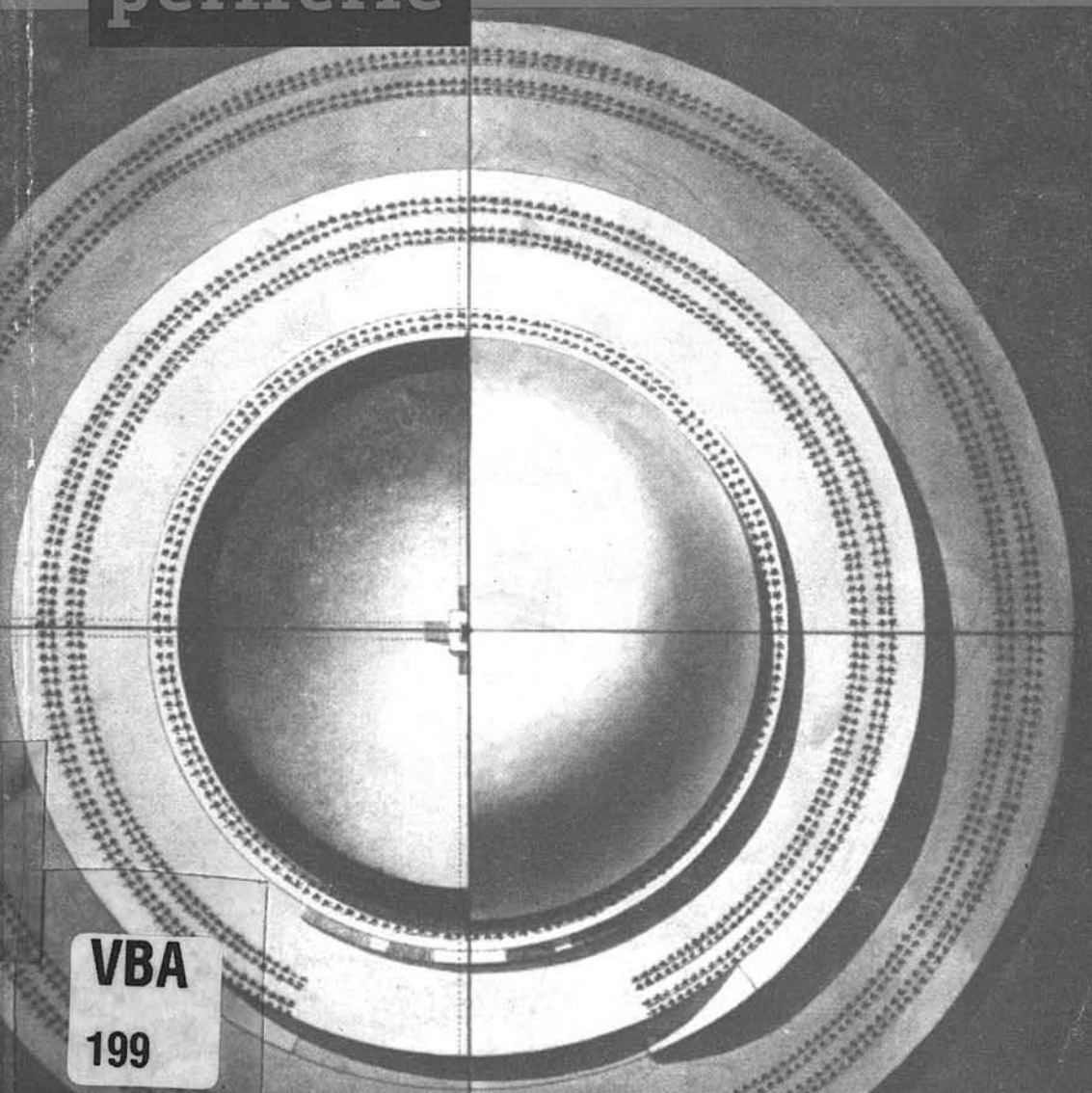


De Architectonische Interventie - Faculteit Bouwkunde-Technische Universiteit Delft

Hybrides

Stedelijke Architectuur
tussen centrum en
periferie

Teamleider: Leen van Duin



VBA

199

732096

Onderzoeksatelier **Hybrides**

Stedelijke architectuur tussen centrum en periferie



Bibliotheek TU Delft



C 3070205

Inhoud

- 4 **Voorwoord**
prof. ir. H. Beunderman MBA
- 6 **Opzet, methode, projecten**
prof. ir. L. van Duin, dr. H. van Wegen
- 12 **Hybrides**
- 14 **Hybride interventies**
ir. H. Engel
- 22 **Gaan hybride gebouwen met hun tijd mee?**
Bespreking van Joseph Fenton's Hybrid Buildings
drs. H. van Hoogdalem
- 30 **Berlage en Heymans**
Enkele feiten en hypothesen
dr. H. van Bergeijk
- 36 **On-vruchtbaar**
Heterogene composities en stadsmodellen
ir. U. Barbieri
- 44 **The difficult whole**
Een stadsreconstructieplan van Venturi Scott Brown & Associates
ir. K. Theunissen
- 58 **De vluchtigheid van locatie-ontwikkeling**
dr. G. Wigmans
- 66 **Hybride gebouwen en hybride draagconstructies**
prof. ir. C. van Weeren
- 72 **Bastarde der Baukunst**
oder die Unbrauchbarkeit einer modischen Wortschöpfung
prof. dr. F. Bollerey
- 81 **Drie steden**
- 82 **Amsterdam**
- 83 **Stedenbouwkundige potenties langs de Noord/Zuidlijn**
ir. J. Westrik
- 94 **De Noord/Zuidlijn**
ir. C. van Ees

- 102 **Rotterdam**
103 Coolsingel: vier verschillende gedaanten
dr. ir. H. Meyer
- 112 **Antwerpen**
113 De verkeersring: historiek en actualiteit
prof. dr. ir. arch. P. Lombaerde
- 121 **Afstudeerprojecten**
- 122 Een museum voor de postmoderne cultuur
Amsterdam
ir. P. Gerretsen
- 130 Onder de Vijzelgracht
Amsterdam
ir. J. van Wolfswinkel
- 136 Stadsblok in centrumruit
Rotterdam
ir. L. Bijlsma
- 144 Leven aan het Grote Kerkplein
Rotterdam
ir. S. Andringa
- 152 Sportpaleis Antwerpen
Antwerpen
ir. A. Haver
- 159 **Afstudeerprojecten in uitvoering**
- 160 Wertheimer centrum voor de fotografie
Amsterdam
R. van Doorn
- 164 Centercourt
Amsterdam
ing. G. van Oostveen
- 168 Commercieel spiritueel centrum
Amsterdam
A. Pherai
- 172 Wonen en leren op één plek
Rotterdam
I. Pané
- 176 Antwerpen - Hybride Zones
Antwerpen
L. Wong
- 180 De Antwerpse opgave
Antwerpen
ir. arch. J. Van Oevelen, prof. ir. arch. msc. R. Foqué

Voorwoord

prof. ir. H. Beunderman MBA

De publicatie die u in handen heeft is één van de resultaten van het project de architectonische interventie (<http://ai.bk.tudelft.nl>). Dit project is begin 1999 binnen de faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Delft gestart, met als doelstellingen het verhelderen van ontwerpend onderzoeken als methode van wetenschappelijk onderzoek, het versterken van de onderzoeks-component in het onderwijs en het digitaal documenteren van onderzoek- en ontwerpresultaten (websites).

De pijlers onder dit project zijn een aantal onderzoeksateliers waarin, gericht op uiteenlopende bouwkundig thema's, gedurende anderhalf jaar, door afstudeerders, promovendi en docenten gezamenlijk, onderzoeksmatig wordt samengewerkt. Deze ateliers produceren in principe ieder twee publicaties, in 1999 – waarvan dit er een is – en 2000.

De ateliers worden geflankeerd door twee commissies, die de opdracht hebben, mede op basis van de resultaten van de ateliers, twee internationaal toegankelijke boeken samen te stellen met als onderwerp respectievelijk Compositie – van het ontworpen ruimtelijk object en van dit object in zijn omgeving – en Methodologie van (ontwerpend) onderzoek.

Parallel hieraan wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een Interactief Beeldarchief (IBA) dat om te beginnen resultaten van bouwkundige afstudeerprojecten, maar later ook bouwkundige projecten in het algemeen, met behulp van een

geavanceerd trefwoordensysteem toegankelijk moet maken. In relatie hiermee wordt van de ateliers verwacht dat zij hun resultaten niet alleen op traditionele wijze presenteren, in boekvorm, maar ook op internet, via de website van het proefproject.

Ter afsluiting van dit proefproject zal in het najaar van 2000 een internationaal wetenschappelijk congres georganiseerd worden met als hoofdthema ontwerpend onderzoek. Van Delftse zijde zal bij deze gelegenheid met name de inhoud van de boeken 'Compositie' en 'Methodologie', en de ontwikkeling van het Interactieve Beeldarchief aan de orde gesteld worden.

Onderdelen van het project, en de in het project opgedane inzichten, zullen vervolgens in meer permanente vorm binnen de onderwijs- en onderzoekprogramma's van de faculteit worden opgenomen.

Opzet, Methode, Projecten

Leen van Duin, Herman van Wegen

Het concept van de metropool is aan grondige revisie toe. Wat ooit helder te onderscheiden en te lokaliseren gebieden waren tussen stad en periferie, verdicht zich programmatisch en ruimtelijk tot een dynamisch netwerk met een hybride karakter. Het is dan ook van het allerhoogste belang om duidelijk inzicht te krijgen in het fenomeen stedelijkheid en in de verschillende elementen, die de kwaliteit daarvan bepalen. Welke nieuwe programma's, nieuwe typologieën en nieuwe beeldtalen hebben het vermogen om te anticiperen op het hybride karakter van deze nieuwe ontstane stedelijke netwerken.

De architectuur is bij uitstek de discipline om deze processen te onderzoeken, mee te sturen en vorm te geven. De specifieke, professionele bekwaamheid van de architect situeert zich met name op het vlak van het adequaat huisvesten van menselijke activiteiten. Architecturale kwaliteit en stedelijke kwaliteit zijn zo onlosmakelijk verbonden. De ontwerpactiviteit vereist niet alleen een groeiende technische kennis, maar ook een grondig bewustzijn van de sociale, economische en ecologische implicaties van het ontwerpen en dit in een omgeving waarin direct concrete resultaten worden verwacht, liever vandaag dan morgen.

Het onderzoeksatelier 'Hybrides: stedelijke architectuur tussen centrum en periferie' wil de samenhang onderzoeken tussen stedelijke transformaties en veranderingen in typologie van gebouwen.

Er worden ontwerpmethoden ontwikkeld waarmee de problematiek van de functiemenging en verdichting en de behoefte aan een nieuwe stedelijke architectuur kan worden aangepakt. Nieuwe programma's, nieuwe typologieën en

nieuwe beeldtalen worden ontwikkeld die anticiperen op het dynamisch en hybride karakter van stedelijke knopen en corridors. Als generator van verkeerstromen vormen deze een brandpunt van functies. Ze zullen in korte tijd worden omgetoverd tot centra van de éénetwintigste eeuw. Het architectonisch onderzoek zal zich met name richten op de typologie van de bebouwingsvormen en de rol van het architectonisch project in de nieuwe stedelijke context.

Binnen de afstudeerateliërs is gezocht naar nieuwe concepten en modellen. De Noord/Zuidlijn in Amsterdam, het gebied rond het spoortunneltracé en Coolingsingel in Rotterdam en de Ring van Antwerpen fungeren als concrete contexten en onderzoeksgebieden, waardoor ook vergelijkend ontwerp onderzoek mogelijk wordt.

De studies hebben geresulteerd in een reeks ontwerpen, onderzoeksverslagen en essays, waarin de contour voor een 'stedelijke architectuur van de éénetwintigste eeuw' beargumenteerd wordt. Het architectonisch ontwerp wordt daarbij overigens niet zonder meer als kennisinstrument beschouwd. Het ontwerp kan de juistheid van de bestaande tekst bevestigen of ontkennen: de bestaande kennis blijkt in een nieuw geval toepasbaar of niet. Het ontwerp kan alleen nieuwe kennis opleveren als we het kunnen plaatsen in een reeks. Dat is de strekking van de beschouwing die Argan heeft gewijd aan 'Het concept van architectonische typologie' (1965). Het type is te beschouwen als een schema, dat via een proces van reductie is afgeleid van een geheel van formele varianten tot een gemeenschappelijke basisvorm. Als het type het resultaat is van dit regressieve proces, dan kan

men de gevonden basisvorm niet opvatten als een zuiver structureel raamwerk, maar wel als een type, dwz. een principe dat de mogelijkheid in zich draagt van het genereren van oneindig veel varianten en zelfs van structurele wijziging van de basisvorm zelf. Als namelijk de uiteindelijke vorm van een gebouw een variant is van een uit een voorafgaande formele reeks afgeleid type, dan zal het toevoegen van de nieuwe variant aan de formele reeks noodzakelijkerwijs een min of meer gemarkeerde verandering in het type bepalen. In die zin poneert ieder architectonisch ontwerp zichzelf als type. Alleen in die zin zou een architectonisch ontwerp als 'onderzoek-*koutput*' beschouwd kunnen worden.

De omschreven thematiek en aanpak van het onderzoeksatelier 'Hybrides' is nieuw. Afstudeerwerk van sommige studenten ligt weliswaar in het verlengde van het thema, maar er is geen traditie in/ervaring met het afstuderen of ontwerponderzoek in atelierversband. De architectuurstudenten zullen de nieuwe aanpak langzaam maar zeker moeten wennen. Op termijn moet het onderzoek leiden tot een aantal promoties waarbij het ontwerp als output van wetenschappelijk onderzoek wordt gezien. Of, in termen van de Visitatiecommissie *Quality assessment of research: Architecture, Building and Planning* (VSNU, 1998), 'A design can be recognised as a PhD as it is accompanied by a written analysis with notes on the various steps in the design process. The design must be point to a solution for a class of problems and generate new knowledge or show how existing knowledge can be applied to new design variants'.

Een aantal leden van de wetenschappelijke staf van de faculteit heeft in de maanden april t/m juni '99 vanuit het eigen wetenschapsgebied een lezing gehouden over het verschijnsel hybride architectuur. Op deze manier is gepoogd het ontwerponderzoek in te bedden in het disciplinaire onderzoek van de faculteit. De lezingen zijn in deze publicatie gebundeld. Met elkaar leveren ze de aanzet tot een kader voor het onderzoeksatelier. Actuele stedelijke transformaties worden weliswaar door diverse auteurs vanuit hun respectievelijke wetenschapsgebieden – urban design, architectonisch en bouwtechnisch ontwerpen, geschiedenis – beschreven, maar de afzonderlijke bijdragen worden wel op elkaar betrokken. In die zin overstijgt deze publicatie de inhoudelijke input van één discipline.

hybrides De publicatie start met een bijdrage van Engel over de noodzaak van ontwerpend onderzoek en de plaats daarin van het typologisch onderzoek. Hij gaat daarbij in op het begrip hybride in relatie tot het denken over stedenbouw en architectuur.

Van Hoogdalem levert vervolgens een kritische bespreking van Fenton's Pamphlet Hybrid Buildings.

