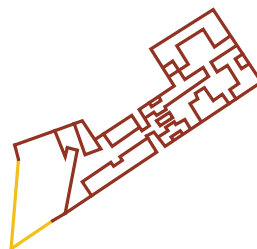
ZUIDPOORT



Versmelt.
Vormt een plein.



Wonen aan een tweede maaiveld boven de winkels.



Versmelt.



Versmelt.

LEGENDA

- project
- bebouwing
- straat
- openbaar vervoer
- water

- project
- tweede maaiveld
- verhoogd
- groen
- water

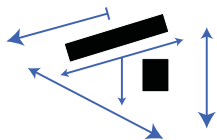
- aansluiting
- karakter
- stedelijk
- commerciële functie

- project
- omliggende bebouwing

ROUTING

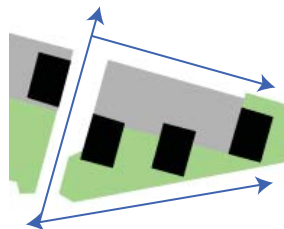
BEWEGING

KRUISPLEIN



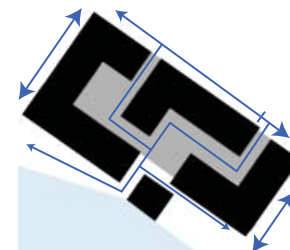
Bepaald door de bebouwing.
Doodlopende straat aan de noordzijde.

RIETLANDEN



Bepaald door stedenbouwkundige inrichting.
Doodlopende straat tussen de gebouwen.

SPAANSEKADE



Bepaald door bebouwing.
Doodlopende straat aan de noordzijde.

ENTREE



Contrasterend.
Overdekt.

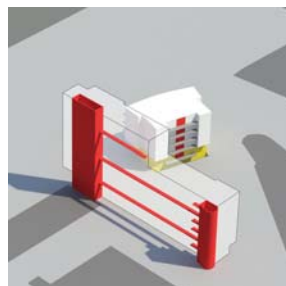


Contrasterend.
Niet overdekt.

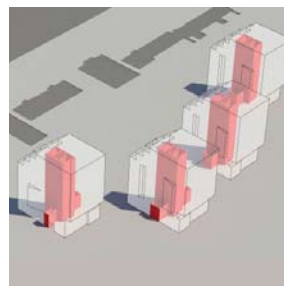


Contrasterend.
Overdekt.

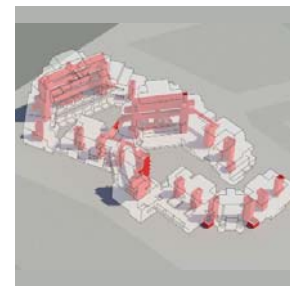
ONTSluitING



Blokvormig volume: extern (galerij aan de noordzijde).
Klein volume: intern (kern).

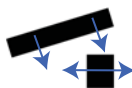


Intern (kernen).

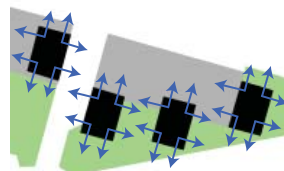


Vooral intern (kernen en corridors), met enkele externe galerijen.

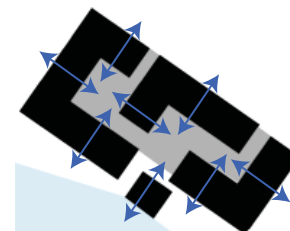
ORIËNTATIE



Blokvormig volume: eenzijdig (op plein).
Klein volume: tweezijdig.

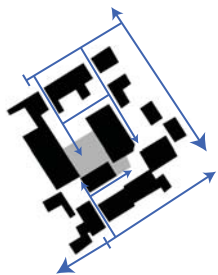


Tweezijdige oriëntatie per appartement.



Tweezijdige oriëntatie per appartement.

MARIAPLAATS



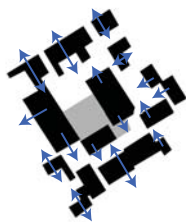
Bepaald door bebouwing.
Doodlopende straat aan noord- en zuidzijde.



Versmelt.
Overdekt.

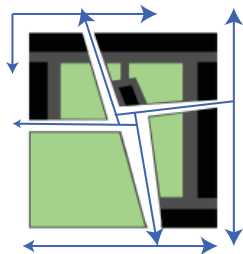


Intern (kernen).



Eén- of tweezijdige oriëntatie op tuinen en binnenruimte.

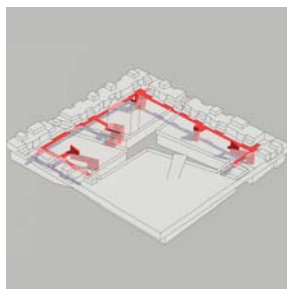
DE CITADEL



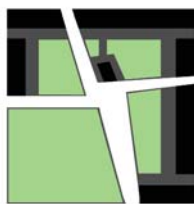
Bepaald door bebouwing.
Voetgangerszone.



Contrasterend.
Niet overdekt.
Leidt direct naar de parkeergarage.

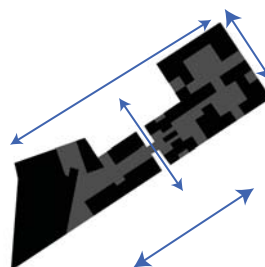


Intern naar het dek (kernen). Extern voetgangersgebied naar de woningen.



Geen woonruimte direct aan het tweede maaiveld gelegen.

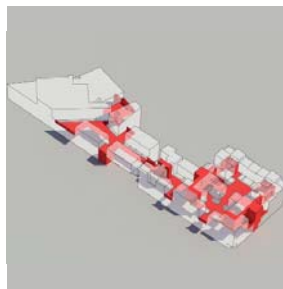
ZUIDPOORT



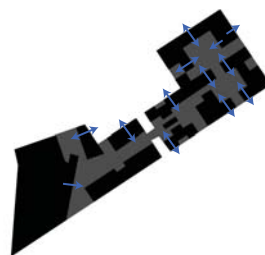
Bepaald door bebouwing.
Overwegend voetgangerszone.



Versmelt.
Niet overdekt.



Intern naar het dek (kernen). Extern voetgangersgebied naar de woningen.



Tweezijdige oriëntatie. Eén strook aan de zuidzijde heeft geen woonruimte direct aan het tweede maaiveld gelegen.

LEGENDA

- project
- tweede maaiveld
- verhoogd
- groen
- water
- richting
- doodlopend

- detaillering entree

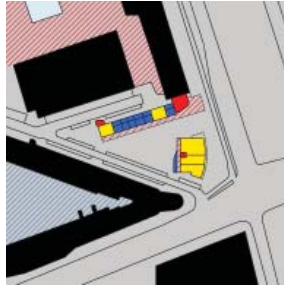
- ontsluiting

- project
- tweede maaiveld
- verhoogd
- groen
- water
- oriëntatie

MENS EN STAD

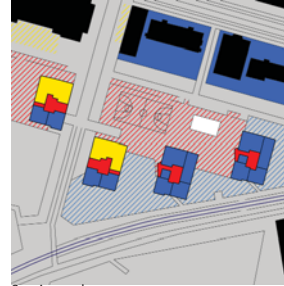
TOEGANKELIJKHEID

KRUISPLEIN



Openbaar.
Plint blokvormig volume: bergingen.
Plint klein volume: horeca.

RIETLANDEN



Semi-openbaar.
Plint straatzijde: kantoren.
Plint plein- en parkzijde: wonen.

SPAANSEKADE

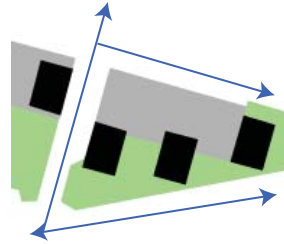


Semi-openbaar.
Plint waterzijde: horeca.
Plint overig: bergingen.

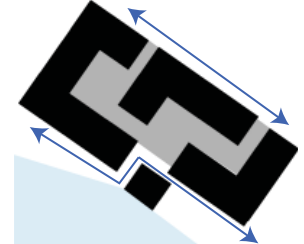
PASSANT



Langs het gebouw dankzij de dode plint aan het plein.



Langs het gebouw dankzij het verhoogde plein en het park.