Daarna volgen meer specifieke bijdragen over o.a. de invloed van de filosoof/psycholoog Heymans op Berlage (Van Bergeijk) en een essay over hybride ontwikkelingen in de Amsterdamse stedenbouw (Barbieri). Het hybridiseringsproces signaleert Barbieri bij de Beurs van Berlage, waar de versmelting van een zuiver stilistisch historicisme en plaatselijk formalisme resulteert in een nieuwe typologie voor grote gebouwen. Hybridisering is in zijn opvatting meer dan programmatische menging, het is vooral verweving van betekenisverlening. De Pijp is zo gezien een hybride stadsdeel, door de verbinding van de aan de natuur ontleende onderliggende grond met een technisch, functioneel en economisch ruimtelijk concept.

In haar bijdrage 'The difficult whole' legt Theunissen een verband tussen Venturi's belangstelling voor het ambigue, het complexe en het door Holl en Fenton geïntroduceerde begrip 'Hybride'. Centraal in beide opvattingen staat het terugbrengen van de diversiteit aan programma's en de revitalisering van de stad. Alleen de wijze waarop verschilt. Zij laat dit zien aan de hand van een door Venturi cs. vervaardigd stadsreconstructieplan voor Austin (Texas).

Van Weeren maakt duidelijk dat de relatie tussen hybride gebouwen en hybride draagconstructies meer berust op toeval dan op een bewust gewenste samenhang. In de definitie van constructeurs zijn hybride draagconstructies niets meer dan draagconstructies die zijn samengesteld uit verschillende constructiesystemen of uit verschillende materialen. De essentie is veeleer 'de gewenste mate van vrijheid in het ontwerp van de draagconstructie'.

Wigmans, tenslotte, gaat in op het veranderde kantorenlocatiebeleid in Rotterdam. Er vindt steeds meer een koppeling plaats tussen beleid en uitvoering en daarmee de ontwikkeling van marktconforme plannen. De sterke markt- en klantgerichtheid leidt tot een organisatie-model met een hybride karakter, dat ruimte biedt voor de inbreng van een diversiteit aan marktvoorkeuren. De steeds wisselende wensen van gebruikers en veranderende regelgeving vraagt ook om flexibele behuizing. Dit leidde onder meer tot de 'multi-identity-tower', een kantoorgebouw dat meerdere programma's en meerdere bedrijven kan herbergen.

Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen

De ontwikkelingen, ruimtelijke kenmerken en stedenbouwkundige potenties langs de Amsterdamse Noord/Zuidlijn, de Rotterdamse Coolsingel en de verkeersring rond Antwerpen zijn vervolgens in kaart gebracht.

In *Stedenbouwkundige potenties langs de Noord/Zuidlijn* gaat Westrik op grond van vergelijkend onderzoek in op de architectonische en programmatische mogelijkheden die het gebied langs de binnenkort aan te leggen Noord/Zuidlijn in Amsterdam heeft. Vernieuwing en intensivering van vorm en functie laten ruimte voor metropolitane ontwikkelingen.

Meyer beschrijft in *Coolsingel: vier verschillende gedaanten* de ontwikkeling die de Rotterdamse Coolsingel in de afgelopen eeuw heeft doorgemaakt. Hij betoogt dat de Coolsingel een drietal transformaties heeft ondergaan van stadsrand tot openbare ruimte in de netwerkstad. De stadsas laat een hybride aaneenschakeling zien van concepten die vanuit verschillende ambities zijn ontwikkeld.

In *De verkeersring: historiek en actualiteit* schetst Lombaerde een beeld van de omschakeling van een 19e eeuwse promenadeweg rond de stad tot een moderne verkeersring met perifere zones ingevuld met centra van 20e eeuwse massacultuur. De opgave waarvoor hedendaagse ontwerpers zich zien gesteld is hoe het hybride karakter van deze ring een nieuwe functie en een nieuwe vorm te geven.

In deze context is een reeks afstudeerprojecten gesitueerd.

afstudeersprojecten

Amsterdam

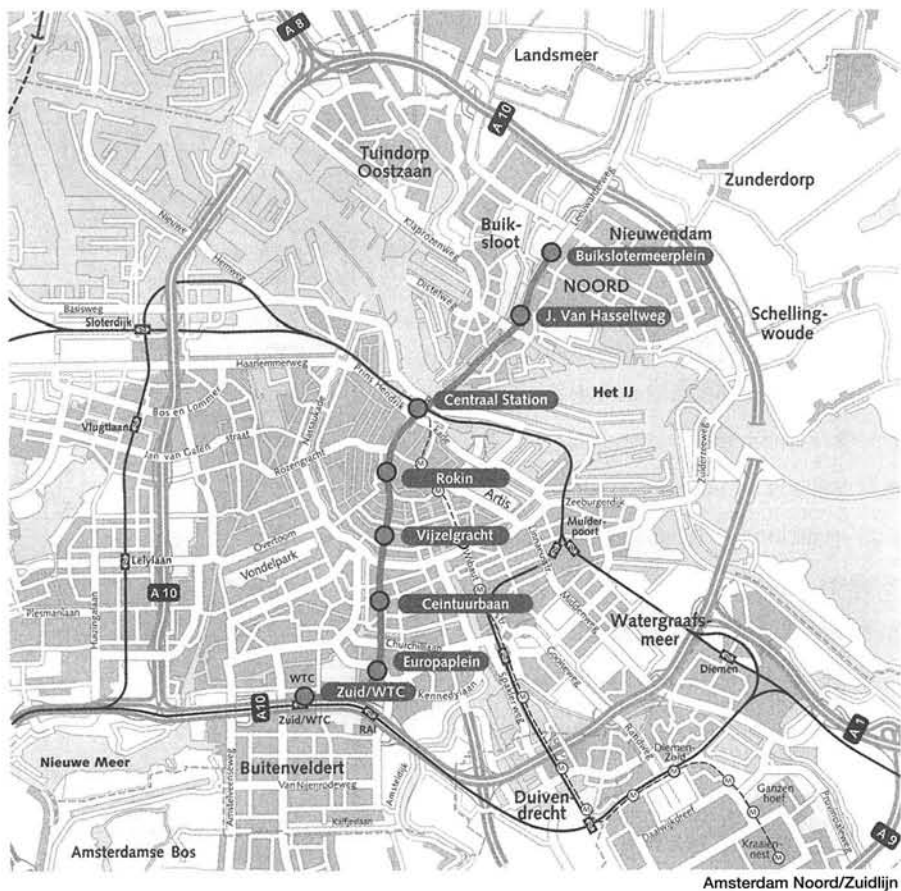
Museum voor de postmoderne cultuur is de titel van het als eerste gepresenteerde afstudeerproject waarin wordt gezocht naar een nieuwe typologie voor het museum. In typologisch opzicht neemt het ontwerp verschillende aspecten over van andere stedelijke typen (elementen van een warehouse, parkeergarage, bioscoop). Er zou dus gesproken kunnen worden van een typologische hybride. Ook de term indifferente hybride wordt geïntroduceerd: een nog ongeplande, maar wel vormgegeven ruimte voor een nog onbekend programma.

Recreatie aan de Amstel gekoppeld aan topsport vormt het uitgangspunt voor de ontwerpgave *Centercourt*. De ontwerpgave is gericht op het wegnemen van de barrièrewerking van de infrastructuur en de verbinding tussen stad en recreatiegebied te herstellen. Daartoe wordt een nieuw ruimtelijk programma ontwikkeld waarin de koppeling tussen recreatie, mobiliteit en voorzieningen centraal wordt gesteld. Opvallend is de gehanteerde werkwijze waarbij de onderzoeker zich 'zo min mogelijk heeft laten leiden door historiserende of regionalistische feiten'.

Het afstudeerwerk dat gepresenteerd wordt onder de titel *Onder de Vijzelgracht* is een ontwerp van een ondergronds gelegen verzamelgebouw. Het ontwerp maakt onderdeel uit van een uitvoerige studie, bestaande uit een theoretisch deel, waarin onderzoek is verricht naar de ruimtelijke beleving en de eigenschappen van ondergrondse ruimten, vervolgens is een methodiek ontwikkeld, waarmee ontwerpen voor ondergrondse ruimten kunnen worden beoordeeld en tenslotte zijn theorie en methodiek toegepast in een ontwerpgave. Door ruimtelijke integratie van station en verzamelgebouw is een hybride oplossing ontstaan waarin infrastructuur en gebouw zijn vervlochten tot één complex.

In het afstudeerproject *Commercieel spiritueel centrum* is sprake van hybridisering op verschillende niveaus. Niet alleen een versmelting van verschillende intenties of een combinatie van verschillende activiteiten, maar ook onderzoek naar een mogelijke menging van ruimtesoorten die de complexiteit van de stad ter plekke - het Muntplein - intensificeert.

Het project *Wertheimer centrum voor fotografie* is eveneens in Amsterdam gesitueerd. Het gaat om een ontwerp op het Weteringcircuit. Doel is vooral vergroting van de aantrekkingskracht van het bewuste gebied door intensivering van functies. Behalve aan fotografie biedt het ontwerp ruimte aan andere programma's. Dit is een van de afstudeerprojecten die nog nader worden uitgewerkt.

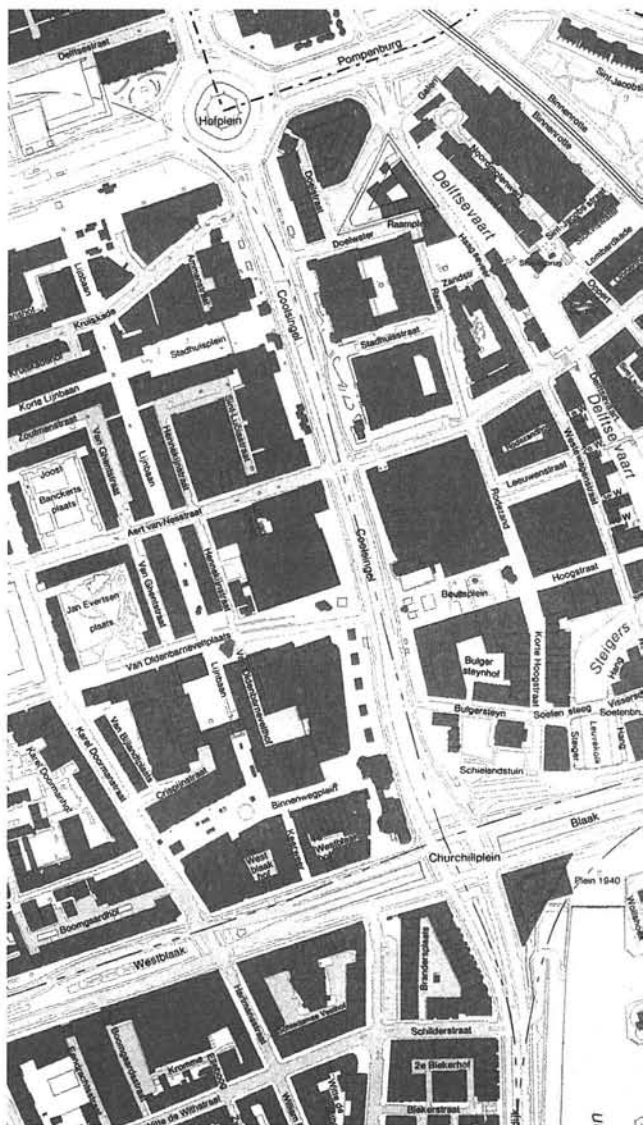


Rotterdam

In het afstudeerwerk *Wonen en leren op één plek* wordt eveneens gepoogd om tot een samenvoeging te komen van meerdere programma's: een breed onderwijsprogramma zou tezamen met andere stedelijke functies zoals wonen, voorzieningen en parkeren in één complex (hybride) gebouw moeten worden gesitueerd. Belangrijk in deze opgave is de stedelijke context waarin het ontwerp wordt vormgegeven. Vandaar dat gebruik is gemaakt van historisch morfologisch onderzoek.

Het project *Stadsblok in centrumruut* gaat uit van de idee om centrumruut als gelaagde stad op te vatten bestaande uit shoppingmall + woonplek. Om een hybride gebouw te ontwerpen met een duidelijke meerwaarde wordt een viertal voorwaarden uitgewerkt met betrekking tot programma-mix, ontsluiting, uitzicht en herkenbaarheid.

Leven aan het Grote Kerkplein gaat over een combinatie van woningen, winkels en bedrijfspanden. Hoewel de verbinding van deze functies in dit project nog geen nieuwe beeldtaal oplevert of nieuwe typologieën, worden er wel elementen gedefinieerd die hiertoe kunnen leiden.



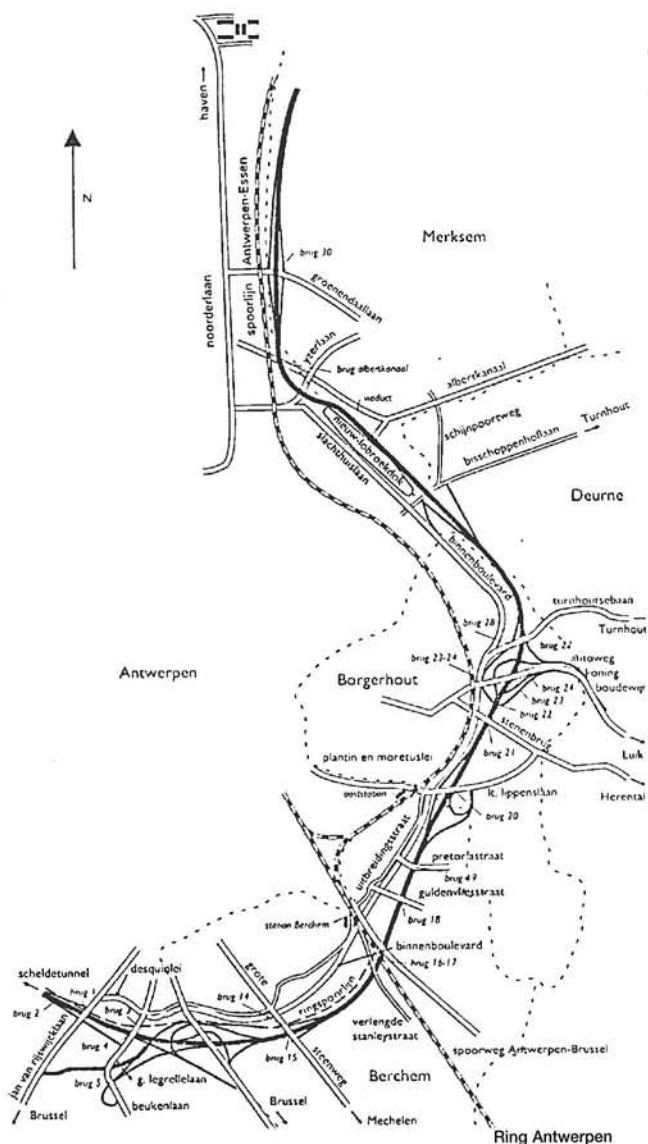
Rotterdam Coolingsel

Antwerpen

De eerste uit de reeks van Antwerpse ontwerpogaven voert als titel *Antwerpen-Hybride Zones*. Het onderzoek is gericht op het nieuwe wonen in een hybride omgeving met als uitgangspunt de integratie van een woongebouw in een gedifferentieerde stedelijke openbare ruimte met veel aandacht voor sociale interactie (openbare/ privé ruimten). Behalve de ontwikkeling en uitwerking van het woonprogramma zal ook een stedenbouwkundig schetsontwerp voor het plangebied (Het Eilandje) worden vervaardigd met in het programma opgenomen appartementen, horeca, bedrijven en een ondergrondse parkeergarage. Ook hier veel aandacht voor morfologische analyses.

Ook het project *Sportpaleis Antwerpen* is daar gesitueerd. Het betreft een megacomplex voor de vrije tijd, dat inspeelt op het dynamische en hybride karakter van deze stedelijke corridor. Het project sluit aan op de studies van Neutelings.