Langs het gebouw dankzij het verhoogde hof.

ZONERING



Panoramazicht vanaf het dakterras.



Verhoogd plein.



Opdeling van het hof in twee delen.

VERKLEINING



Zichtbare verdiepingshoogte dankzij de streken in de gevel.

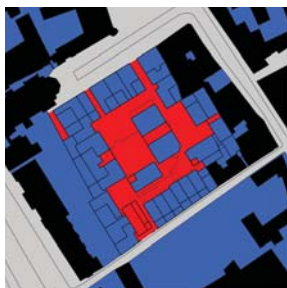


Basketbalveld.

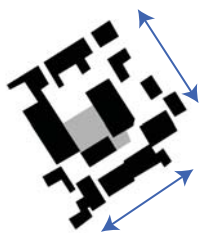


Trappen en balkons.

MARIAPLAATS



Collectief met privétuinen.
Plint: wonen.



Langs het gebouw dankzij het afgesloten hof.

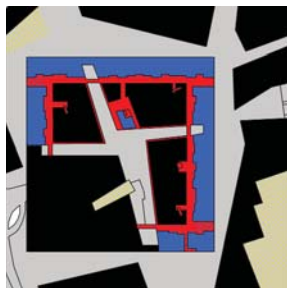


Verhoogd plein.

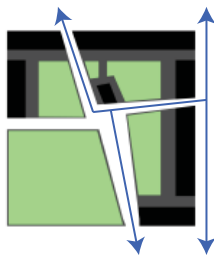


Trappen, hellingbanen, balkons en smalle steegjes.

DE CITADEL



Maaiveld: openbaar, met winkels in de plint.
Tweede maaiveld: collectief met privétuinen, met wonen in de plint.



Door het gebouw dankzij de winkels in de plint.



Opdeling middels bruggen van het tweede maaiveld.

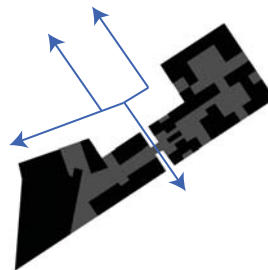


Individuele woningen zijn zichtbaar in de gevel.

ZUIDPOORT



Maaiveld: openbaar, met winkels en een bioscoop in de plint. Tweede maaiveld: collectief met privétuinen, met wonen in de plint.



Door het gebouw richting het plein dankzij de winkels in de plint.



Ontsluitingskernen, plantenbakken en privétuinen.



Balkons en privétuinen.

LEGENDA

- bebouwing
- openbare ruimte
- publiek
- collectief
- privé

- project
- tweede maaiveld
- verhoogd
- groen
- water
- looproute

- elementen zonering

- menselijke maat

KRUISPLEIN

De twee woongebouwen tekenen zich groww af vanaf de straatzijde. De fastfoodketens in de plint van het losse volume trekken de aandacht en liggen relatief gunstig op de looproute naar station Rotterdam Centraal. Wie om het volume loopt stuit op een onverwachts plein waar niks te beleven valt. De gevels hebben hier een frisse kleur en de balkons verraden dat ze bij mooi weer weldegelijk gebruikt worden. De achterzijde van het langgerekte volume doet zich voor als een achtersteegje, terwijl juist hier de entrees van de appartementen aan grenzen. De gebouwen verweven qua verschijningsvorm met de stad, maar het plein doet niet actief mee als publiek domein. Mecanoo is er wel in geslaagd een intiem woonmilieu te creëren door de gebouwen de ruimte te geven en het plein als buffer te gebruiken.



RIETLANDEN



De vier gebouwen tekenen zich opvallend af tegen hun achtergrond. De gebouwen zijn enkel te betreden via het verhoogde plein en verder omsloten met gras. Doordat de deur van een massieve plaat is en de gevel uitgevoerd in glimmend aluminium hebben de gebouwen iets weg van extreem hoge loodsen. Midden op het plein is een basketbalveld. Aan de rand beginnen de eerste woningen. Om privacyredenen hebben de bewoners met behulp van potten, kinderspeelgoed en tuinmeubilair een bufferzone gecreëerd tussen het publieke deel en hun woonkamer. De gebouwen contrasteren met de omgeving en liggen relatief ver uit het centrum. Met het plein is een speelplaats voor kinderen in de buurt gecreëerd, maar doordat het verhoogd ligt kan het niet als actief publiek domein gerekend worden. De bebouwing is zo ruim opgezet en tegelijkertijd zo dicht op de openbare ruimte gebouwd, dat het intieme woonmilieu te niet wordt gedaan.

SPAANSEKADE

De bebouwing is geheel opgenomen in het stadsbeeld met de vrolijke balkonnetjes op het zuiden. Op zonnige dagen is het een drukte van jewelste bij de horecaterrasjes aan de boulevard. Doordat het hof verhoogd is, wordt de passant om het gebouw geleid, waardoor aan de binnenzijde altijd een serene rust hangt. De grote plantenbakken kunnen helaas niet voorkomen dat deze pleintjes wat doods aan doen. Blom is er in geslaagd het gebied actief bij het publieke domein van de stad te betrekken en gelijktijdig een intiem woonmilieu te creëren.



MARIAPLAATS



Ook hier is de bebouwing geheel opgenomen in het stadbeeld. Dankzij de schakeling van de gebouwen zijn op het binnenterrein verschillende pleintjes gecreëerd. Doordat het hof afgesloten kan worden voor het publiek en de tuinen ommuurt zijn, komt het collectieve domein niet tot leven. Door het toepassen van smalle steegjes en een oude stedelijke structuur wordt een intiem woonmilieu gecreëerd, maar door de formele materialisering en detaillering van het plan wordt dit niet zo beleefd.

DE CITADEL

Dit bouwblok vormt het hart van het winkelcentrum van Almere Stad en is in dat opzicht hecht verweven met de stad. De woningen liggen geschakeld aan een tweede maaiveld rondom een wijds grasveld. Iedere entree wordt door middel van een laag muurtje van de collectieve omgang gescheiden, maar door de doorgaande bestrating zien deze terrassen er formeel uit. De grote afstand tussen de woningen die wordt veroorzaakt door het grasveld draagt sowieso niet bij aan intimiteit, waardoor dit tweede maaiveld wat doods aan doet.



ZUIDPOORT



Ook dit bouwblok is onderdeel van het winkelcentrum met woningen aan een tweede maaiveld. Hier liggen de woningen geklusterd om pleintjes en straatjes. De privétuinen worden omkaderd met plantenbakken en overall is kinderspeelgoed zichtbaar. Er is duidelijk sprake van een intiem woonmilieu en verweving met de stad.

ESSAYS

Van stedelijke allure naar de kleine schaal. *Thuis in de stad.*

De Zuidas, het beloofde nieuwe centrum van Amsterdam. Volledig in het groen gelegen met het Amsterdamse Bos aan de westkant, het Beatrixpark in het noordoosten en het Amstelpark aan de oostkant. De A10, die dwars door het gebied loopt, zorgt samen met het centraal gelegen openbaarvervoersknooppunt Station Zuid voor een ideale ontsluiting. Kantoorgebouwen schieten er als paddenstoelen uit de grond, maar de Zuidas wil meer zijn dan een central business district. De gemeente streeft naar een stedelijke identiteit met een mix van werken, wonen, onderwijs en recreatie.¹ Naast de bestaande kantoor-torens wordt er vandaag de dag hard gewerkt aan de realisatie van appartementencomplexen.

Mensen die het geluk hebben om in Amsterdam Zuid te wonen, wonen niet 'in Zuid', maar 'op Zuid'. Het leven is er mooi, aangenaam, verfijnd en beschaafd. Daarom is 'op Zuid wonen' ook zo geliefd en beroemd, tot ver over de stadsgrenzen.²

De verkooppraatjes klinken veelbelovend. De ligging laat dan ook niets te wensen over; zowel de binnenstad van Amsterdam als recreatiegebieden liggen op fietsafstand en zijn tevens gemakkelijk bereikbaar met het openbaar vervoer. Of de stadsmens op de Zuidas ook zijn thuis kan vinden is echter nog maar de vraag.

Eén van de opkomende woonbuurten is Gershwin. Gershwin ligt ten zuiden van het station en grenst aan de bestaande woonwijk Buitenveldert. Vanaf station Zuid naar Gershwin kruis je het Gustav Mahlerplein. Dit plein is het middelpunt van Mahler, dat op één woongebouw na, enkel kantoorpanden kent. Mahler is dus een relatief monofunctioneel gebied. De gebouwen zijn stuk voor stuk torens van minstens acht verdiepingen. Vanaf de straat

¹ Gemeente Amsterdam DRO, *Visie Zuidas*, 9 september 2009, p5

² http://www.opzuidamsterdam.nl/opzuid/welkom_in_opzuid [24 april 2012]

verrijzen ze als geometrische composities opgebouwd uit een repetitie van elementen. De strakke gevels worden in de plint enkel onderbroken door entrees, die lang niet altijd te onderscheiden zijn van het geheel. De massale kantoortorens hebben een introvert karakter. Zij die er niets te zoeken hebben, zullen er niks vinden ook. Aan het begin van de werkdag wordt een stroom mensen de gebouwen ingelokt om ze aan het eind van de dag weer uit te spuwen. Slechts bij mooi weer komen de kantoorlieden naar buiten in hun lunchpauze. Op het spitsuur na zijn de straten vrijwel leeg. Ook de inrichting van de straten is minimalistisch. De torens zijn bijna allemaal van groene daken voorzien, maar op straatniveau heb je daar geen flauw benul van. In de openbare ruimte zijn sporadisch bomen opgenomen. Het Gustav Mahlerplein wordt begrensd door vier immense torens die weinig tot de verbeelding spreken. De rijen witte bankjes steken sterk af tegen het grijze decor van tegels en de sculpturale straatlantaarns daartussen hebben een vervreemdend effect op het toch al sterk overgedimensioneerde plein. Kort samengevat, Mahler heeft alles behalve de uitstraling van een woonomgeving. Vooralnog heeft Gershwin een gelijksoortige opzet. Hoe kan een gebied met stedelijke allure bijdragen aan de ervaring van het intieme woonmilieu?



Afbeelding 1: Mahler



Afbeelding 2: Gustav Mahlerplein

Het intieme woonmilieu

Intuïtief associëren we het intieme woonmilieu met een thuis. Met thuis bedoelen we dan niet alleen de beschutting van het woonhuis, maar ook de binding met de woonomgeving. Iedereen is bekend met het gevoel van thuis, maar de interpretatie van dit gevoel is niet eenduidig te definiëren doordat ieder individu het anders ervaart. Desalniettemin worden er vanuit verschillende takken van de wetenschap met regelmaat studies gedaan naar het functioneren van het intieme woonmilieu. Uit deze studies blijkt dat er met de bebouwde omgeving wel degelijk invloed uitgeoefend kan worden op de ervaring van het thuisgevoel. Felizitas Lenz-Romeiss beschrijft vanuit een sociologische invalshoek de betekenis van thuis voor de moderne stad. In haar boek *The City – New Town or Home Town?* onderbouwt ze de sociologische definitie van thuis, “een symbolische gehechtheid aan plaats”.³ De geograaf Yi-Fu Tuan behandelt in zijn boek *Space and Place; the perspective of experience* de manier waarop mensen ruimte ervaren en de mate van binding met de omgeving die daaruit voortvloeit. Tot slot hebben de socioloog William H. Whyte en de architect Jan Gehl beiden onderzoek gedaan naar het gedrag van de mens ten opzichte van de bebouwde omgeving met de nadruk op het gebruik van de openbare ruimte. Hoewel de auteurs een andere achtergrond hebben vertonen de vier studies veel overlap. Daardoor ben ik ervan overtuigd dat zij er, onafhankelijk van elkaar, in geslaagd zijn de kenmerken van het intieme woonmilieu bloot te leggen. In dit essay zal ik de onderzoeken aan elkaar verbinden en reflecteren op de stad. Tot slot introduceer ik de bevindingen van Whyte en Gehl ten aanzien van de ideale stedenbouwkundige inrichting voor een actief gebruik van de openbare ruimte. Op deze wijze werk ik toe naar een verklaring voor de sfeerlose ambiance op Mahler.

³ Felizitas Lenz-Romeiss, *The City - New Town or Home Town?*, vert. Edith Küstner en J.A. Underwood (London: Pall Mall Press, 1973), p18

Stedelijke verdichting en het thuisgevoel

Felizitas Lenz-Romeiss (socioloog) linkt in haar boek het intieme woonmilieu aan *“het gevoel van geborgenheid, het gevoel van ergens bij horen, van sociale zekerheid in een vertrouwde wereld”*.⁴ Met andere woorden, we voelen ons thuis in een stad waar we sociale contacten verwerven. Dit heeft tot gevolg dat we niet zozeer waarde hechten aan de gebouwen in een stad, maar wel aan de ruimte die de bebouwde omgeving ons biedt voor sociale interactie. Uit haar studie komt naar voren dat de levendigheid van het publieke domein de basis vormt voor ons thuisgevoel in de stad.⁵ Volgens Jan Gehl (architect) wordt die levendigheid verkregen door *“een combinatie van goede, uitnodigende openbare ruimtes en de toestroom van een kritieke hoeveelheid mensen die daar gebruik van willen maken”*. Hij pleit dan ook voor een rationele dichtheid in tegenstelling tot een maximale dichtheid.⁶ Rem Koolhaas (architect) omschrijft in zijn boek *Delirious New York* de ontstaansgeschiedenis van en ontwikkelingen rondom het streven naar een maximale dichtheid. Hij noemt Manhattan de enige stedenbouwkundige ideologie die heeft toegegeven aan de vraag naar hyperdichtheid van de metropolitaanse stad: *“De architectuur van Manhattan is een paradigma voor de exploitatie van congestie”*.⁷ Daarbij doelt hij op de manier waarop de bebouwing bijdraagt aan het sociale leven van de inwoners en de doorstroming van het bijbehorende verkeer. Manhattan is gebouwd op een strak grid van noord-zuid en oost-west straten. In 1850 dreigt het grid zo vol te raken dat er, met het oog op de toekomst, bewust een park aangelegd wordt voor recreatie, het Central Park. Tussen 1900 en 1910 krijgt de eerste wolkenkrabber vorm, zij het in theorie: met behulp van een slanke staalconstructie wordt één enkele locatie vermenigvuldigd tot een oneindig aantal lege plots. In rap tempo ontwikkelt de toren zich van uitzichtpunt over de stad, tot symbool van de technologische vooruitgang, tot landmark, tot realistische oplossing voor het grondtekort, om uiteindelijk uit te groeien tot een universum op zichzelf, *“a city within a city”*.⁸ Het komt erop neer dat men zich van toren naar toren door de stad beweegt per auto. Met auto en

⁴ Lenz-Romeiss, *The City*, p19

⁵ Ibid., p32, p65

⁶ Jan Gehl, *Cities for people* (Washington: Island Press, 2010), p68

⁷ Rem Koolhaas, *Delirious New York* (New York: The Monacelli Press, 1994), p10

⁸ Ibid., p21, p82, p93

al betreedt men het gebouw om zich vervolgens per lift verticaal door het gebouw te bewegen. In het gebouw zijn in horizontale lagen de alledaagse functies van het leven opgenomen. Eén van de leidende architecten in New York op dat moment is Raymond Hood. Met zijn theoretische model “A City under a Single Roof” geeft hij vorm aan dit ideaal. Vrij vertaald zegt Hood het volgende:

“Hele bedrijfstakken zouden verenigd moeten worden met de onderling afhankelijke ontwikkeling van clubs, hotels, winkels, appartementen en zelfs theaters. Een dergelijke regeling zou de economie ten goed komen dankzij tijdsbesparing en tevens de druk op de menselijke zenuwen verminderen.”⁹

Deze nieuwe vorm van het bouwblok waarbij industrie, werken, wonen en recreatie worden ondergebracht in één massa had als doel de verkeersdruk in de stad te verlichten. In werkelijkheid was het enkel een verplaatsing van de verkeersstroom van buiten naar binnen het gebouw.¹⁰