In *De Antwerpse opgave* tenslotte formuleren Foqué en Van Oevelen een afstudeeropgave voor het *Hoger Instituut voor Architectuurwetenschappen Henri van der Velde*. Het afstudeerproject daár beslaat een cursorisch jaar, waarin de studenten in atelierverband de thematiek van stedelijke architectuur tussen centrum en periferie verkennen door middel van ontwerpend onderzoek. Deze vorm van samenwerking maakt vergelijking tussen de verschillende ontwerpmethoden mogelijk en heeft de bedoeling van elkaars sterke kanten te profiteren. Naast kritische beoordeling van elkaars resultaten zal de samenwerking tussen Delft en Antwerpen ook beoordeeld worden op didactiek en productiviteit van de wisselwerking voor studenten en docenten.



Hybrides

Hybride interventies

Henk Engel

Onderzoek en ontwerponderwijs werden tot nu toe in de programmering van de Faculteit Bouwkunde als afzonderlijke activiteiten opgevat. Het is verheugend dat de Faculteit in het nieuwe onderzoeksprogramma de relatie tussen onderzoek en ontwerp wil versterken. Zij heeft daartoe 'De Architectonische Interventie' gelanceerd, een project dat zich richt op 'ontwerpend onderzoek' en beoogt het ontwerpen als kennisinstrument in te zetten. Dit opent een nieuw perspectief voor het architectonisch onderzoek waaraan in het afstudeeratelier 'Hybrides' een invulling wordt geven. De doelstelling van het onderzoeksproject is meer kennis te verkrijgen over de samenhang tussen stedelijke transformaties en veranderingen in de typologie van gebouwen. De ontwerpstudies beogen een onderzoekmatige benadering van het ontwerpen. Het onderzoek richt zich met name op de typologie van nieuwe bebouwingsvormen en de rol van het architectonisch object in de stedelijke context. Er is alle aanleiding over de aard van dit onderzoek enkele opmerkingen te maken, speciaal over de relatie tussen ontwerp en analyse.

Ontwerpend onderzoek

Architectonisch onderzoek beoogt kennis van de architectuur te genereren. Architectonisch ontwerpen is zowel gebaseerd op kennis als op vaardigheid; kennis van het te ontwerpen object en vaardigheid om met toepassing van die kennis vooraf van dat object een model te produceren. Zoals J.N.L. Durand in *Précis des leçons d'architecture* *donnés à l'École Polytechnique*

(1802-05) heeft opgemerkt: 'Architectuur is zowel wetenschap als kunst: als wetenschap vraagt ze om kennis; als kunst vereist ze talent: talent is niets anders dan de juiste en moeiteloze toepassing van de kennis, en die juistheid en moeiteloosheid kunnen alleen worden verworven door volgehouden oefening, door velerlei toepassingen.'¹ Kennis heeft daarbij altijd als belangrijkste kenmerk dat ze algemeen van aard is, d.w.z. gebaseerd is op vele gevallen en op vele gevallen toepasbaar is. Het architectonisch ontwerp daarentegen is, voorzover het plaats en tijd betreft, eenmalig.

Het architectonisch ontwerp op zich kan dus niet zonder meer als kennisinstrument worden beschouwd. Het ontwerp kan de juistheid van de aanwezige kennis bevestigen of ontkennen; de aanwezige kennis blijkt in het nieuwe geval toepasbaar of niet. Het ontwerp kan alleen nieuwe kennis opleveren als we ervan uitgaan dat het ontwerpen gebaseerd is op typologische reeksen. Dat is de strekking van de beschouwing die Argan heeft gewijd aan 'Het concept van architectonische typologie'. In dit essay stelt Argan de relatie aan de orde van de artistieke creatie tot de historische ervaring. 'Met de acceptatie van bepaalde typen neemt de kunstenaar een geheel van algemene noties of een beeldvermogen en daarmee min of meer expliciete inhouden of ideologische betekenissen, als fundament of uitgangspunt voor de formulering van een nieuwe waarde, de productie van een nieuw werk. Het typologische moment heeft zo binnen het ontwerpen een noodzakelijke tegen-

¹ J.N.L. Durand, *Précis des leçons d'architecture*. Parijs 1819, herdruk: Unterscheidheim 1975, deel I, p.1.

pool in de formele inventie. De formele inventiviteit moet beantwoorden aan de actuele eisen ten opzichte waarvan het type elke concrete waarde heeft verloren.¹

Argan beschouwt het ontwerpen als een daad van 'operatieve kritiek' die door de cultuur die erop volgt, theoretisch kan worden voortgezet. Als Argan probeert vast te stellen welke plaats typologieën innemen binnen de ontwikkeling van het architectonisch denken, gaat het hem met name om een wijze van abstraheren en reduceren van concrete vormen; het vergelijken van vormen, het vaststellen van verschillen en overeenkomsten, waarbij begripsvorming en voorstellingsvermogen elkaar kruisen. 'Het type is te beschouwen als een schema dat, via een proces van reductie, is afgeleid van een geheel van formele varianten tot een gemeenschappelijke basisvorm. Als het type het resultaat is van dit regressieve proces, dan kan men de gevonden basisvorm niet opvatten als een zuiver structureel raamwerk, maar wel als een interne vormstructuur, of als een principe dat de mogelijkheid in zich draagt van oneindig veel varianten en zelfs van structurele wijziging van het type zelf. Als namelijk de uiteindelijke vorm van een gebouw een variant is van een uit een voorafgaande formele reeks afgeleid type, dan zal het toevoegen van de nieuwe variant aan de formele reeks noodzakelijkerwijs een min of meer gemarkeerde verandering in het type bepalen. In die zin poneert ieder architectonisch werk uiteindelijk zichzelf als type'.² Alleen in die zin zou een architectonisch ontwerp als 'onderzoeksoutput'

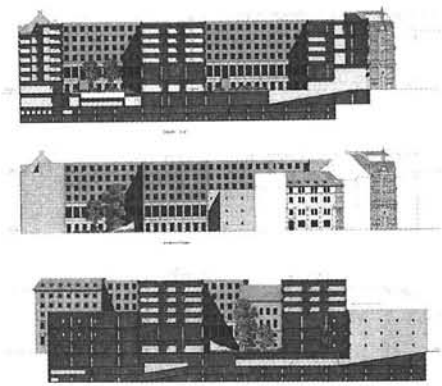


Giorgio Grassi, uitbreiding Hypobank München, 1994

beschouwd kunnen worden.

In *Teorie e storia dell'architettura* (1968) gebruikt Manfredo Tafuri voor deze vorm van 'operatieve kritiek' het begrip 'typologische kritiek' en maakt daarmee onderscheid ten opzichte van 'operatieve geschiedschrijving'. Deze vorm van kritiek is volgens Tafuri typologisch, omdat het onderzoek gericht is op het bepalen van formele constanten. Tegelijk is het een vorm van operatieve kritiek, omdat de resultaten van het onderzoek gebonden zijn aan concrete problemen waarvoor het ontwerpen zich in de huidige situatie gesteld ziet. Naast werk van de Smithsons, Copcutt, Tange, De Carlo en Aymonino noemt Tafuri *L'Architettura della città* (1966) van Aldo Rossi en *La costruzione logica dell'architettura* (1967) van Giorgio Grassi. Met name in deze twee boeken wendt de typologische kritiek zich af van de apocalyptische ideologieën ten aanzien van de moderne stad, die in de 'operatieve geschiedschrijving' dienen als rechtvaardiging van de moderne architectuur. De typologische kritiek stelt daar een vorm van realisme tegenover. 'Ze verwerpt een steriel utopisme en, in plaats van een globaal en doorgaans moralistisch oordeel te vellen, verdiept ze zich in de studie van de concrete stad als architectonisch fenomeen.'³

Tafuri spreekt hier over de explosie van experimentele ontwerpen en de daaraan verbonden typologische kritiek van de eerste helft van de jaren zestig. Het architectonisch onderzoek richtte zich toen op 'de nieuwe schaal': van de



Hypobank, doorsneden en aanzicht

2 G.C. Argan, 'Sul concetto di tipologia architettonica', in: *Progetto e destino*. Milaan 1965, pp. 75-81. Nederlandse vertaling: 'Het concept van architectonische typologie', in: L. van Duin en H. Engel (red.), *Architectuurfragmenten, typologie en ontwerpmethoden*. Delft, 1991, pp.49-54.

3 Manfredo Tafuri, *Teorie e storia dell'architettura*, Rome/Bari, 1968, p.201.

stedelijke gebieden, van de problemen die zich daarin voordoen en van de architectonische interventies als antwoord daarop.⁴ De studies waar Tafuri naar verwijst, maken duidelijk dat typologisch onderzoek verder reikt dan een kritische bewerking van enkelvoudige gebouwtypen met betrekking tot actuele eisen, zoals Argan die heeft beschreven. Typologisch onderzoek op de schaal van de stad betreft de definitie en de ordening van de elementen waaruit een stad is opgebouwd. Het gaat om de denkbeeldige constructie van de stad die ten grondslag ligt aan de keuze uit verschillende vormen van stedenbouwkundig ingrijpen en bepalend is voor de aard en de omvang van een architectonische interventie die in een ontwerp wordt voorgesteld.

Compositie

Voor een rationele benadering van de architectuur is 'compositie' identiek met 'logische constructie'. Compositie is samenstellen van 'elementen' volgens logische 'combinatieregels'.⁵ Durand is de eerste geweest die, in de *Précis des leçons d'architecture*, een rationele didactiek voor de architectuur heeft ontvouwd.⁶ In het studieprogramma van de polytechnische school was de 'beschrijvende meetkunde' van Gaspard Monge de belangrijkste basiswetenschap. De beschrijvende meetkunde nam een sleutelpositie in tussen alle ingenieursvakken. Monge schreef in het *Journal de l'École Polytechnique*, dat moderne ingenieurs niet alleen van de wetenschap van de beschrijvende meetkunde gebruik maken als communicatiemiddel, maar ook voor

de oplossing van de vele nieuwe opgaven die zich aandienen. Daarmee is het een soort moderne taal geworden, waarmee men ook minder duidelijke probleemstellingen tot een oplossing kan brengen. De beschrijvende meetkunde leverde een exacte mathematische beschrijving van ruimtelijke constellaties en maakte die tegelijkertijd zichtbaar door middel van projecties. De beschrijvende meetkunde heeft een omwenteling teweeggebracht in het ontwerpen en vormt nog steeds de basis voor technische tekenprogramma's op de computer. Het maakte het ontwerpen tot een technografische transcriptie, maar is in feite alleen een logisch instrument voor de geometrische representatie van architectuur. Deze moet niet verward worden met de logische opbouw van de architectuur die door Durand is ontwikkeld.⁷

Het architectonisch materiaal is in de *Précis des leçons* uiteengelegd in drie delen: 'architectonische elementen', 'algemene compositie' en 'analyse van genres'. Het begrip waar alles om draait is 'compositie'. Durand stelt het begrip 'compositie' in de plaats van het oudere begrip 'distributie van ruimten'. In de toen gangbare verdeling van de architectonische studie in 'distributie', 'constructie' en 'decoratie' was geen algemeen principe aanwezig, waarop een algemene en samenhangende kennis gebaseerd kan worden. Argan heeft opgemerkt, dat de gebruikelijke indeling van tractaten en handboeken volgens deze drie grote categorieën - waarvan de eerste totale gebouwconfiguraties betreft, de tweede de grote constructieve systemen en de



Hypobank, begane grond



Hypobank, eerste verdieping

4 Reyner Banham, *Megastructure, urban future of the recent past*. Londen, 1976.

5 Giorgio Grassi, *La costruzione logica dell'architettura*. Padua, 1967. Nederlandse vertaling: *De logische constructie van de architectuur*. Nijmegen, 1997.

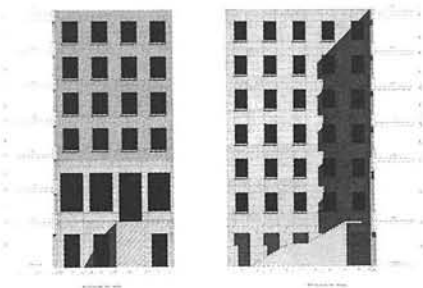
6 Sergio Villari, J.N.L. Durand (1760-1834): *Art and Science of Architecture*. New York, 1990.

Zie ook: Ulrich Pfammatter, *Die Erfindung des modernen Architekten; Ursprung und Entwicklung seiner wissenschaftlich-industriellen Ausbildung*. Bazel, 1997.

7 Umberto Eco, *La Struttura Assente*. Milaan, 1968. Duitse vertaling: *Einführung in die Semiotik*. München, 1972, pp. 325-329. Bij de behandeling van de architectonische codes maakt Eco nadrukkelijk onderscheid tussen 'Lektüre- (und Konstruktions-) codes des Objektes' en 'Lektüre- und Ausarbeitungscodes des Objektentwurfs'. (4.1.3) Dit onderscheid is met name belangrijk, omdat verwarring tussen beide aanleiding heeft gegeven de Euclidische geometrie als de fundamentele code van de architectuur te beschouwen. De geometrische code is echter niet specifiek eigen aan de architectuur, maar een

derde de decoratieve elementen - overeenkomt met de opeenvolging van de operationele fasen van het ontwerpen: de plattegrond, de constructieve en ruimte bepalende systemen, de uiteindelijke afwerking. Een dergelijke classificatie heeft tot doel de architect een typologische gids te leveren gedurende het hele verloop van het ontwerpproces, maar is op zichzelf geen ontwerpmethode.⁸ Met behulp van het begrip 'compositie' ontwikkelt Durand een logische samenhang in het heterogene materiaal van de architectuur.

Compositie is analyse: '(architectuur) is de compositie van complete gebouwen en is niets anders dan het resultaat van de samenstelling van haar delen. Daarom is het nodig eerst de samenstellende delen te kennen voor men zich met het geheel bezighoudt. En aangezien de gebouwdelen zelf zijn samengesteld uit de grondelementen van gebouwen, zijn deze grondelementen het eerste object van architectonische studie.' Wezenlijk voor de benadering van Durand is een geleding van de compositie in twee nivo's: een gebouw is samengesteld uit gebouwdelen, die zelf weer zijn samengesteld uit bouwelementen.⁹ De gebouwdelen zijn minimale eenheden die een ruimte vatten. Durand definieert gebouwdelen als: 'ruimten omgeven door muren, meestal overdekt, maar soms ook niet'. In het tweede deel van de *Précis* worden de volgende gebouwdelen behandeld: 'porches', 'vestibules', 'escaliers', 'salles', 'pieces centrales', 'cours' en 'escaliers extérieurs, grottes, etc.'



Hypobank, detaillering gevels

beschrijvende code waarmee ook andere verschijnselen, zoals bijvoorbeeld de schilderkunst, kunnen worden gerepresenteerd. (4.1.5)

8 G.C. Argan, 'Sul concetto di tipologia architettonica', a.w.

9 Villari herkent in het principe van de 'dubbele articulatie' een exacte analogie met de taal. De *Leçons d'architecture* zijn gestructureerd als een 'algemene grammatica', Villari a.w.

De *Précis* begint met de grondelementen, behandelt vervolgens de gebouwdelen en sluit af met de compositie van gehele gebouwen. Dat is de weg van de didactiek, die men moet volgen als men het vak wil leren. In de praktijk van de compositie van gebouwen is de volgorde echter omgekeerd: de compositie van een gebouw 'moet beginnen met geheel, dan volgt de uitwerking van de delen en eindigt met de details'. De compositie van Durand is gebaseerd op 'decompositie', herleiding of reductie, van de architectonische taal tot elementaire, niet verder reduceerbare, delen. Maar begrip van het 'geheel' van de gebouwen is minstens zo belangrijk. De compositie speelt zich af tussen twee grenzen: aan de ene kant is het begrip van de bouwelementen verankerd in het 'bouwen', aan de andere kant is het begrip van de gebouwen gegeven door de 'stad'. 'Net zoals de wanden, de kolommen, enzovoort de elementen zijn waaruit de gebouwen zijn samengesteld, op dezelfde wijze zijn de gebouwen de elementen waaruit de steden zijn samengesteld. Omdat de algemene inrichting van de steden kan variëren vanwege duizend en één verschillende omstandigheden en men zelden de gelegenheid heeft steden als geheel te bouwen, maar overigens de principes die men moet volgen bij hun compositie dezelfde zijn als die welke de compositie van elk gebouw moeten sturen, zeggen wij niets over het geheel van de steden.'¹⁰

Voor Durand is de stad een 'open' compositie; het geheel van de stad is onbepaald en kan alleen bepaald worden vanuit de samenstellende

10 J.N.L. Durand, *Précis des leçons d'architecture*. a.w., p. 21.

11 Umberto Eco, *l'Opera aperta*. Milaan, 1962. Duitse vertaling: *Das offene Kunstwerk*. Frankfurt a.M., 1973. Met name: 'Die Poetik des offenen Kunstwerk', pp. 27-59.

delen¹¹: 'des abords des villes, des entrées des ville, des rues, des ponds, des places publiques, des édifices publiques et des édifices particuliers'. De gebouwen zijn 'gesloten' composities, die als elementen, niet reduceerbare delen, van de stedelijke compositie worden beschouwd. In het derde deel van de *Précis* wordt een uitgebreide typologie van stedelijke instellingen behandeld: 'des temples, des palais, des trésors publics, des palais de justice, des justices de paix, des maisons communes ou hôtels-de-ville, des collèges, des édifices destinés a la réunion des savants, des hommes de lettres et des artistes, des bibliothèques, des muséum, des observatoires, des halles et marchés, des bouceries, des bourses, des douanes, des foires, des théâtres, des bains, des hôpitaux, des prisons et des casernes'.

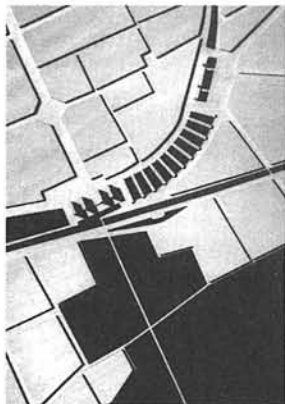
Het hoofdstuk over 'des édifices particuliers', de huizen, is beknopt. Dat is een opmerkelijk verschil tussen de *Précis* en de handboeken over stedenbouw rond 1900. Zo beschouwt Stübgen juist de bouwplaats van het particuliere huis als de grondeenheid van de stedenbouw. Maar opmerkelijker is juist de overeenkomst in logische opbouw. 'De grondeenheid van de stedenbouw is de bouwplaats van het enkele huis. Uit de vereniging van bouwplaatsen ontstaat het blok, uit de samenstelling en groepering van bebouwde blokken door middel van een verkeerstechnisch en kunstzinnig weldoordacht stratennet en de nodige groenvoorzieningen ontstaat de stad. En toch moet de stedenbouw in omgekeerde volgorde te werk gaan. Eerst de

tracées van de hoofdstraten en de grotere groenvoorzieningen, dan de blokverdeling en de kleinere groenvoorzieningen, tenslotte de parcelering in bouwplaatsen.'¹²

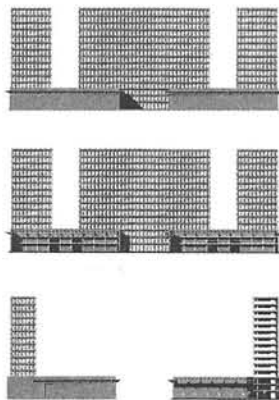
In de beschrijving die Stübgen hier geeft van de compositie van de stad, is, evenals in de compositie van gebouwen bij Durand, sprake van een 'dubbele articulatie' door middel van de onderscheiding van 'elementen', 'delen' en 'geheel'. De niet reduceerbare 'elementen' zijn gedefinieerd door de kavels van de particuliere huizen. Door combinatie vormen deze elementen de 'delen', de bouwblokken. De bouwblokken zijn de kleinste ruimtelijke eenheden van de stad: ze bevatten open ruimte(n), die tot de particuliere huizen behoren, en ze vormen de openbare ruimten, de straten en de pleinen. Tenslotte het 'geheel van de stad': hier houdt de analogie met de compositie van gebouwen à la Durand op, maar sluit Stübgen aan bij de opvatting van Durand, dat het geheel van de stad onbepaald is. Meer nog dan bij Durand is de stad voor Stübgen een open compositie. Het geheel van de stad wordt gestructureerd door netwerken van straten en groenvoorzieningen. De stad van Stübgen is er één zonder 'abords et entrées'. Het is een stad die onbeperkt groeit; een stad die alleen een interne articulatie kent, maar geen begrenzing.¹³

Hybride gebouwen

Rond 1900 was 'zoning' het meest geavanceerde instrument voor het reguleren van de stedelijke groei. Met de zoning werd een



Antonio Montestiroli, museum en kantoren, locatie Porta Genova, Milaan, 1986-1990



Museum en kantoren, doorsnede en aanzichten

12 J. Stübgen, 'Über den Zusammenhang zwischen Bebauungsplan und Bauordnung', in: *Städtebauliche Vorträge*, Bd. 2, Heft 4, 1909, p. 22.

13 Giorgio Piccinato, *La costruzione dell'urbanistica*, Germania 1871-1914, Rome, 1977. Duitse vertaling: *Städtebau in Deutschland 1871-1914: Genese einer wissenschaftlichen Disziplin*. Braunschweig/Wiesbaden 1983.

onderscheid ingevoerd tussen 'zakenwijken', 'woonwijken' en 'fabriekswijken'. Het onderscheid tussen de zones was echter niet strikt functioneel. Differentiatie in het grondgebruik kan blijkbaar alleen indirect, door middel van maatregelen met betrekking tot de aard van de bebouwing, gerealiseerd worden. Het wezenlijke onderscheid dat tussen de verschillende gebruikszones werd aangebracht, was van typologische aard, waarbij dit begrip zowel betrekking heeft op de kenmerken van de bebouwing als op die van de openbare ruimte. 'Een stadsdeel bijvoorbeeld, dat hoofdzakelijk bestemd is voor het bouwen van grote huurhuizen, moet blokken en straten van andere aard, andere afmetingen en andere oriëntatie hebben, dan een stadsdeel voor fabrieken of voor voor vrijstaande eengezinshuizen. Het onderscheid betreft, zoals eerder gezegd, zowel de blokken als het netwerk van straten.'¹⁴ 'Zonering' gaat uit van een typologie van gangbare bouwvormen. Gezien het verschil tussen de soorten gebouwen, die verondersteld werden in deze wijken gerealiseerd te zullen worden, werden voor de onderscheiden zones verschillende perceelgroottes, blokmaten, bouwhoogten en straatprofielen vastgesteld. Zonering legde via de verkaveling alleen de dominante gebruiksvorm vast.

Binnen de zones was er ruimte voor functiemenging. Met name in de 'zakenwijken' heeft dat aanleiding gegeven tot een bijzondere ontwikkeling van commerciële gebouwen. Het zijn met name de bestaande stadscentra geweest



Museum en kantoren, plattegronden

die zich tot zakenwijken hebben ontwikkeld. Het wonen werd voor een aanzienlijk deel verdrongen door commerciële functies. Aanvankelijk waren er vaak helemaal geen regels, maar als er zone-regels werden opgesteld dan hadden die toch allereerst tot doel de transformatie van van de bestaande bebouwing mogelijk te maken. Regels met betrekking tot rooilijnen en bouwhoogten bepaalden de grenzen waarbinnen de aanwezige huizen door grotere gebouwen konden worden vervangen. Grote warenhuizen namen vervolgens grote delen en soms zelfs een geheel bouwblok in beslag, zoals de 'Printemps' en 'Bon Marché' in Parijs. Zeer gebruikelijk werd het binnen deze grotere architectonische eenheden verschillende functies onder te brengen. Een bekend voorbeeld daarvan is het 'Auditorium Building' in Chicago, waarin een groot theater, een hotel en kantoren zijn ondergebracht. Op dit soort transformaties van stedelijke bouwblokken is in recent architectonisch onderzoek opnieuw de aandacht gevestigd. Was het eerder gebruikelijk dit soort gebouwen te beschouwen in het kader van de voorgeschiedenis van het 'Modernisme',¹⁵ met name na de publicatie van Rem Koolhaas' *Delirious New York* (1978) is in deze gebouwen een bron ontdekt voor een nieuwe stedelijke vitaliteit.

Pamphlet Architecture nr 11 (1985) is geheel gewijd aan 'Hybrid Buildings'. Joseph Fenton presenteert in deze aflevering een catalogus van Amerikaanse hybride gebouwen, geïnclassificeerd naar drie groepen volgens een op het eerste

14 J. Stübgen a.w., p. 7. Zie ook: Giorgio Piccinato a.w., pp.94-98.

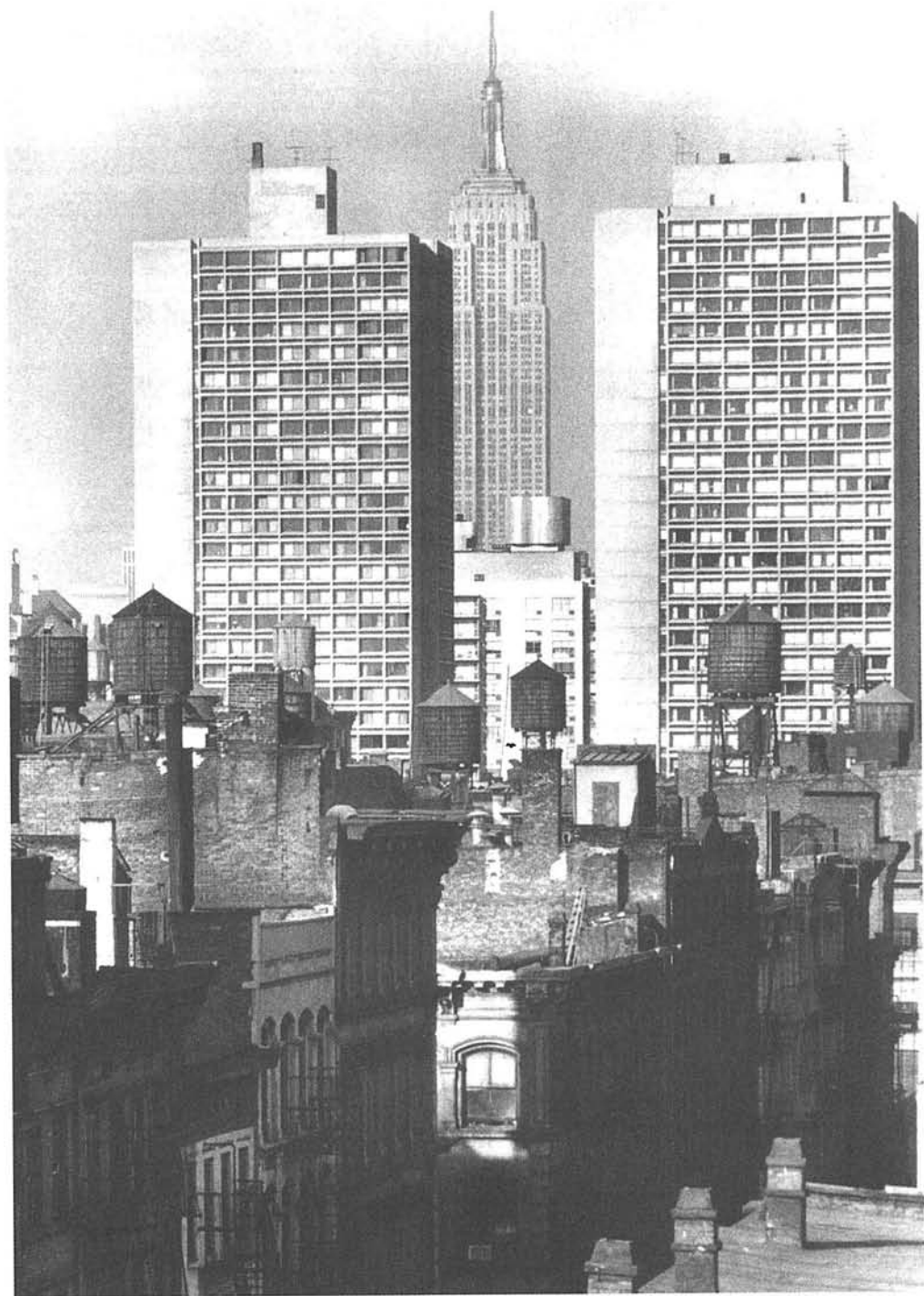
15 Zie o.a.: Ludwig Hilberseimer, *Grossstadtarchitektur*, Stuttgart 1927, pp. 55-68; Siegfried Giedion, *Space, time and architecture*, Cambridge Mass.(1941) 1967, pp. 234-243.

gezicht zonderlinge classificatie: Fabric Hybrids, Graft Hybrids en Monolith Hybrids. In het voorwoord maakt Steven Holl duidelijk dat 'hybride' hier begrepen moet worden met betrekking tot het gebruik: het gaat om gebouwen waarin verschillende functies zijn gecombineerd. 'Al zijn er in de geschiedenis wel voorbeelden aan te wijzen van gebouwen waarin verschillende functies zijn gecombineerd (de winkel of werkplaats met een woning erboven is in vele tijdvakken en culturen wijd verspreid), toch hebben hybride gebouwen zich het snelst ontwikkeld in de twintigste eeuw. De moderne stad heeft met betrekking tot het gebruik als een vruchtbare bodem gewerkt voor de sprong van homogene architecturen naar heterogene. Stedelijke dichtheden en de opkomst van nieuwe technieken hebben het mengen van functies bevorderd, waarbij de ene gewoon op de andere wordt gestapeld, in weerwil van de critici die betogen dat een gebouw 'moet tonen wat het is'. 'Hybride gebouwen weerleggen de functionalistische opvatting dat een gebouw 'moet tonen wat het is'.

In hetzelfde voorwoord maakt Steven Holl een pertinent onderscheid tussen 'hybride gebouwen' en 'multifunctionele megastructuren'. 'Het begrip 'hybride' onderscheidt zich duidelijk van het begrip 'multifunctionaliteit' dat vaak werd gebruikt om de uitdijende megastructuren van de jaren '60 aan te duiden.' In tegenstelling tot de 'megastructuren' worden 'hybride gebouwen' gekenmerkt door 'een individuele vorm die de onderliggende patroon van het stedelijk grid ondersteunt.' Joseph Fenton stelt: 'het is cruciaal is' om te benadrukken dat hybride gebouwen zich onderscheiden van andere multifunctionele gebouwen door hun schaal en vorm. De schaal wordt bepaald door de afmetingen van het stedelijk bouwblok binnen het orthogonale grid. De vorm is de directe uitkomst van laat 19e-eeuwse technische innovaties zoals staalskelet, lift, telefoon, elektrische bedrading, centrale verwarming en ventilatiesystemen. Het hybride type was een antwoord op de grootstedelijke druk door stijgende grondprijzen en de beperkingen van het stedelijk grid. De gebouwen werden hoger, groter dan ooit tevoren. Ze werden alleen beperkt door zoneringsverordeningen en het orthogonale grid zelf.'