Naar aanleiding van de ontwikkelingen in Manhattan ontwerpt de Europese architect Le Corbusier zijn ideale model voor de metropool. “La Ville Radieuse” is een stedenbouwkundig plan van identieke torens dat als grid over een willekeurige stad gelegd kan worden. Le Corbusier noemt de wolkenkrabbers van Manhattan amateuristisch: “Een architectonisch ongelukje... Beeld je een man in die een mysterieuze groeistoring ondergaat; zijn torso blijft hetzelfde, maar zijn benen worden tien tot twintig keer te lang.”¹¹ Hij doelt hier op het feit dat de wolkenkrabbers qua uiterlijke verschijning niks meer zijn dan opgerekte gebouwen. Volgens Le Corbusier is “het probleem van New York dat zijn wolkenkrabbers te klein zijn en dat er veel te veel van zijn”.¹² Zijn “Ville Radieuse” bestaat dan ook uit immens hoge torens die 400 meter uit elkaar staan, ingebed in het gras. Elke toren is opgebouwd uit twee kruisende horizontale slabs, geheel opgetrokken uit glas, zodat de zon ongehinderd over het groen schijnt. Le Corbusier beweert zelfs dat zijn wolkenkrabbers één zullen worden met de lucht.¹³ Het

⁹ Koolhaas, *Delirious New York*, p174

¹⁰ Ibid., p117

¹¹ Ibid., p251

¹² Ibid., p266

¹³ Ibid., p257

autoverkeer wordt losgekoppeld van de voetganger. Verhoogde wegen waar alle auto's dezelfde richting aanhouden zullen een snelheid van 145 km/h tussen de verschillende torens mogelijk maken. Dit stedenbouwkundig plan zou het einde hebben betekend voor de "culture of congestion" en de ware aard van moderniteit vertegenwoordigen.¹⁴

In zekere zin is Le Corbusier met zijn "Ville Radieuse" op zoek naar een rationele dichtheid. Daar waar de architectuur van Manhattan alleen tracht zoveel mogelijk mensen te huisvesten, probeert Le Corbusier het wonen in de metropool aantrekkelijk te maken door licht, lucht, groen en ruimte voor de stedeling te creëren. Zijn theorie vindt dan ook aanhang in het stedenbouwkundig denken van na de Tweede Wereldoorlog. De stempelverkaveling die veelvuldig toegepast werd in de wederopbouw van Nederland bestaat eveneens uit een herhalend patroon van gelijk georiënteerde horizontale bouwblokken, afgewisseld met brede stroken groen.¹⁵ Buitenveldert, aangrenzend aan de Zuidas, is hier een voorbeeld van.

Hoewel de stempelbouw een efficiënte manier was om in korte tijd in woningen te voorzien, ontstond al snel kritiek op de minimalistische architectuur. Architecten en sociologen bestempelden de gebouwen als saai, onpersoonlijk en eentonig. De ruimte tussen de gebouwen die zouden moeten leiden tot een gevoel van vrijheid werden door velen slechts als winderige leegte ervaren.¹⁶

Yi-Fu Tuan (geograaf) definieert ruimte (*space*) als bewegingsvrijheid (room in which to move).¹⁷ Open ruimte nodigt uit tot actie. Tegelijkertijd wordt je vrijheid beperkt doordat je je kwetsbaar opstelt. Angst voor ruimte gaat vaak gepaard met de angst voor eenzaamheid.¹⁸ Dit is precies het probleem dat zich voordoet in buurten met een stempelverkaveling. Felizitas Lenz-Romeiss ligt in haar boek toe dat de kans op straatleven groter is in een rijk gevarieerd gebied dankzij de onderlinge afhankelijkheid van de verschillende functies.¹⁹ Mensen bewegen zich tussen (of in het geval van Manhattan in) de gebouwen heen en weer, waardoor de kans op sociale interacties toeneemt.

¹⁴ Koolhaas, *Delirious New York*, p271

¹⁵ <http://www.architectenweb.nl/aweb/archipedia/archipedia.asp?ID=12592> [26 april 2012]

¹⁶ <http://tegenlicht.vpro.nl/nieuws/2006/maart/naoorlogse-woningnood-en-stempelbouw.html> [26 april 2012]

¹⁷ Yi-Fu Tuan, *Space and place; the perspective of experience* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 2011), p12

¹⁸ *Ibid.*, p54, p59

¹⁹ Lenz-Romeiss, *The City*, p69

De bouwblokken van het stempel hebben over het algemeen slechts één functie: het huisvesten van de mens. De residentiële monoculturen die hierdoor ontstaan geven weinig aanleiding tot straatleven. In het geval van Buitenveldert zijn op de begane grond garageboxen in de blokken opgenomen, waardoor de appartementen opgetild worden van het maaiveld. De weidse grasvelden tussen de blokken, die bedoeld zijn als recreatief gebied, worden daardoor als onprettig ervaren; men voelt zich er onveilig door gebrek aan sociale controle. Het is dus maar goed dat Le Corbusiers “Ville Radieuse” nooit tot uitvoering is gebracht, want hoogstwaarschijnlijk was de stad een grote catastrofe geworden.

Zowel Hood als Le Corbusier zoeken in hun ideaalmodellen naar een oplossing voor het toenemende autoverkeer van de moderne tijd. Als het thuisgevoel gedefinieerd kan worden als *een symbolische gehechtheid aan een plek*²⁰ dan zijn beide architecten er niet in geslaagd van de stad een thuis voor de mens te maken. Hood beperkt de voetganger tot verticale verplaatsing binnen het gebouw. De (primaire) stad vormt slechts een decor voor de automobilist. De straten bieden geen ruimte voor het onderhouden van sociale contacten. Het publieke domein verplaatst zich van de stad naar het gebouw en daarmee wordt binding met de stad als geheel uitgesloten. Le Corbusier geeft de voetganger een “oneindige” ruimte door het autoverkeer op te tillen en de gebouwen “onzichtbaar” te maken. Yi-Fu Tuan beschrijft een plek als *“een stabiel object dat onze aandacht trekt”*.²¹ In het geval van de “Ville Radieuse” is er slechts een massa bewegende mensen over een uitgestrekte vlakte. Als er geen eenduidige plek aan te wijzen valt, kan er dus ook geen symbolische hechting plaatsvinden, hoeveel ruimte er dan ook geboden wordt voor sociale interactie.

Een stad voor de mens

Yi-Fu Tuan concludeert uit zijn onderzoek dat de moderne mens zo mobiel is dat hij geen tijd heeft om zich te settelen: *“zijn ervaring en waardering van plaats is oppervlakkig”*.²² Om de mens dus weer een thuis te geven, moeten

²⁰ Lenz-Romeiss, *The City*, p17

²¹ Tuan, *Space and place*, p161

²² *Ibid.*, p183

we zijn snelheid vertragen. De algemene theorie is dat met het weren van auto's uit het stadscentrum de kans voor een levendige gemeenschap wordt vergroot.²³ We moeten terug naar waar het ooit begonnen is: de mens te voet. Jan Gehl haakt hier op in met zijn boek *Cities for people* dat zich in zijn geheel toespitst op de beleving van de voetganger en het creëren van publieke ruimte.

Hij onderscheidt drie vormen van beweging door de stad: noodzakelijke activiteit, optionele activiteit en sociale activiteit.²⁴ Noodzakelijke activiteiten zijn die bewegingen die standaard tot het leven van de mens behoren, optionele activiteiten hebben betrekking op recreatie en sociale activiteiten zijn puur gericht op communicatie. De eerst genoemde activiteit speelt zich af in de openbare ruimte in de vorm van lopen; men is op weg van of naar een doel. De beide andere vormen van activiteit voegen daar nog eens staan en zitten aan toe. Een goede openbare ruimte zou volgens hem plaats moeten bieden aan alle drie de vormen van activiteit.²⁵

Jan Gehl bepleit dat in het ontwerp van de stad rekening gehouden dient te worden met de zintuigen van de mens. We kunnen zien tot een afstand van 100 meter, maar pas op 25 meter onderscheiden we detail. Een goed plein is daarom gebonden aan deze afstanden. Men voelt zich veilig als het plein in één keer overzien kan worden, het liefst in detail. Gebouwen, bomen of water in de rug biedt ons bescherming doordat de kans op onverwachtse gebeurtenissen af neemt. Als we ons te voet door de stad bewegen worden zijn we ons alleen bewust van de plint van een gebouw. Met een snelheid van 5 km/h is het belangrijk dat we elke vijf á zes meter een nieuwe impuls krijgen om de beleving van de ruimte te intensiveren.²⁶ Dit betekent dat de plint rijk aan variatie en detail ontworpen dient te worden of zoals de architect Christopher Alexander zegt: *“Als de rand mislukt, dan wordt de ruimte nooit levendig.”*²⁷

William H. Whyte (socioloog) heeft onderzoek gedaan naar het gebruik van kleine pleinen in Manhattan. Het shockeerde hem dat hoewel dit deel

²³ Lenz-Romeiss, *The City*, p109

²⁴ Gehl, *Cities for people*, p21

²⁵ *Ibid.*, p118

²⁶ *Ibid.*, p35, p75, p77, p137

²⁷ *Ibid.*, p88

van New York 1,6 miljoen telt, een groot aantal van zijn publieke ruimte ongebruikt blijft.²⁸ Zon is één van de belangrijkste voorwaarden voor een levendig plein. Daarbij gaat het niet om de directe warmte van de zon, maar om de relatieve warmte (opheldering van kleuren) die zorgt voor een goede stemming. De afwezigheid van wind is minstens zo belangrijk.²⁹ Dat is precies wat Jan Gehl bedoelt met rationele dichtheid. Hoogbouw huisvest de massa, maar neemt ook zon weg en kan bovendien nare invloeden hebben op de windsnelheid.

Naast goede klimatologische omstandigheden zijn het vooral mensen, waardoor mensen aangetrokken worden. (*Hávamál: “Man is man’s greatest joy.”*)³⁰ Daar waar veel mensen zijn is de kans op een ontmoeting of een vlug babbeltje het grootst. Een plein met ruimte voor langer verblijf, of dat nu bankjes, trappen of randen zijn waar we op kunnen zitten of hangen, heeft potentie om een grote groep mensen aan te trekken. William Whyte stelt vast dat een actief plein voor 10% uit zitvlak bestaat.³¹ Jan Gehl voegt daar aan toe dat als de stad daadwerkelijk openbaar is, dat wil zeggen voor iedereen toegankelijk, dat men dan vooral aandacht moet besteden aan het ontwerpen van verblijfruimte voor ouderen en gehandicapten.³² De toevoeging van een fontein kan het comfort van een plein verhogen. In eerste instantie maakt het de straat lawaaiig, maar het kletterende water absorbeert ook het geluid van conversaties.³³ Muziek in een café heeft in principe hetzelfde effect. Doordat de conversaties samensmelten tot een geroezemoes voelen we ons meer op ons gemak om privégesprekken te voeren in het openbaar.

Naast de inrichting van de openbare ruimte beschrijven beide auteurs het belang van winkels voor een levendige stad. Een winkel in de plint biedt een etalage, uithangborden, reclames en een komen en gaan van mensen om je te vermaken.³⁴ Door winkels af te wisselen met cafés biedt je de voetganger plaats om zijn verblijf te verlengen met het nuttigen van een kop koffie of een verfrissend biertje, terwijl hij tegelijkertijd het stadleven om hem heen kan aanschouwen.³⁵ Ook eetstalletjes op de straat doen het goed. Deze losse

²⁸ William H. Whyte, *The social life of small urban spaces* (Washington: The Conservation Foundation, 1980), p10

²⁹ Ibid., p44

³⁰ Gehl, *Cities for people*, p23

³¹ Whyte, *Social life*, p18-21, p27, p39

³² Gehl, *Cities for people*, p143

³³ Whyte, *Social life*, p46

³⁴ Ibid., *Social life*, p73

³⁵ Gehl, *Cities for people*, p146

manshoge elementen kunnen zorgen voor een schaalverkleining in de stad.³⁶ Ze breken een plein of een eindeloos lang trottoir op door je blikveld te kruisen. We halen ons eten daar waar de rij het langst is, want dat kraampje zal dan wel het beste voedsel hebben. Opnieuw een voorbeeld waaruit blijkt dat *“mensen meer mensen aantrekken”*.³⁷



Afbeelding 3: zitten op de rand (NY, Columbus Circle)



Afbeelding 4: zitten op een trap (NY, Times Square)



Afbeelding 5: hangen op de rand (NY, Rockefeller Plaza)



Afbeelding 6: snackstalletjes (NY, Zuccotti Park)

³⁶ Gehl, *Cities for people*, p165

³⁷ Whyte, *Social life*, p52

Leven op de Zuidas

Het thuisgevoel ontstaat als gevolg van plekken in de stad die we associëren met de sociale contacten die we onderhouden in de stad. Een groot deel van deze ontmoeting vindt plaats in de openbare ruimte. Een levendige openbare ruimte vergroot de kans op onverwachtse ontmoetingen, maar zorgt vooral voor ons comfort tijdens die ontmoetingen. Levendigheid wordt veroorzaakt door een zekere hoeveelheid mensen. Een verdichte stad huisvest veel mensen. Middels goed ontworpen publieke ruimte kun je deze mensen de straat op krijgen. De plint is van groot belang voor de aantrekkelijkheid en functionaliteit van steden. Het is belangrijk dat de plint een rijke variatie aan functies kent en bovendien voldoende ruimte biedt om te verblijven. Yi-Fu Tuan benadrukt: *“de kwaliteit en intensiteit van beleving is belangrijker dan alleen maar de duur.”*³⁸ Met andere woorden, je kunt beter een grote variëteit aan kleine openbare ruimte ontwerpen, dan bijvoorbeeld één groot plein dat niet tot de verbeelding spreekt.

De nieuw in te richten gebieden van de Zuidas spelen in op de trend de stad terug te geven aan de voetganger. Het Gustav Mahlerplein en de hoofdas door Mahler zijn geheel autovrije zones. Het gaat echter fout met de bebouwing. De bouwblokken hebben een vrijwel vlakke gevel, waarbij de plint samensmelt met de rest van het gebouw. Op één gebouw na zijn alle gebouwen in gebruik als kantoor met de nadruk op het gebied van de advocatuur. Monofunctioneler kan bijna niet. Hier en daar is een horecaonderneming in de plint opgenomen, maar daarbij is vrijwel geen rekening gehouden met klimatologische omstandigheden. Zo ligt een groot deel van het Gustav Mahlerplein 's middags, juist wanneer de kantoren uitlopen, in de schaduw en zijn de kleine terrassen afgezet met windschermen. Zitten vindt alleen plaats in het midden van het grote open plein. Het plein zou qua afmetingen best geschikt kunnen zijn voor verblijf, maar doordat beide zijden door een hoge gevel van één en hetzelfde gebouw worden geflankeerd, mist het gewoonweg de menselijke schaal. De gebouwen zijn ieder voor zich architectonische hoogstandjes die als decor voor de stad kunnen dienen. De

³⁸Tuan, *Space and place*, p198

kantoren zorgen voor dat wat Jan Gehl de noodzakelijke activiteiten noemt. Het is een komen en gaan van werknemers. Jammer genoeg worden de optionele en sociale activiteiten maar mondjesmaat gestimuleerd, waardoor de gebouwen niet bijdragen aan een levendig gebruik van de openbare ruimte. Wat het gebied ontbeert is detail, schaalverkleining en variatie. De Zuidas zal enige verandering moeten ondergaan om het gevoel van “thuis in de stad” te bewerkstelligen!

Bibliografie

Felizitas Lenz-Romeiss, *The City - New Town or Home Town?*, vert. Edith Küstner en J.A. Underwood (London: Pall Mall Press, 1973)
Gemeente Amsterdam DRO, *Visie Zuidas*, 9 september 2009
Jan Gehl, *Cities for people* (Washington: Island Press, 2010)
Jean Castex, Jean-Charles Depaule en Philippe Panerai, *De rationale stad*, vert. Jan Hoffmans en Henk Hoeks (Nijmegen: SUN, 2003)
Rem Koolhaas, *Delirious New York* (New York: The Monacelli Press, 1994)
William H. Whyte, *The social life of small urban spaces* (Washington: The Conservation Foundation, 1980)
Yi-Fu Tuan, *Space and place; the perspective of experience* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 2011)

<http://www.architectenweb.nl/aweb/archipedia/archipedia.asp?ID=12592> [26 april 2012]
http://www.opzuidamsterdam.nl/opzuid/welkom_in_opzuid [24 april 2012]
<http://tegenlicht.vpro.nl/nieuws/2006/maart/naoorlogse-woningnood-en-stempelbouw.html> [26 april 2012]

Het belang van levendige open ruimten rondom de woning

Al lange tijd wordt er nagedacht over de vormgeving van de openbare ruimte, en dan met name de ruimte rondom de woning. Deze ruimte, die gezien kan worden als een verbinding tussen woning en stad, moet aan vele eisen voldoen. In de loop der tijd zijn er verschillende oplossingen gegeven, maar deze zijn lang niet allemaal even succesvol gebleken.