Megastructuren waren in de jaren zestig een antwoord op het uiteenleggen van de functies wonen, werken en recreatie, dat door CIAM in het Charte d'Athene (1933) tot de alfa en omega van de moderne stedenbouw was uitgeroepen. Metabolisten en Structuralisten wilden de complexiteit en veelzijdigheid van het stedelijk leven opnieuw een plaats bieden. Megastructuren tonen echter nadrukkelijk een streven naar het creëren van nieuwe stedelijke structuren. De belangstelling voor hybride gebouwen komt voort uit een ander streven. Volgens de auteurs van 'Hybrid Buildings' kunnen hybride gebouwen een bijdrage leveren tot het revitaliseren van de bestaande steden. De grote hybride gebouwen die vanaf het eind van de negentiende eeuw zijn geïntroduceerd, kunnen in vele opzichten als modern worden gekwalificeerd, maar ze ontnemen hun bestaansrecht aan bestaande stedelijke structuren. Ze tonen het vermogen van bestaande steden om nieuwe eisen te accommoderen, mits de elementen waaruit ze zijn samengesteld, de gebouwen, worden getransformeerd. Hybride gebouwen zijn bij uitstek een architectonisch antwoord op nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Ten opzichte van een op functie gebaseerde bouwtypologie poneert de catalogus van hybride gebouwen een 'anti-typologie'.¹⁶ Welke plaats aan deze gebouwen moet worden toegekend in een typologie van stedelijke architectuur, blijft voorsnog een open vraag.

¹⁶ Zie ook: het hoofdstuk over 'The Skyscraper' in: Rem Koolhaas, Delirious New York, Rotterdam 1994, p. 100, 'Typical Plan', in: O.M.A., Rem Koolhaas and Bruce Mau, S,M,L,XL, Rotterdam 1995, pp. 335-350.



Gaan hybride gebouwen met hun tijd mee?

Bespreking van Joseph Fenton: 'Hybrid Buildings' Pamphlet Architecture No.11. New York 1985

Herbert van Hoogdaem

Als kleine jongetjes, begin jaren vijftig, stepten we van Voorburg naar Den Haag om de 'grote stad' te bezoeken. We suisdten met grote vaart het Schenkviaduct af, stegen weer op met de roltrap in de Bijenkorf om van bovenaf neer te kijken in de grote vide. Maar het onbetwiste hoogtepunt van die tripjes vormde toch wel het gebouw van de *Haagsche Courant* op de hoek van de Grotemarkt- en de Wagenstraat. Door een aantal etalageruiten zagen we een enorme krantenpers van twee verdiepingen hoog metersdikke rollen papier inslikken en aan het andere einde gevouwen kranten uitspuwen. We vroegen ons af hoe die machine ooit in dat gebouw was gekomen, zou het gebouw soms om die machine zijn heengebouwd? De ronde hoek van het gebouw werd bekroond door een koepel, geen loos ornament, want tegen de binnenkant ervan werd door een Zeiss machine de sterrenhemel geprojecteerd. In versneld tempo werden ons de loop van zon, maan, planeten en sterren getoond en uitgelegd. Boven langs de gevel liep een bewegende gevelkrant, met het laatste nieuws, de hoek om. Hoe dit werkte mocht je ook bekijken: ik herinner me een eindeloos ronddraaiende band boven een met kwik gevulde bak langs de hele gevel, iedere bewegende letter werd gevormd door een aantal sleepcontacten neer te laten in het geleidende kwik, aan de gevel floepten dan de corresponderende gloeilampen aan en uit. Een soort mechanische TV. In het gebouw stonden ook de met gesmolten lood werkende zetmachines, en zetelden uiteraard de redactie en de directie van de krant. Voorts kon je er kaartjes voor allerlei

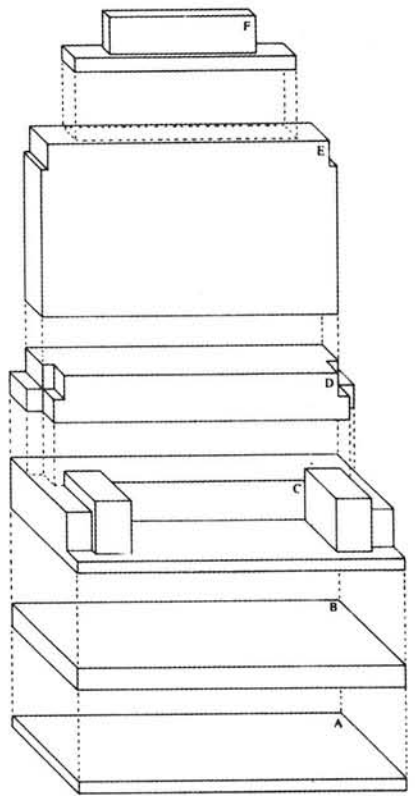
culturele en sportieve activiteiten bestellen. Kortom een multifunctionele publiekstrekker van de eerste orde.

De herinnering aan dit jongensdroomachtige gebouw kwam boven bij lezing van *'Hybrid Buildings'*, door Joseph Fenton. In deze 'catalogus' van zo'n dertig gebouwen, wordt ook het gebouw van de *Daily News in Chicago* (1928, ongeveer hetzelfde bouwjaar als de *Haagsche Courant*) beschreven. Als een brug over een verdiept liggende spoorweg gebouwd bevatte het van beneden naar boven een expeditiecentrum, een magazijn, drukpersen en de redactie op brugdek/plaza-niveau, kantoren voor de spoorwegmaatschappij en *on top* een radiostudio: 'Information could be received over the airwaves at the top. The news could then be processed by journalists and editors below, printed at the bottom floors, and finally distributed from sub-basements via truck, rail and water.'

- A. Road, rail and docks
- B. Storage
- C. Printing presses
- D. Newspaper offices
- E. Railroad offices
- F. Broadcast studio



Daily News Building, Chicago Illinois, 1928



Fenton doet een poging zijn verzameling gebouwen te classificeren naar programmatische en naar formele kenmerken.

Programmatisch kunnen de functies een thematische samenhang hebben, zoals 'communicatie' bij de bovenbeschreven krantengebouwen.

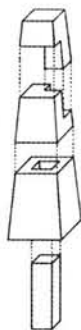
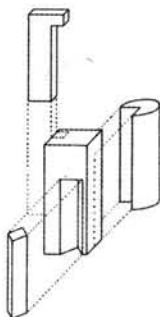
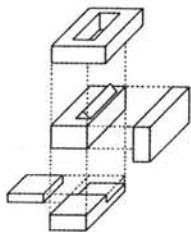
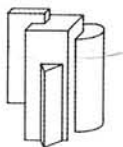
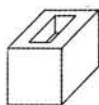
Daartegenover staan verzamelgebouwen, die functies bevatten die ogenschijnlijk niets met elkaar te maken hebben, zoals een kerk en een kantoor, of een kantoor en een parkeergarage. Dat laatste laat overigens zien, dat een combinatie aanvankelijk (rond 1920) misschien nieuw en ongewoon was, allengs doodnormaal kan worden. De combinatie van kerk of schouwburg, met geheel andere functies als winkels, kantoren, hotels etc. is vaak te verklaren doordat deze instituten van oudsher zeer centrale en daardoor steeds waardevoller wordende locaties innamen en onder grote economische druk en financiële verleiding een kongsi met meer profijtelijke functies aangingen. Overigens vaak onder groot protest van de burgerij, die te hoop liep tegen een dergelijke ontheiliging van haar religieuze en culturele plekken, maar ook leidend tot soms zeer merkwaardige kruisingen in de vormgeving van het nieuwe combinatie gebouw. Zo wordt bij de Chicago Temple (1924), de met kantoren bezette torenschacht bekroond met een gothische spits, waarin een Sky Chapel is ondergebracht. Bij de Riverside Church in New York (1929), die er uitziet als een gewone kerk, met schip en toren, is juist de hele toren tot en met de spits gevuld met kantoorverdiepingen.

In de combinaties van een theater met andere functies bleek het vaak mogelijk juist de daglichtloze kern van diepe gebouwen te benutten voor het theater en de gevelzones voor andere functies. Op die manier werd wel voldaan aan allerlei functionele eisen, maar representeerde

het theater zich niet aan de buitenkant, anders dan met hulpmiddelen als luifels en Bill-boards. Op grond van dergelijke formele aspecten komt Fenton tot een indeling van drie typen 'hybrides':

- **Fabric Hybrids**, zo genoemd omdat deze gebouwen zich onopvallend voegen in het bestaande stadsweefsel: zich houden aan de rooilijnen en goothoogtes, qua materiaal en gevelindeling niet sterk afwijken van de omringende bebouwing. Hoewel ze intern, onder en naast elkaar of elkaar doordringend als een *chinese puzzle*, velerlei verschillende functies herbergen, is dit aan de buitenkant niet of nauwelijks tot expressie gebracht;

- **Graft Hybrids**. Bij dit type worden nu juist wel de afzonderlijke functies en functionele verschillen benadrukt. Graft betekent ent : zoals men een loot van de ene appelsoort kan enten op of aan de stam van een andere soort (binnen bepaalde plantensystematische grenzen overigens) en beiden tot een fysiologische eenheid vergroeien, waarbij de karakteristieken van de samenstellende delen zichtbaar blijven, zo laten *graft hybrid* gebouwen de functionele verschillen tussen de samenstellende functies zien, hetzij als verticaal gelede bundeling hetzij door verticaal verjongende stapeling of een combinatie. Een illustratief voorbeeld is de Price Tower, Bartlesville 1958, waar per verdieping 3/4 van de ruimte kantoor en 1/4 woonruimte is, waarbij iedere woning zich over twee verdiepingen uitsprekt. Aan de buitenzijde heeft Frank Lloyd Wright dit verschillend gebruik benadrukt door in de gevel van de woningen de verticale lijnen en in de gevel van de kantoorruimten de horizontale lijnen te accentueren;

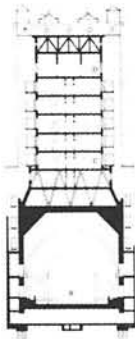
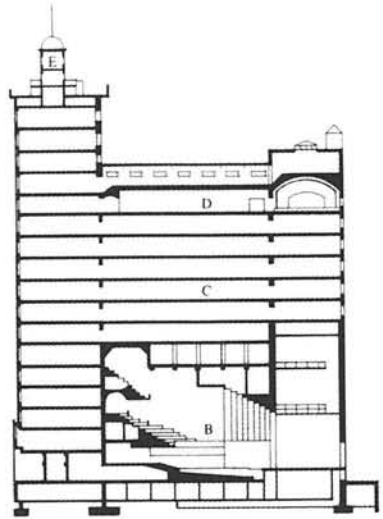


Fabric Hybrid

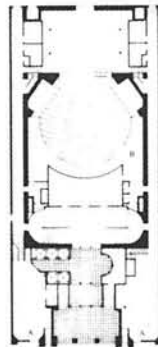
Graft Hybrid

Monolith Hybrid

• **Monolith Hybrids** onderscheiden zich naast hun doorgaans monumentale grootte, van de andere typen door hun geheel eigen karakter, meer bepaald door hun structurele opbouw, gestandaardiseerde en industrieel vervaardigde (gevel)elementen dan door de omringende bebouwing, niets verradend over de variatie van functies, die ze herbergen. Een sprekend voorbeeld is het John Hancock Center (1968) in Chicago met zijn in de gevels zichtbare stabiliteitsschoren, waarin opeengestapeld winkels, parkeergarage, kantoren, woningen, fitness centrum, uitkijkpost, restaurant en een televisiestudio zijn gehuisvest, zonder dat dit in de gevel tot uiting komt. Het geheel bekroond door twee zendmasten, die het gebouw voor korte tijd tot het hoogste ter wereld maakten.



Transverse section



Ground floor



Tenth floor

Schiller Building, Chicago Illinois, 1892

De opkomst en neergang van het hybride gebouw volgens Fenton

'the hybrid type was a response to the metropolitan pressures of escalating land values and the constraint of the urban grid. With horizontal movement restricted, the city moved skyward. The building form became taller, larger than ever before. Its only constraints were the zoning ordinances and the orthogonal grid itself. *Unable to occupy these vast new volumes with an individual usage, functions were combined. The hybrid building emerged.* From its introduction in the 1880's (mogelijk gemaakt door technologische innovaties als het (staal)skelet, lift, telefoon, electriciteit, centrale verwarming en ventilatiesystemen), the hybrid building had a rich and varied development until the depression of 1929, when virtually all new construction ceased. By the time the economic crisis had passed.. the CIAM's Charter of Athens was advocating systematic segregation of dwelling, work and recreation. forcing the hybrid building into rapid premature decline.

Today, these segregationist urban planning policies are being reevaluated, a renewed interest in the hybrid building is reflected in revised zoning laws and in an actual increase in new examples'.

Een dubieuze steekproef

Een nadere beschouwing van de door Fenton gepresenteerde 'steekproef', welke met 36 voorbeelden, waarvan vier niet uitgevoerde, papier gebleven projecten, wel uiterst klein is voor een periode van 1870-1985, waarin letterlijk miljoenen gebouwen zijn verzezen en afgebroken, levert wel enige kanttekeningen op bij Fenton's interpretatie van de geschiedenis. Door mij samengevat ziet het er als volgt uit:

	fabric	graft	monolith	totaal
1870- 1900	5 (2 w)	1	-	6
1900- 1920	2	1	-	3
1920-1940	5	5	6	16
1940-1960	-	2 (1 w)	-	2
1960-1985	1	1	3 (1 w)	5
				32 (excl. papieren projecten)

Als we even binnen Fenton's universum blijven, dan valt op:

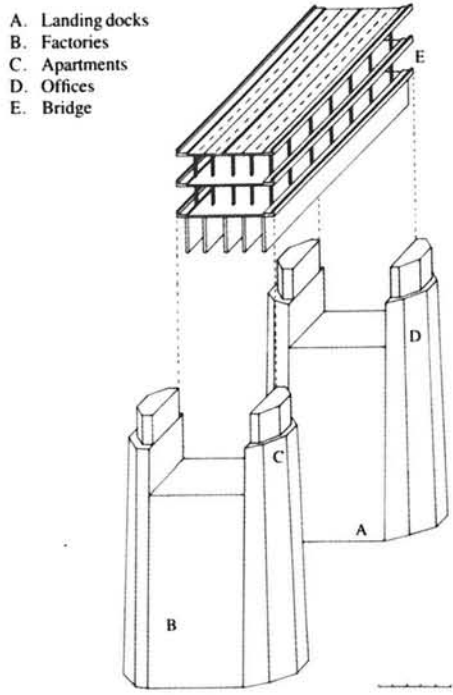
- dat het aantal hybrides tot 1920 niet spectaculair hoog is en eerder lijkt af te nemen, ze zijn bovendien voornamelijk van het *fabric-type*;
- de grote bloeiperiode lijkt, nogmaals volgens deze steekproef, die tussen 1920 en 1940 te zijn, waarin vooral de *graft* en *monolith*-typen opkomen;
- na de oorlog daalt het aantal weer sterk en ligt de nadruk op de *monolith*;
- de functie wonen, als onderdeel van een hybride programma, komt tot 1900 slechts tweemaal voor en na de tweede wereldoorlog nog in 2 incidentele gebouwen: in het genoemde Hancock Center en in de Price Tower. (Deze laatste wordt, na een periode van toenemende onbruikbaarheid, sinds 1981 nog slechts als, zij het wel zeer fraai, pakhuis gebruikt);
- de functie (lichte) industriële productie komt maar in één van de steekproefgebouwen voor.