In de traditionele stad bepalen de gevels van de gesloten bouwblokken meestal de grenzen van de openbare ruimte. Door de bebouwing als een harde rand rondom een beschermd binnengebied te leggen ontstaat er een duidelijke scheiding tussen de openbare ruimte en de private binnentuinen. De moderne stad daarentegen gaat juist uit van een open ruimte met daarin gebouwen geplaatst als alzijdige objecten. De architectuur kenmerkt zich door de zeer hoge flats die nauwelijks een relatie aangaan met de omgeving. Er wordt weinig tot geen rekening gehouden met sociale aspecten die zich voordoen.

Ondanks dat er zoveel aandacht wordt besteed aan het ontwikkelen van de openbare ruimte, lijkt deze vooral in de woonwijken toch vaak verloren te gaan. Een herhalend patroon van straten zorgt voor een eentonig beeld in de stad. Daarbij heeft de komst van de auto ervoor gezorgd dat het straatbeeld flink veranderd is. Waar de straat vroeger dienst deed als een verlenging van de activiteit binnen de woning en deze een belangrijk onderdeel was van de openbare ruimte, dient de straat er tegenwoordig vaak alleen maar toe om de woningen bereikbaar te maken. De voetganger wordt verplaatst naar het smalle resterende deel langs de autoweg, vaak ook nog eens gehinderd door geparkeerde auto's, lantaarnpalen,

parkeerautomaten, e.d. Het wandelen door de stad wordt daardoor steeds minder aantrekkelijk en de perceptie die de voetganger van zijn omgeving heeft wordt vervuild. Van de levendigheid die zich vroeger op straat afspeelde blijft weinig meer over.

De stad wordt vaak geassocieerd met een hoge dichtheid en een grote hoeveelheid aan woningen en werkgelegenheid. Maar is dit alles wat er nodig is om een goed functionerende levendige stad te creëren? Jan Gehl schrijft in zijn boek 'Cities for People' over het belang van open ruimte in de stad: "Wat de levendige stad écht nodig heeft is een combinatie van uitnodigende ruimten in de stad en een bepaald aantal mensen die daar gebruik van willen maken."¹

Open ruimte is dus belangrijk in de stad, maar hoe kunnen we deze ruimte definiëren? Stanley B. Tankel beschrijft twee vormen van open ruimte: "de open ruimte waarvan mensen zich bewust zijn en de open ruimte waarvan zij zich waarschijnlijk niet bewust zijn, maar die toch een invloed heeft op hun dagelijks leven".² De ruimte waarvan mensen zich bewust zijn kent hij drie functies toe: de ruimte wordt gebruikt (er vindt activiteit plaats), de ruimte wordt gezien en de ruimte wordt gevoeld (het geeft privacy en een gevoel van ruimte en schaal). Het is dan ook niet van belang om te kijken 'hoe veel' open ruimte er is, maar 'waar' deze wordt gecreëerd. En dan vooral 'waar' in relatie tot de gebouwen en mensen die er wonen. Het komt er op neer dat de aandacht vooral gericht moet zijn op waar deze mensen "leven".³

De hoeveelheid gebruikers is daarom niet het enige dat van invloed is op de levendigheid van de openbare ruimte, maar vooral ook waar deze mensen gedurende de dag verblijven. Dit belicht meteen een ander punt dat belangrijk is voor het beoordelen van de open ruimte in de stad: hoe veel tijd brengen mensen in deze openbare stedelijke ruimte door? De activiteit die

¹ Jan Gehl (2010) *Cities for People*. Washington: Island Press. (p. 68)

² Wingo, L. (1963) *Cities and Space; The Future Use of Urban Land*. Baltimore: Johns Hopkins. (pp. 57-71)

³ Ibid. (pp. 73-101)

zich op bepaalde plaatsen voordoet is vooral gekoppeld aan de hoeveelheid mensen die er aanwezig zijn en de hoeveelheid tijd die iedere gebruiker daar door brengt.⁴ De activiteit in de open ruimte kan dus uitgedrukt worden als de som van het aantal gebruikers en de verblijfsperiode. Mensen die zich puur en alleen door de ruimte bewegen om op hun bestemming te komen leiden tot aanzienlijk minder levendigheid in die ruimte dan de mensen die er ook daadwerkelijk verblijven.

De vraag is hoe we de open ruimte in de stad, en met name de ruimte rondom de woning, opnieuw vorm kunnen geven, zodat de verbindende functie die de straat vroeger had opnieuw gerealiseerd kan worden. De ruimte rond de woning moet weer benut worden voor activiteit en communicatie. Wat voor invloed kan deze ruimte hebben op de stad als geheel? En hoe kan getracht worden om de steeds anoniemer wordende maatschappij weer samen te brengen?

De woonomgeving

Het belang van open ruimte rondom the woning wordt door Tankel uitgelegd: “De open ruimte die direct geassocieerd wordt met woningen en werkruimten wordt meer ervaren dan iedere andere vorm van open ruimte.”⁵ Dit is een gevolg van de hoeveelheid tijd die we doorbrengen in deze ruimte. De ruimte rondom de woning wordt het meest benut en er bestaan veel meer van dit type open ruimte dan van andere soorten. Door deze dominante rol wordt de impact van de ruimte op andere schaalniveaus (het niveau van de stad) versterkt. Dat de open ruimte rond de woning een zekere invloed uitoefent op de regionale open ruimte is dus duidelijk, maar of deze invloed positief is hangt af van het aantal huishoudens dat zich rond deze ruimte bevindt. Een goede relatie met de individuele woningen is daarom een fundamenteel onderdeel van het creëren van een succesvolle

⁴ Jan Gehl (2010) *Cities for People*. Washington: Island Press. (p. 71)

⁵ Wingo, L. (1963) *Cities and Space; The Future Use of Urban Land*. Baltimore: Johns Hopkins. (pp. 57-71)

open ruimte in het woongebied.

Dat de directe woonomgeving zo belangrijk is kan ook verklaard worden aan de hand van een ander fenomeen: mensen verblijven gewoon graag dicht bij hun woning of werk. William H. Whyte beschrijft in het boek 'The Social Life of Small Urban Spaces' de bevindingen die gedaan zijn tijdens het 'Street Life Project', een onderzoek naar de openbare ruimte in de stad New York. Eén van de eerste bevindingen die wordt omschreven is dat de mensen die op pleinen verblijven meestal slechts tot ongeveer drie blokken ver weg wonen of werken.⁶ Op een aantal uitzonderingen na, kan dus meestal uitgegaan worden van de direct omliggende bewoners als de grootste gebruikers van een bepaalde openbare ruimte.

Het bijzondere van de open ruimte op het niveau van de straat of de woning is dat deze geassocieerd wordt met de menselijke schaal. De ruimte wordt vaak door de bewoners zelf naar eigen smaak ingedeeld door middel van tuinen, plantenbakken, afscheidingen, e.d., waardoor het een unieke ruimte is met enorm veel karakter. De eigen identiteit komt hier tot uitdrukking. Dit in tegenstelling tot de grote openbare ruimte op het niveau van de stad, waar de aankleding vooraf bepaald is. Deze twee verschillende vormen van open ruimte kunnen elkaar ondersteunen en, wanneer op een goede manier vormgegeven, zorgen voor een zekere connectie tussen de 'individuele identiteit' die in en rond de woning tot uitdrukking komt en de 'anonieme activiteit' die zich in het publieke domein van de stad afspeelt. "De hiërarchie van de samenleving (of gemeenschap) begint in de beslotenheid van het gezin en strekt zich uit naar ontmoetingen die overal en op iedere schaal plaats kunnen vinden."⁷ De eigen identiteit zal het meest tot uitdrukking komen wanneer men zich in zijn eigen veilige leefomgeving bevindt, terwijl er juist sprake is van anonimiteit wanneer men zich omgeeft met een hoeveelheid en variatie aan personen.

⁶ Whyte, W.H. (1980) *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington: Conservation Foundation. (p. 16)

⁷ Chermayeff, S., Tzonis, A. (1971) *Shape of Community; Realization of Human Potential*. Harmondsworth: Penguin. (p. 165)

De samenleving begint thuis, waar de woonkamer gezien kan worden als een toevluchtsoord in het individuele private domein. Tegelijkertijd kan datzelfde huis op grotere schaal gezien worden als een belangrijke schakel tussen een persoon en de gemeenschap, wat kan leiden tot uitwisselingen tussen het private en het publieke domein. “Op alle schalen zal een mengsel van woningen een aanvulling en verrijking zijn voor de andere componenten,” stellen Chermayeff en Tzonis in hun boek ‘Shape of Community’.⁸ Zij zien het private domein als de tegenhanger van de publieke samenleving en als “een essentieel onderdeel voor een gezonde menselijke conditie”.⁹

Hoewel mensen behoefte hebben aan een zekere mate van privacy, speelt ook hun publieke leven zich steeds meer binnenshuis af. Met de komst van nieuwe technologieën, en met name het internet, wordt contact leggen met anderen steeds gemakkelijker. Het gevaar bestaat dat deze nieuwe vorm van ‘ontmoeting’ tot “verwaarlozing leidt van de echte dagelijkse contacten met ‘live’ mensen dichterbij huis”.¹⁰ Het is dus belangrijk om goede ruimten te creëren waar mensen in grote diversiteit weer bij elkaar kunnen komen.

Het vormgeven van ruimte

Het is gewenst om nieuwe oplossingen voor de invulling van open ruimte te zoeken om zo de relaties tussen publiek en privé te verbeteren en de levendigheid in de stad te doen opbloeien. Maar hoe geven we deze ruimte vorm?

Eén van de belangrijkste vormgever van de ruimte is de vorm zelf, ofwel de contouren van de ruimte. De randen beperken het gezichtsveld en definiëren zo een bepaalde individuele ruimte. Gehl stelt dat “randen een belangrijke bijdrage leveren aan de ruimtelijke beleving en het bewust worden van de individuele ruimte als plaats”.¹¹ Net zoals de muren van een huis een zekere

⁸ Chermayeff, S., Tzonis, A. (1971) *Shape of Community; Realization of Human Potential*. Harmondsworth: Penguin. (p. 84)

⁹ Ibid. (p. 27)

¹⁰ Ibid. (p. 5)

¹¹ Jan Gehl (2010) *Cities for People*. Washington: Island Press. (p. 75)

bescherming bieden en ondersteunen bij het uitoefenen van activiteiten, zo geven ook de randen van de stad een gevoel van comfort. Dit gevoel wordt ondersteund door de interactie die zich voordoet in de gevels tussen binnen (privé) en buiten (publiek). De randen van de gebouwen geven de mogelijkheid om het leven dat zich afspeelt in de woningen te verbinden met het leven in de stad. Het gebied waar deze twee verschillende werelden elkaar ontmoeten zijn cruciaal voor het laten slagen of falen van een ruimte. In het ideale geval moet de overgang zodanig vormgegeven worden dat het moeilijk is om te kunnen zeggen waar de een eindigt en de ander begint.¹²

Het loont dus om de randen van stad en gebouw goed te ontwerpen. Niet alleen bieden ze mogelijkheden tot het verbinden van het private en het publieke domein, ook zijn ze van onmisbaar belang om de kwaliteit van de individuele woningen en het succes van de openbare ruimte te garanderen. Deze randen, of tussenruimte, vormen het meest actieve buitengebied in een woonwijk. Dit is waar de voordeuren zich bevinden en waar de activiteiten van het wonen zich uitbreiden tot het terras of de voortuin en dus in contact komen met de openbare ruimte”.¹³ Deze zone geeft tevens een beeld van wat voetgangers zullen ervaren en waarnemen wanneer ze door het gebied lopen. Vooral het deel van de gevel dat zich dicht bij de begane grond bevindt zal de meeste indrukken achterlaten. Het is dan ook belangrijk om deze in een menselijke schaal vorm te geven, want, zegt Gehl, “straten met zachte randen hebben een beduidende invloed op de activiteit en de aantrekkelijkheid van de stedelijke ruimte”.¹⁴

De ruimte die zich aan de rand bevindt is dus een essentieel onderdeel van de woning. Vaak geeft deze ruimte de gelegenheid voor mensen om hun eigen identiteit tot uitdrukking te laten komen. Door het aanpassen van de ruimte middels planten en andere ‘scheidingen’ kunnen bewoners zich de ruimte als het ware toe-eigenen. Maar hoewel bewoners er vaak alles aan doen om hun eigen stukje grond af te schermen, wordt hier juist een

¹² Whyte, W.H. (1980) *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington: Conservation Foundation. (p. 57)

¹³ Jan Gehl (2010) *Cities for People*. Washington: Island Press. (p. 82)

¹⁴ Ibid. (p. 81)

belangrijke semiprivate ruimte gevormd die uitnodigt tot het leggen van contact. Deze randzones, zoals bijvoorbeeld terrassen en voortuinen, leveren een belangrijke bijdrage aan het verlevendigen van de openbare ruimte. De zones kunnen op verschillende manieren aangeduid worden. Door middel van bijvoorbeeld erfafscheidingen, verschillen in materialisering of zelfs door hoogteverschillen kunnen deze ruimten zich onderscheiden van de publieke ruimte. Alleen wanneer de verschillende gebieden duidelijk te onderscheiden zijn zal het private domein genoeg bescherming bieden voor de mensen om contact te leggen met anderen en zo bij te dragen aan het leven in de stad”.¹⁵

Open ruimten als verblijfsgebieden

Niet alleen de contouren van de ruimte zijn belangrijk, maar ook wat er zich in die ruimte afspeelt. “Verplaatsbare elementen in de stad, en dan voornamelijk de mensen en hun activiteiten, zijn net zo belangrijk als de stationaire fysieke onderdelen. We zijn niet simpel en alleen waarnemers van dit spektakel, maar we zijn er zelf een onderdeel van, op een podium samen met de andere deelnemers.”¹⁶

Chermayeff en Tzonis specificeren het “systeem van de stedelijke hiërarchie van uitwisseling en contact” in termen als ontmoeting, toegankelijkheid, frequentie van gebruik, intensiteit en ‘de dichtheid van de activiteit’. Ze benadrukken het belang van het scheppen van een diversiteit aan ruimten en faciliteiten. Functiemenging is een belangrijk onderdeel van hun betoog. Niet alleen een diversiteit in gebruik, maar ook in structuur, zodat de verschillende aanwezige faciliteiten gedurende de hele dag (“around the clock”) gebruikt zullen worden. Daarbij achten ze het belangrijk dat deze mix van programma en faciliteiten ook een volledig spectrum aan gebruikers uit alle leeftijdsgroepen moet beslaan.¹⁷

¹⁵ Jan Gehl (2010) *Cities for People*. Washington: Island Press. (p. 103)

¹⁶ Lynch, K. (1960) *The Image of the City*. Cambridge: MIT Press. (p. 2)

¹⁷ Chermayeff, S., Tzonis, A. (1971) *Shape of Community; Realization of Human Potential*. Harmondsworth: Penguin. (pp. 84-86)

Ook de woonfunctie maakt een onderdeel uit van dit gemixte programma. Zoals eerder al vermeld zorgen woningen en hun buitenruimte voor connectiviteit tussen het private en het publieke domein. Ze dragen ook bij aan het gevoel van veiligheid op straat. Stedelijke woongebieden met een goede menging van functies zorgen voor voldoende activiteit gedurende de dag, maar ook in de avond zullen ze nog goed functioneren, omdat het licht uit de ramen van woningen zorgt voor een gevoel van comfort en veiligheid. Ze geven het signaal dat er mensen in de buurt zijn.¹⁸

Waarom is het zo belangrijk dat er in zoveel verschillende faciliteiten moet worden voorzien? De hoeveelheid aan keuzes die de moderne samenleving zagezegd aanbiedt bestaat niet volgens Chermayeff en Tzonis. In plaats daarvan ontstaan er juist steeds meer plaatsen met meer van hetzelfde. Oorspronkelijk was de stad een belangrijk en evenwichtig domein met een bepaalde set van functies. Het voorzag een gevarieerde bevolking in woningen, werkgelegenheid en andere diensten. De meeste van deze functies worden nog steeds uitgevoerd binnen het grootstedelijk gebied, maar de afzonderlijke steden hebben de neiging om meer en meer te specialiseren, waardoor de bevolking in hun activiteiten beperkt wordt.¹⁹ Dit is in tegenspraak met de menselijke behoefte aan variatie die optreedt wanneer je grote groepen van verschillende mensen bij elkaar laat komen.²⁰ Daarom is het het des te belangrijker om een gevarieerd programma aan te bieden, waar iedere doelgroep van kan profiteren.