Over blijven als functies voor hybridische cocktails: winkels, kantoren, hotels, clubs, theaters, kerken, incidenteel een krantenpers en vanaf 1920, zoals gezegd, parkeergarages.

Volgens Fenton's eigen steekproef heeft de scheiding van functies, met name wonen en industriële productie van andere, althans op gebouwniveau, zich al eerder voltrokken, daarvoor was de CIAM niet nodig. Veel waarschijnlijk liggen de oorzaken in schaalvergroting en mechanisering van de productie, de in de USA al vanaf 1910 zeer sterk toenemende automobiliteit en verkeerscongestie in de steden, die of je dat nu prettig vindt of niet, een sterk centrifugaal effect op de stad hebben gehad.

Puur methodologisch gezien is Fenton's betoog verre van overtuigend, het lijkt er meer op dat hij te hooi en te gras een aantal opmerkelijke tot bizarre gebouwen en papieren voorstellen daarvoor (zoals naar het voorbeeld van de Florentijnse Ponte Vecchio ontworpen combinaties van bruggen, met woningen en fabrieken in de pijlers) bij elkaar heeft gescharreld als z.g.n. 'empirical evidence' voor zijn vormtypologie.

We zouden op grond van deze conclusie natuurlijk zijn hele verhaal terzijde kunnen schuiven als *wishful thinking*, dat bovendien nog dwars ingaat tegen bepaalde trends in de hedendaagse bouwprogramma-ontwikkeling. Bijvoorbeeld: bij overheidsgebouwen maakt men een onderscheid tussen zeer specifieke programmaonderdelen, die tot weinig courante



San Francisco Bay Bridge, San Francisco, California 1925

gebouwen leiden en zondert deze in een apart gebouw af van de meer algemene, kantoor-, functies, die in 'marktconforme' gebouwen ondergebracht worden. Ook bij ziekenhuizen wordt er steeds minder specifiek gebouwd, maar wordt gestreefd naar een plattegrond en doorsnee, waarin alle functies zijn in te passen. Veel van de door Fenton opgevoerde gebouwen hebben iets van gefossiliseerde programma's, en je vraagt je af hoeveel van die gebouwen nog functioneren zoals bedoeld, inmiddels het treurig lot van de Price Tower delen, of erger. Jammer genoeg geeft Fenton daarover geen informatie.

Niettemin zou het wel de moeite waard zijn om, maar dan op een methodologisch verantwoorde wijze te onderzoeken welke combinaties van functies in Nederland in één gebouw, straat, wijk voorkomen, c.q. onder welke voorwaarden mogelijk blijken te zijn. Veel huizen zijn in de loop der tijd in kantoren veranderd en weer terug. Maar ik heb nog nooit een goed kantoorgebouw in een goed woongebouw zien veranderen. Dat lijkt me een heel interessant onderzoek -en ontwerpprobleem. Teveel nog wordt in monofunctionele kantoorparken, industrieterreinen, winkelcentra, woonwijken, etc. gedacht en gedaan, die wel veel verkeer, maar weinig levendigheid opleveren.

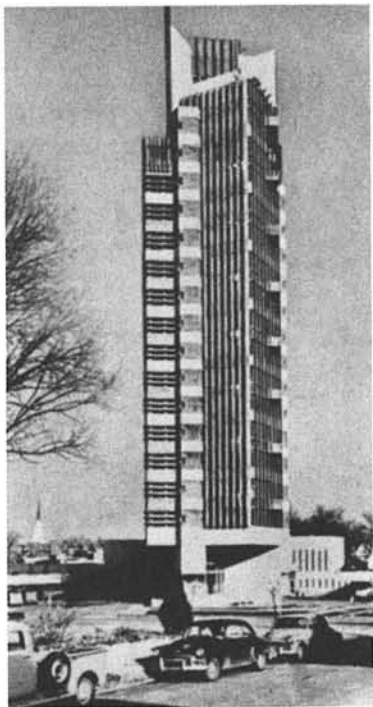
Den Haag vandaag

Hoe is het het *Haagsche Courant* - gebouw vergaan?

Door toenemende congestie, gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden, verscherpte milieueisen, kwam het bedrijf steeds meer in een beknelde situatie. Waarschijnlijk was een brand in de planetariumkoepel in 1975 de druppel die de emmer deed overlopen. Directie en redactie vertrokken naar een anoniem kantoorgebouw en de drukkerij naar een aanpalende bedrijfshal op een industrieterrein aan de rand van Rijswijk. De functie van het planetarium werd voortgezet in het nieuwgebouwde Omniversum, bij het Onderwijsmuseum en Gemeentemuseum, aan de rand van Scheveningen. Alleen het bespreekbureau bleef in de binnenstad aan het Spui. Dit alles is voor kleine jongetjes op een vrije woensdagmiddag niet meer te be-stappen. Het machtig interessante gebouw tenslotte werd afgebroken en vervangen door een non-descript

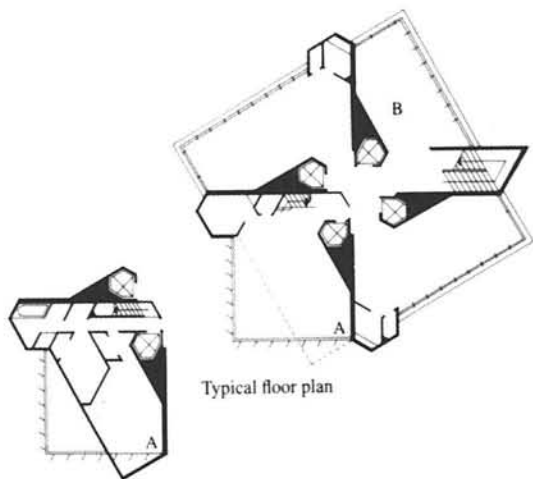
gebouw met wat winkels, kantoorruimte en appartementen, waar aan je voorbijloopt voor je er erg in hebt.

Bij de krant wordt niet slechts met nostalgie aan het vroegere gebouw gedacht, men overweegt een deel van de redactie toch weer in het centrum te huisvesten; als remplaceant voor de vroegere etalages, denkt men eraan om via een rechtstreekse video-verbinding het productieproces in Rijswijk weer on line zichtbaar te maken voor de bezoekers van het in het Centrum gelegen Bespreekbureau.



H.C. Price Company Tower, Bartlesville, Oklahoma

- A. Apartments
- B. Offices



Apartment upper level plan

Berlage en Heymans

Enkele feiten en hypothesen

Herman van Bergeijk

Le grand art vit de moyens pauvres (Le Corbusier)

Wie zou toentertijd gezegd hebben dat het chaoticum in een niet al te verre toekomst nog eens tweeslachtig en tijdgebonden genoemd zou worden! (Jorge Luis Borges en Adolfo Bioy Casares)

In het kader van een onderzoeksproject over 'Hybriden' loont het wellicht de moeite om een poging te doen het Hybride niet alleen terug te leiden tot gedachte en gebouwde objecten maar ook om na te gaan of het Hybride misschien deel is van een mentaliteit, die haar kracht ook aan het Moderne verleende. Denkpatronen kunnen door nieuwe optieken dusdanig worden verstoord en gecorrumpeerd dat er een verschuiving optreedt waardoor er als het ware een versmelting plaatsvindt van verschillende paradigmastrengen. Wanneer verschillende logica's met elkaar worden geconfronteerd kunnen ze leiden tot meerdere resultaten die al of niet als vruchtbaar kunnen worden beschreven.

Op 30 augustus 1893 werd in Groningen door de 'Volksbond tegen Drankmisbruik' een *Verslag van een onderzoek naar den toestand der oude arbeiderswoningen op verschillende plaatsen in Nederland* gepresenteerd.¹ H.P. Berlage was evenals J.E. van der Pek een van de auteurs van deze publicatie. Thomas Hellmann suggereert in de bewerkte versie van zijn dissertatie dat op deze bijeenkomst in Groningen de professor Gerardus Heymans contact met Berlage heeft

opgenomen omdat hij zocht naar een mogelijke architect voor de bouw van zijn woonhuis dat tevens een laboratorium moest omvatten.² Heymans was in juni 1890 benoemd tot hoogleraar aan de Rijksuniversiteit te Groningen waar hij les zou geven in 'de geschiedenis der wijsbegeerte, de logica, de metaphysica en de zielkunde'. Zijn inaugurele rede had als titel *Het experiment in de filosofie* en ging vooral in op de experimentele psychologie zoals die in Duitse laboratoria werd beoefend. Heymans introduceert de experimentele psychologie in Nederland en richt meteen een laboratorium in zijn eigen woning aan de Stationstraat in Groningen in. Voor de aanschaf van de noodzakelijke instrumenten krijgt hij in 1892 een subsidie van f. 500. De nieuwe professor onderzoekt in zijn laboratorium vooral thema's die te maken hebben met gezichtsbedrog, psychische remming en onderscheidingsminima.³ Hoe Heymans Berlage precies heeft ontmoet valt moeilijk te achterhalen maar het blijft een feit dat de Amsterdamse architect op 6 december 1893 een bouwvergunning aanvraagt voor een vrijstaand woonhuis aan de Ubbo Emmiusingel te Groningen. Deze vergunning wordt hem vijf dagen later verleend. Berlage zou dus de plannen voor het huis tussen augustus en december hebben kunnen uitgewerkt.

De meest gerenommeerde Berlagekenners, Pieter Singelenberg en Manfred Bock, gaan er beide van uit dat in het laatste decennium van

2 Thomas Kellmann, *Architektur und Anschauung. Der Raumbegriff in Architektur und Städtebau der deutschen und niederländischen Moderne von 1890 bis 1930 im Vergleich*, Münster / Hamburg 1992, p. 37.

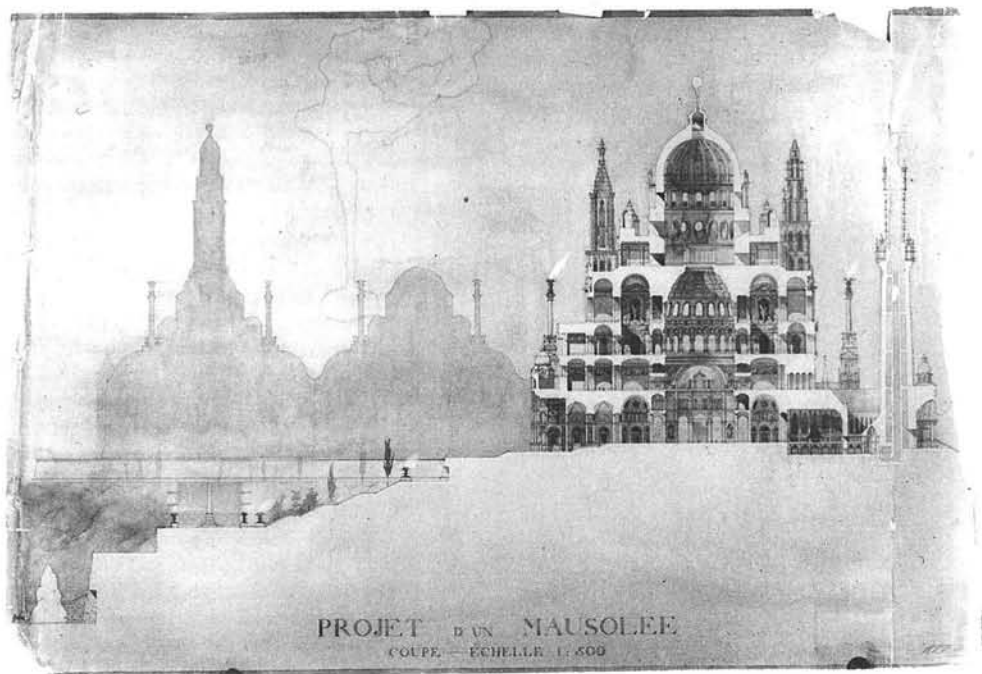
3 Zie: Douwe Draaisma (red.), *Een laboratorium voor de ziel. Gerard Heymans en het begin van de experimentele psychologie*, Groningen 1992, in het bijzonder de bijdragen van Draaisma en van Remieg Aerts.

1 P. de Ruijter, *Voor volkshuisvesting en stedenbouw*, Utrecht 1987, p. 60.

de vorige eeuw een transformatie in het werk van Berlage plaatsvond. De motieven die tot die verandering hebben geleid worden door beiden echter verschillend bepaald. Terwijl Singelenberg de invloed van architecten als Gottfried Semper en Eugene Viollet-le-Duc en van filosofen als Georg Wilhelm Friedrich Hegel en Arthur Schopenhauer op het denken van Berlage nagaat en vooral de betekenis van de Amsterdamse Beurs belicht, geeft Bock een breed panorama van de gedachtenwereld van Berlage en gaat vooral in op de betekenis van Berlage's lezing 'Bouwkunst en impressionisme'. Singelenberg analyseerde in 1963 het ontwerp van Berlage voor een 'monument historique' uit 1889 en beschouwde dit mausoleum als 'de bewuste apotheose van het verleden', dat tevens de toekomstige ontwikkeling zou aankondigen.⁴ Hij beschouwt het monument te weinig als een montage met behulp van historisch materiaal, dat in feite als een hybride kan worden opgevat. De beweegredenen van Berlage om tot zo'n ontwerp te komen blijven duister. Wanneer we het monument beschouwen als een

metafoor dan zouden we het kunnen zien als een enorme verbrandingsoven waarin de geschiedenis wordt verbrand opdat de architect er afstand van kan doen. Berlage zou in hetzelfde jaar schrijven: 'Het is, dat we op dit oogenblik leven in een tijd van chaotische verwarring, zoo ook op kunstgebied. Er is geen historische stijl. Men spreekt van modern! Wat is modern? Gewoonlijk iets vrij vervelends; van een bepaald cachet is geen sprake; men heeft moderne gothiek, moderne renaissance, ja zelfs Noorsch, Indisch, Japanneesch en Chineesch. In al deze stijlen worden kunstwerken gemaakt. Het ware om te lachen als het niet zoo treurig ware. En waarom is dit in zekeren zin verblijdend? Omdat we juist hieruit de overtuiging kunnen putten, dat we nog iets grootsch te wachten hebben'.⁵ De architect zou dus door een symbiose van stijlen tot een nieuwe stijl willen komen. Het mausoleum-crematorium moest bevrijdend werken. Uit de vlammen van de oude cultuur moest een nieuwe stijl opstijgen. Van een eenheid in veelheid getuigt het ontwerp echter niet.

In zijn latere dissertatie ziet dezelfde

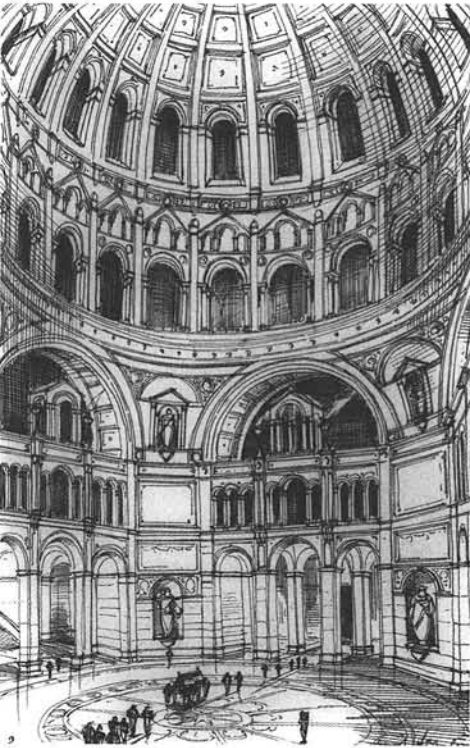


H.P. Berlage, ontwerp voor het Monument Historique, 1889.
Doorsnede van een gebouw

4 Pieter Singelenberg, 'Berlage's monument voor verleden en toekomst uit 1889', in: Album Discipulorum, aangeboden aan Professor Dr. J.G. van Gelder, Utrecht 1963, p. 153.