Gebruikers uit alle leeftijdsgroepen

Zoals eerder al aangegeven is het voor het goed functioneren van de open ruimte belangrijk om verschillende gebruikers uit alle leeftijdsgroepen aan te spreken. John R. Short beschrijft in 'The Humane City; Cities as if People

¹⁸ Jan Gehl (2010) *Cities for People*. Washington: Island Press. (p. 99)

¹⁹ Wingo, L. (1963) *Cities and Space; The Future Use of Urban Land*. Baltimore: Johns Hopkins. (pp. 73-101)

²⁰ Chermayeff, S., Tzonis, A. (1971) *Shape of Community; Realization of Human Potential*. Harmondsworth: Penguin. (pp. 94-95)

Matter' hoe vooral kinderen en jongeren vaak vergeten worden in het beeld van de stad. Hij ziet hier veel mogelijkheden voor verbetering.²¹

Kinderen hebben volgens Short veel behoefte aan het verkennen en onderzoeken van hun leefomgeving. Het is hun manier om hun kennis over zichzelf en hun omgeving te verrijken. Het is daarom belangrijk dat de open ruimten die we creëren niet alleen interessant genoeg zijn om actief benut te kunnen worden door alle bewoners, maar ook veilig genoeg zijn voor kinderen om er te spelen. De ruimte moet zichtbaar zijn vanuit de woningen, zodat kinderen er onder toezicht kunnen verblijven. Vooral in de zone die direct aan de woning gelegen is moeten de kinderen beschermd zijn van bijvoorbeeld het verkeer en andere bedreigingen.

Ook jongeren verdienen meer aandacht in de openbare ruimte. Er zijn weinig plaatsen in de stad die voldoen aan hun wensen: voor de speeltuin zijn ze te oud en voor het terras en de kroeg zijn ze net nog wat te jong.

De menselijke schaal

In de verschillende betogen die gevoerd worden voor het creëren van succesvolle open ruimten wordt veel gesproken over het belang van de menselijke schaal. Gehl weidt bijna zijn gehele boek aan de potenties en beperkingen van de mens. Het kan dan ook niet ontkent worden dat het inspelen op deze eigenschappen zeker een verbetering zal zijn ten behoeve van het functioneren van een bepaalde plaats. Gehl beschrijft het concept 'leven tussen gebouwen' als "de alles omvattende verschillende activiteiten van de mensen wanneer ze gebruik maken van de gemeenschappelijke stedelijke ruimte".²² Wandelen moet dus worden gezien als het begin, of als het uitgangspunt. Door mensen aan te sporen om hun reizen te voet af te leggen kun je ze een beter perspectief geven op de sociale mogelijkheden die

²¹ Short, J.R. (1989) *The Humane City; Cities as if People Matter*. Oxford: Blackwell. (pp. 62-66)

²² Jan Gehl (2010) *Cities for People*. Washington: Island Press. (p. 19)

de stad hen biedt. De voorwaarde is dan natuurlijk wel dat ontwerpers er voor moeten zorgen dat er goede wandelmogelijkheden zijn. Obstakels moeten vermeden worden: de voetganger wordt weer de belangrijkste gebruiker van de straat. In iedere vorm van publieke ruimte moet de prioriteit gegeven worden aan de betekenisvolle doelen die de mens heeft. De openbare ruimten moeten een onderdeel zijn van een grotere gemeenschap of samenleving en bovendien moet de impact van deze ruimten vooral gezocht worden in een klimaat van ontspanning en vrije tijd, waar mensen hun activiteiten kunnen uitvoeren, vrij van hinderlijk verkeer, lawaai en vuil.²³

Conclusie

Het onderzoeken en ontwerpen van open ruimten is nog lang niet ten einde. Juist in deze tijd van een steeds individualistischer wordende samenleving is het belangrijk om naar goede oplossingen te zoeken om de mensen weer bij elkaar te brengen. Door het testen van deze nieuwe vormen van open ruimte kan het wonen in de stad weer aantrekkelijk gemaakt worden en kunnen problemen hopelijk uit de weg gegaan worden.

Belangrijk hierbij is vooral dat de mens als middelpunt van de samenleving weer centraal moet komen te staan. De auto mag geen belemmering meer vormen voor de voetganger in de stad. Daarbij moet het ontwerpen van de woonomgeving vooral gericht zijn op het scheppen van een grote diversiteit aan open ruimte. Om dit te verwezenlijken zullen de relaties tussen het publieke en het private domein verbeterd moeten worden. Daarnaast dient er, ten behoeve van de levendigheid in de openbare ruimte, een grote verscheidenheid aan programma aanwezig zijn om mensen in hun activiteiten te ondersteunen en verschillende doelgroepen aan te spreken. De open ruimte wordt zo weer een verblijfplaats waar mensen elkaar kunnen ontmoeten.

²³ Chermayeff, S., Tzonis, A. (1971) *Shape of Community; Realization of Human Potential*. Harmondsworth: Penguin. (p. 144)

Bibliografie

Chermayeff , S., Tzonis, A. (1971) Shape of Community; Realization of Human Potential. Harmondsworth: Penguin.

Ford, L. (2000) The Spaces Between Buildings. Baltimore: John Hopkins University Press.

Jan Gehl (2010) Cities for People. Washington: Island Press.

Hajer, M., Reijndorp, A. (2001) In Search of New Public Domain. Rotterdam: NAI Publishers.

Lynch, K. (1981) A Theory of Good City Form. Cambridge: MIT Press.

Lynch, K. (1960) The Image of the City. Cambridge: MIT Press.

Short, J.R. (1989) The Humane City; Cities as if People Matter. Oxford: Blackwell.

Whyte, W.H. (1980) The Social Life of Small Urban Spaces. Washington: Conservation Foundation.

Wingo, L. (1963) Cities and Space; The Future Use of Urban Land. Baltimore: Johns Hopkins.

BIBLIOGRAFIE

Kruisplein:

- Henk Döll, Francine Houben, Roelf Steenhuis, Erick van Egeraat, *Woningbouw Kruisplein; anders wonen in Rotterdam* (Delft: Academia, 1985)

Rietlanden:

- Karin Theunissen et al., *Dash #4: Nieuwe open ruimte in het woonensemble*, red. Dick van Gameren et al. (Rotterdam: Nai Uitgevers, 2009)

Spaansekade:

- Originele tekening uit de collectie van het Nederlands Architectuur Instituut
- Lara Schrijver et al., *Dash #5: De stadsenclave* (Rotterdam: Nai Uitgevers, 2011)

Mariaplaats:

- Karin Theunissen et al., *Dash #4: Nieuwe open ruimte in het woonensemble*, red. Dick van Gameren et al. (Rotterdam: Nai Uitgevers, 2009)

Citadel:

- Fernández Per, Javier Mozas, Javier Arpa, *DBook: Density, Data, Diagrams, Dwellings* (Vitoria-Gasteiz: A+T Ediciones, 2007)

Zuidpoort:

- Originele tekeningen uit het stadsarchief Delft
- Ger de Vries, "Delft – Zuidpoort", *Puur Bouwen* jrg. 10, nr 8 (2005): 30-33

De omslagafbeelding is een bewerking van de tekening "Stad" (2008) van Kees-Jan Jacobs verkregen via http://www.designdok.nl/port_illu.php?getID=72 [2 maart 2012]

Alle luchtfoto's in dit document zijn afkomstig van <http://www.bing.com/maps> [4 juni 2012]

De overige afbeeldingen en foto's zijn gemaakt door de auteurs.