5 Ibidem.

Singelenberg 'in de jaren negentig een versimpelingsproces optreden in het werk van Berlage en zegt over het huis Heymans dat 'here the fundamental direction could be followed. That Heymans, a year younger than the architect, presented him with this opportunity will have arisen from his similar development. He, too, sought for a definite clarity, as came to expression in his philosophical logic'. In zijn beschrijving van de villa schrijft hij: 'Heymans's villa on the Eems canal has large, closed wall-surfaces, in which windows of various forms and a recessed balcony are placed without regard for symmetry. Nevertheless, there is always a clear and mutual relationship between the openings and the facade surfaces. The transition from the flat roof to the ridge roof is abruptly harmonious through the large steps in the wall and over the tiles'.⁶ Hij schrijft ook dat de Villa Henry uit 1898 uit het huis Heymans voortkomt. H. G. van der Veen wijst erop dat het woonhuis Heymans de enige villa van Berlage in het Noorden is: 'Te



H.P. Berlage, ontwerp voor het Monument Historique, 1889.
Interieurschets.

midden van andere villa's die in die tijd aan de singels van Groningen worden gebouwd, steekt deze af als zeer modern en sober van stijl. Voor Heymans is er een laboratorium ontworpen op de eerste etage, grenzend aan de studeerkamer, voor mevrouw Heymans, die boetseert en tekent, een atelier in de tuin'.⁷

Meer over het Heymans huis zegt Jan Romein in zijn erflater die aan Berlage is gewijd. Hij schrijft dat er in 1893 een vleug van omslag in het werk van de architect merkbaar is. Behalve aan het gebouw voor de 'Algemeene' ziet hij dat in het huis voor Heymans: 'We zien hier een Berlagiaans beginsel voor het eerst volledig toegepast: de eisen van de opdracht onvoorwaardelijk voorop. Waren die grillig, dan een grillige plattegrond. En is de plattegrond asymmetrisch, dan ook in de bovenbouw eerlijk alle consequenties daaruit getrokken. Zo eiste het de waarheid. Maar de waarheid is wel voorwaarde voor de schoonheid, doch niet deze zelf - en de villa werd ronduit: lelijk'.⁸ Heymans theoretiseert over lelijkheid in zijn colleges te Groningen en onderscheidt drie soorten: formele, associatieve en typische lelijkheid. Formele lelijkheid kan bijvoorbeeld ontstaan door het uitblijven van een verwachte regelmaat. Er is sprake van associatieve lelijkheid wanneer de opmerksaamheid door associaties van onaangename voorstellingen afgestoten wordt. Typische lelijkheid treedt op wanneer iets niet past in de bestaande voorstellingsverbindingen. 'Tenslotte moeten wij nog wijzen op de mogelijkheid van conflicten. Iets kan formeel lelijk en associatief schoon zijn, zoals bijv. een historisch gebouw vele stijlen kan hebben en daardoor formeel lelijk is, maar dat associatief toch mooi kan zijn, omdat het historische associaties opwekt'.⁹ De opvatting van Romein over het huis Heymans gaat terug op wat Jan Gratama over de villa schreef: 'Het is niet te verwonderen, dat de eerste uitingen van Berlage onder het rationaliteitsbeginsel vol zijn van een onvolkomenheid, die leelijkheid of beter nog, onontwikkelde schoonheid is te noemen. Een typisch voorbeeld is het woonhuis te Groningen uit 1894. De platte grond is zeer onregelmatig, en naar ik vermoed, geheel overeenkomstig de eischen van den bouwheer, mede in verband met de ligging van het huis.

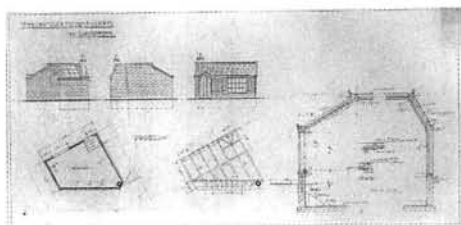
7 H. G. van der Veen, 'Levensloop', in: Gerard Heymans. Objectiviteit in filosofie en psychologie, Weesp, 1983, p. 16.

8 Jan Romein / Annie Romein, Erflaters van onze beschaving. Nederlandse gestalten uit zes eeuwen, Amsterdam 1973 (oorspr. 1938-1940), p. 854.

9 Gerardus Heymans, Over metafysica en esthetica, uitgegeven door H.G. Hubbeling, Baarn 1987, p. 109.

6 Pieter Singelenberg, H.P. Berlage. Idea and style. The quest for modern architecture, Utrecht 1972, p. 70.

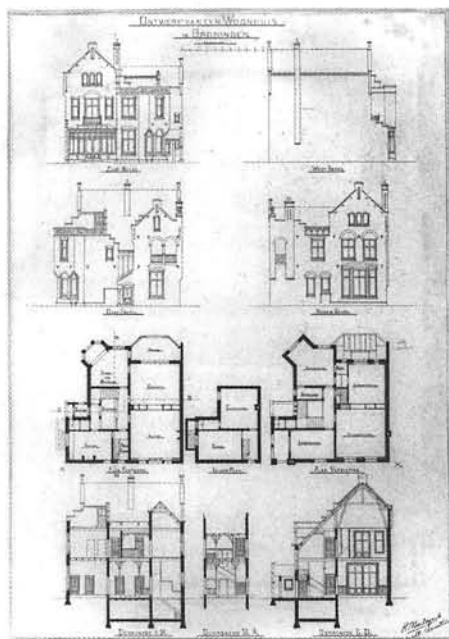
Men krijgt den indruk, dat Berlage dit gegeven volkomen heeft aanvaard, zonder enige noemenswaardige invloed ten opzichte van wijziging in de rangschikking der vertrekken of andere onderdeelen uit te oefenen, uitgaande van de opvatting, dat, waar de plattegrond zoo gewenscht werd, deze kern ook onaangestast moest blijven. Ziedaar het elementaire, realistische bouwen. De opbouw komt logisch uit de plattegrond voort; liggen de ramen uit praktisch oogpunt niet boven elkaar, ..., dan wordt geen poging gedaan toch symmetrie te verkrijgen. ... Zo'n gebouw, ondanks zijn onvolkomenheden, was een daad van groote betekenis'.¹⁰ Gratama wijst erop dat de plattegrond onregelmatig is maar vergeet te vermelden dat hij wel een modulaire grondslag heeft. Berlage ontwierp hem duidelijk op ruitjespapier en dit heeft er waarschijnlijk toe geleid dat de opzet uiterst star is. Elementen, zoals het zuiltje in de loggia en de blindbogen boven de ingang, zijn, volgens Gratama, overblijfselen van een 'verschrompelde oude architectuur'. Het huis wordt gezien als een begin. Het is een typische demonstratie van een beginsel; de kunstenaar Berlage wordt hier overheerscht door de moderne intellectualist'. Dit betekent in feite dat Berlage 'moderne' theorieën probeert om te zetten in zijn eigen architectuur. Nancy Stieber stelt: 'Berlage forged a syncretic theory of architecture derived from the most advanced architectural theorists of late-nineteenth-century Europe', maar zij doet niet meer dan te herhalen wat de voorafgaande auteurs reeds hebben opgemerkt.¹¹ Zij gaat dus niet in op de theorieën waarmee Berlage door Heymans in aanraking is gekomen. Deze theorieën zijn niet strikt architectonisch van aard, maar meer psychologisch in zover als ze rekening houden met waarnemingsproblemen. Daardoor treedt er een verschuiving in de



H.P. Berlage, ontwerp voor een atelier voor Mevr. Heymans in de tuin van het huis Heymans, 1895. Gevels, plattegrond en doorsnede.

belangstelling op: de nadruk ligt niet op de relatie tussen de architect/kunstenaar en zijn object, maar op die tussen het object en de beschouwer, het object en het subject.

Het huis voor professor Heymans wordt door Berlage ontworpen en gebouwd in de jaren 1893-1895. Hoewel zijn opdrachtgever, de filosoof en psycholoog Gerard Heymans, niet rechtstreeks deelneemt aan de culturele discussies die er aan het eind van de negentiende eeuw in Nederland worden gevoerd, wordt hij door zijn tijdgenoten als een autoriteit op zijn vakgebied beschouwd. Heymans behoort zeker tot de meest originele en diepzinnige denkers van Nederland in deze periode. Zijn enorme eruditie is overwegend Duits georiënteerd en hij publiceert al snel diverse boeken en artikelen in deze taal. Hoewel het niet duidelijk is op welke wijze Berlage met Heymans in contact is gekomen, zal de architect die een gelijksoortige belangstelling heeft voor filosofische problemen, ongetwijfeld door Heymans zijn geïmponeerd. Berlage had reeds in 1886 een artikel geschreven, 'De plaats die de Bouwkunst in de moder-



H.P. Berlage, huis voor prof. Heymans in Groningen, 1893-1894. Plattegronden, gevels en doorsnede.

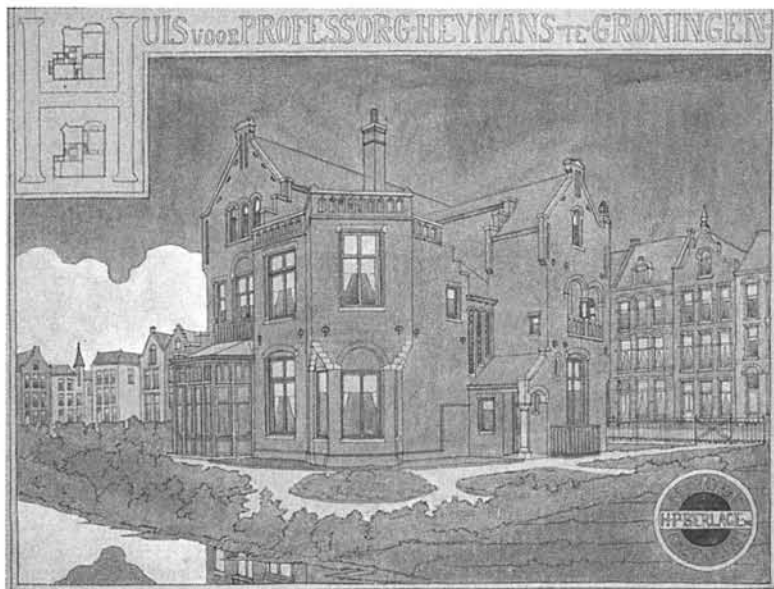
¹⁰ Jan Gratama, 'Het werk van Berlage', in: Dr. H.P. Berlage en zijn werk, Rotterdam 1916, p. 29.

¹¹ Nancy Stieber, 'Berlage, Hendrik Petrus (1856-1934)', in: Sheila D. Muller, Dutch Art. An Encyclopedia, New York / Londen, 1997, p. 43.

ne Aesthetica bekleedt', waarin hij de opvattingen over architectuur van een aantal Duitse filosofen uit de negentiende eeuw - onder andere Gustav Theodor Fechner - op een rijtje zet. De metafysica van Heymans, het 'psychisch monisme', is afgeleid van de theorieën van Fechner en loopt grotendeels parallel met de ideeën van Theodor Lipps, de belangrijkste representant van de 'Einfühlungs-theorie'.¹² In tegenstelling tot de romantische en idealistische esthetica gaat Heymans' Aesthetik von Unten uit van een inductieve werkwijze, waarbij op basis van empirisch onderzoek naar de samenhang tussen esthetische ervaring en de reactie van de waarnemer psychologische en esthetische constanten worden vastgesteld. Sleutelwoorden in de denkbeelden van Heymans, met name in het typisch Fechneriaanse *Die Gesetze und Elemente des Wissenschaftliche Denken* uit 1894, zijn 'waarheid', 'nut(tigheid)', 'eenheid': termen die ook bij Berlage vaak en met eenzelfde geladen betekenis terugkeren. Het is waarschijnlijk dat de gesprekken met Heymans zijn denken over de visibiliteit heeft aangespoord. De productiviteit van het oog stond overigens reeds centraal in het werk van Konrad Fiedler, die erop wees dat het een kapitale fout zou zijn

om kunst met schoonheid te identificeren.¹³ Ook in de kunstgeschiedenis is een soortgelijke ontwikkeling te bespeuren en dan vooral in het werk van Heinrich Wölfflin, die in 1886 was gepromoveerd op zijn proefschrift *Prolegomena zu einer Psychologie der Architektur*, waarin denkbeelden worden geopperd die in het werk van Camillo Sitte over stedenbouw terugkomen.¹⁴

In mei 1892 gaat Berlage tijdens een lezing in op de vraag of het schone in de kunst ideaal of reëel, subjectief of objectief is. Het is de eerste keer dat Berlage een filosofisch thema aansnijdt zonder zwaar te leunen op uitspraken van anderen. Tenminste dit wordt gesuggereerd wanneer we de verslagen van de lezing doornemen. Berlage is van opvatting dat het schone subjectief is. 'Ook de opgenomen indruk van den beschouwer is subjectief, daar dezelfde kunstuiting op verschillende individuën, verschil van impressie teweeg brengt, naarmate van ieders voorstellingsvermogen'.¹⁵ Deze aandacht voor de beschouwer wordt in de hand gewerkt door zijn confrontatie met het bekende boek ... van Sitte, waarvan Berlage een lang uittreksel zal maken en publiceren. Hoewel Bock vaststelt dat



H.P. Berlage, huis voor prof. Heymans in Groningen, 1893-1894. Aanzicht.

12 Zie: J. Verster, 'Algemene psychologie', in: Gerard Heymans. Objectiviteit in filosofie en psychologie, Weesp, 1983, pp. 89-104.

13 Zie de inleiding van Roberto Salvini tot *La critica d'arte della pura visibilità e del formalismo*, Milaan 1977, p. 14.

14 Zie: Mitchell Schwarzer, *German Architectural Theory and the Search for Modern Identity*, Cambridge 1995; Mark Jarzombek, 'De-scribing the Language of Looking: Wölfflin and the History of Aesthetic Experimentalism', in: *Assemblage*, 1994,

nr. 23, pp. 28-69; de inleiding van Harry Francis Mallgrave en Eleftherios Ikonomou tot *Empathy, Form, and Space. Problems in German Aesthetics, 1873-1893*, Santa Monica 1994.

15 'Kort Verslag van het verhandelde in de sectiën van het Nationaal Congres voor Bouwkunst', in: *Bouwkundig Weekblad*, 1892, nr. 23, p. 138.

16 Manfred Bock, *Anfänge einer neuen Architektur. Berlages Beitrag zur architektonischen Kultur der Niederlande im ausgehenden 19. Jahrhundert*, 's-Gravenhage / Wiesbaden, 1983, p. 113.

Berlage een van de eersten in Nederland is geweest die Sittes opvattingen in Nederland verspreide wijst hij er tevens op dat er fundamentele verschillen aan te wijzen zijn. Zo zou Berlage het begrip schilderachtig geheel anders gebruiken: 'Sittes Begriff des Malerischen läßt sich als phänomenologisch kennzeichnen, während Berlage das Malerische ontologisch begreift'.¹⁶ Dit zou kloppen als Berlage eenduidig binnen een filosofisch stramien kan worden geplaatst maar deze architect was in dit opzicht een dilettant die meer geïnteresseerd was wat hij met een bepaalde theorie kon dan binnen de 'logica' van de specifieke filosofische stroming te blijven. Bovendien heeft Berlage in deze tijd duidelijk meer belangstelling voor de fenomenologische eigenschappen van architectuur dan voor de ontologische. Het begrip ruimte komt wel voor maar het staat los van wat bijvoorbeeld August Schmarsow zou schrijven.¹⁷ Pas later zou dit enige betekenis voor Berlage krijgen. Fenomenologische aspecten hadden zijn aandacht.

In november 1893 houdt Berlage zijn lezing 'Bouwkunst en impressionisme'. Deze is dus



H.P. Berlage, huis voor prof. Heymans in Groningen, 1893-1894. Eigentijdse foto van de hoofdingang.

min of meer gelijktijdig geschreven met het ontwerpen van de villa Heymans. Uitgaande van de vraag hoe de beschouwer een gebouw leest, vroeg hij zich af of 'de middelen die vroeger tot een gezond d.i. aesthetisch effect leidden, in den modernen tijd nóg van toepassing' waren. Zijn antwoord, dat zowel een ja als een nee inhield, was enerzijds gebaseerd op de mening dat 'de oude meesters ter bereiking van hun doel met de middelen die hun ten dienste stonden woerden; zij waren als verstandige kunst-oeconomen (!), zuinig op hun artistieke penningen, d.w.z. zij bewaarden hun groote giften voor een paar hoofdmomenten, wél wetende, dat het geheim van alle artistiek effect juist ligt in een spaarzaam gebruik van de middelen tot versiering' Maar anderzijds vond hij ook dat 'de samenleving bezig is te veranderen, en', zo voegde hij eraan toe, 'daarom vraagt zij ook met aandrang om een nieuw kleed, want werkelijk, haar oude is versleten, door en door (...)'. Zijn voorstel was daarom: 'de architect, die den tegenwoordigen tijd begrijpt, en iets artistiek wil maken, gooit van zelf alle ballast overboord; weg! Met al die tijdroovende details, die toch niet naar wensch kunnen worden uitgevoerd, weg! Met al datgene wat tot den grooten indruk van het geheel niets afdoet; alléén gezocht naar enkele karakteristieke vlakken, begrenzen de lijnen! De architect van heden worde impressionist!'.¹⁸ Berlage mengt hier idealisme met een fenomenologische benadering, die alleen te begrijpen is indien men 'den tegenwoordigen tijd begrijpt' en deze tegenwoordige tijd, en in het bijzonder de Duitse filosofie, die Berlage, gulzig bestudeerde, stond bol van de studie van de zichtbare wereld, niet vanuit de positie van de architect, maar van de beschouwer die met al deze fenomenen werd bestookt en ze op enige manier moest ordenen.¹⁹ Bij Berlage was deze ordening een bijzondere hybride mentale constructie die ook in zijn bouwwerken tot uiting kon komen. Zo expliciteert de Beurs zijn typische omgang met de begrippen monumentaliteit en schilderachtigheid en was het gebouwde resultaat in de ogen van velen een bijzonder lelijk monument.²⁰

17 Zie: Christoph Feldtkeller, *Der architektonische Raum: Annäherung an eine funktionelle Betrachtung*, Braunschweig/Wiesbaden 1989; Mitchell W. Schwarzer, 'The Emergence of Architectural Space: August Schmarsow's Theory of Raumgestaltung', *Assemblage*, 1991, nr. 15, pp. 49-61.

18 H.P. Berlage, 'Bouwkunst en impressionisme', in: *Architectura*, 1894, nr. 24, p. 106.

19 Zie voor enige aanknopingspunten: Micheala Rammert-

Götz, 'Wege zur Abstraktion im Münchner Jugendstil', in: *La nascita della modernità*, Verona 1996, pp. 83-107; en voor een filosofische ordening: Gabriele Scaramuzza, *Le origini dell'estetica fenomenologica*, Padua 1976; Gabriele Scaramuzza, 'L'estetica fenomenologica', in: M. Dufrenne/D. Formaggio, *Trattato di estetica*, vol. 1, Milaan 1981, pp. 343-360.

20 Zie: A.W. Reinink, *Amsterdam en de Beurs van Berlage. Reacties van tijdgenoten*, 's-Gravenhage 1975.

On-vruchtbaar

Heterogene composities en stadsmodellen

S. Umberto Barbieri

Tussen 1850 en 1870 zijn in Amsterdam 10.000 woningen gebouwd: de bevolking van de hoofdstad groeide gestaag en de stad barstte uit haar voegen. Het ontwikkelingsmodel dat in de zestiende en zeventiende eeuw de stedelijke bouwactiviteiten ruimtelijk formaliseerde, vond toen een onoverbrugbare barrière in de stadswallen die het historisch centrum omsloten. Met de aanleg van het Vondelpark neemt de stad bezit van het omringende landschap: het 'cultuur'-landschap wordt met het Vondelparkproject op het 'natuur'-landschap gelegd en begint hiermee in de tweede helft van de negentiende eeuw het proces van moderne civilisatie van de natuur door de stad.

'Het was reeds voor 1870 dat een nieuwe uitleg van de stad zich begon af te tekenen. Die uitleg -aldus Brugmans- was de eerste na twee eeuwen die Amsterdam zich weer kon veroorloven.'¹

In tegenstelling tot een zekere 'organische' stedelijke ontwikkeling (gekenmerkt door een weliswaar wankelend evenwicht tussen natuur, cultuur en techniek als ontwerpinstrumentarium) zien wij in de nieuwe stadsuitbreidingen een schizofrene ontwerpbenadering. Na de realisatie van het Paleis van de Volksvlijt (nog binnen de wallen aan de rand van het historische centrum) dient in 1960 S. Sarphati een plan bij het Gemeentebestuur van Amsterdam in tot 'de bebouwing en verfraaiing van de omtrek van het Paleis voor de Volksvlijt, de Amsteloever.'²

De signalen voor een grote toename van de

vraag naar bouwterreinen, resulteerden in het initiatief van het Gemeentebestuur voor het komen tot een geleide stedelijke ontwikkeling die zich had moeten afspelen tussen de Amstel en het Vondelpark. De stedelijke accijnzen werden in 1866 afgeschaft en daarmee zijn wallen en (tol)grenzen overbodig geworden. Het verbod op buiten timmeren verviel en er kwam op polderpeil goedkope bouwgrond ter beschikking die op speculatieve ontwikkelingen stond te wachten. De stadsingenieur J.G. van Niftrik kreeg in hetzelfde jaar opdracht een plan voor de uitbreiding van de stad in zuidelijke richting te tekenen.

'Van de geprojecteerde parken en villawijken, van de brede boulevards en sterrepleinen, blijkbaar op Franse voorbeelden geïnspireerd wordt niets uitgevoerd' aldus Bakker Schut die veel ruimtelijke kwaliteiten aan dit plan toekent.³ Het nieuwe Amsterdam van Van Niftrik kan als een historiserende interpretatie worden gezien van het klassieke Amsterdamse stadsconcept van de zeventiende eeuw; rond een centrum, de Dam, een reeks concentrische kanalen (grachten) waartussen de bebouwing en de openbare ruimte is geprojecteerd.⁴ De ex-wallen zijn in het ontwerp opgevat als een Ceintuurbaan (een geactualiseerde Singel) die stervormige woonwijken, verbonden door een monumentaal geometrisch stratenplan, aan de oude stedelijke structuur hecht.

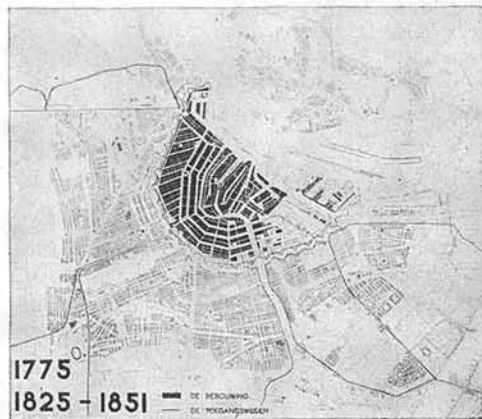
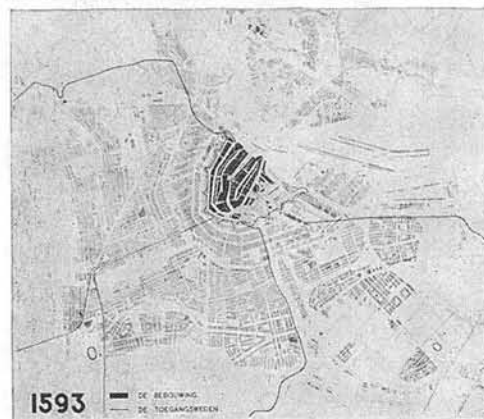
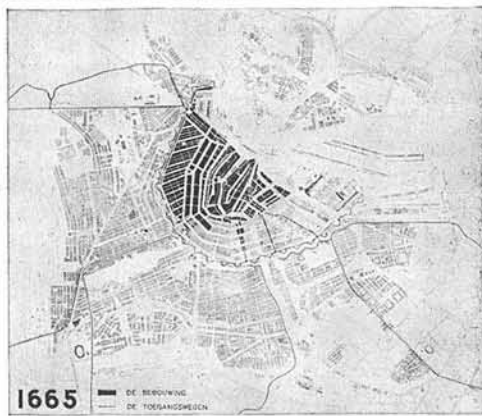
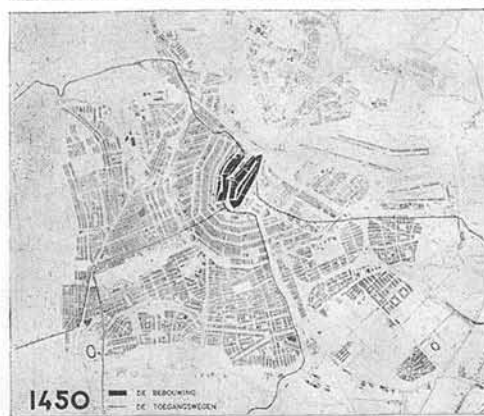
Dit plan kan gelezen worden als een stedelijk 'gecultiveerd' concept dat niet alleen zijn forme-

1 H. Brugmans, *Geschiedenis van Amsterdam*, deel 6, Utrecht 1973, pag.17.

2 J. van Eck, *De Amsterdamsche Schans en Buitensingel*, Amsterdam 1948, pag.28.

3 P. Bakker Schut, *Planologie*, Gorinchem 1944, pag.34.

4 G.L. Burke, *The Making of Dutch Towns*, Bristol, 1956, pag.141.



le logica maar ook zijn functionele en technische wetmatigheid aan het landschap oplegt. Het ontwerp van Van Niftrik sloot aan bij de vorm-principes uit de herstructureringsplannen die onder Keizer Lodewijk Napoleon in dezelfde periode in Parijs zijn gerealiseerd.

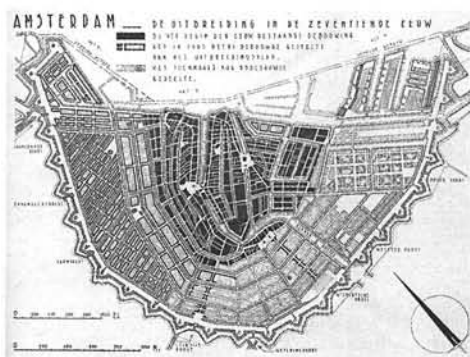
'Het ontwerp van stadsingenieur Van Niftrik', aldus R. Geurtsen, 'betref het gehele stadsgebied buiten de vestingwallen. Het plan heeft ook beslist als achtergrond de verbetering van de openbare gezondheid, door een regulering van de explosieve parasitaire bebouwing buiten de singel.'⁵ De kloof tussen het gecultiveerd formalisme van Van Niftrik en het laissez faire, laissez aller van het buiten timmeren werd gedicht door het uitlegplan van Kalff uit 1877. Bij dit ontwerp is bij het vaststellen van de straten en van ligging en maat van de verkaveling en bouwblokken voor het grootste deel rekening gehouden met de structuur van sloten en paden en met de eigendomsgrenzen van de pre-stedelijke percelen. De eerste nieuwbouw, namelijk de wijk die bekend is geworden als de Pijp, is een van de zeldzame voorbeelden van negentiende-eeuwse stedelijke uitbreidingen in Nederland met een Europese aanblik.⁶

De Pijp heeft alle kenmerken van een hybride stadsdeel juist omdat een 'gerationaliseerd' formalisme, dat wordt ontleend aan de natuur van de onderliggende grond, zich letterlijk verbindt met een technisch, functioneel en economisch ruimtelijk concept voor het leiden van een stedelijk uitleg en voor de bebouwing dat inspeelt op de toenmalige bouwproductieve, bouw-economische en kennelijk bouwculturele eisen van

dat moment. Het is dan ook geen toeval dat het gedeelte van het plan aan de Amstelzijde snel tot uitvoering is gebracht en ondanks de esthetische kritieken uit de jaren dertig, vijftig en zeventig, nu disciplinair en maatschappelijk hoog gewaardeerd wordt. Als hybride verbinding tussen het 'gecultiveerde' Niftrik-model en het 'organisch' buiten timmeren, wordt de Pijp als een voorbeeld gezien voor een uitleg waar de elementen uit het landschap zich naadloos verbinden met de kwaliteiten van het stedelijk weefsel.

De Pijp als hybride stadsdeel op het ontwerp-niveau, als (ver)binding en (ver)smelting van twee soorten toeëigeningswijzen van het landschap (het organische en het gecultiveerde) en als resultaat omdat het de sporen draagt van twee generatoren en de sterkste aspecten van beiden verenigt.

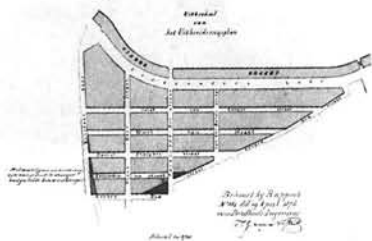
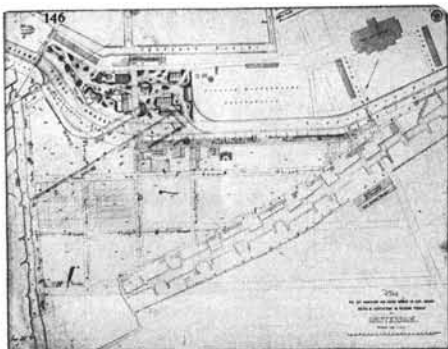
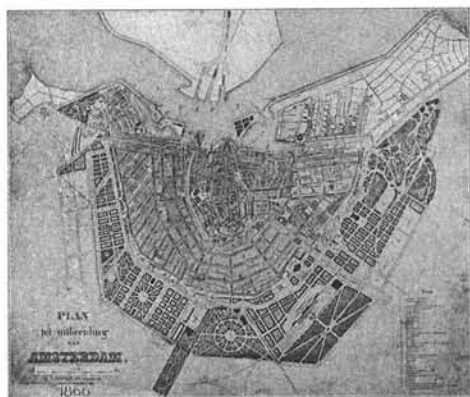
'Kölreuter was de eerste wetenschapper -aldus K.L. Kaplan in *Heterotic Architecture*- die de kracht beschreef van Hybride of de Heterosis, namelijk de neiging van cross-bevruchting om een dier of een plant te produceren met grotere sterkte en vermogens dan iedere generator afzonderlijk'.⁷

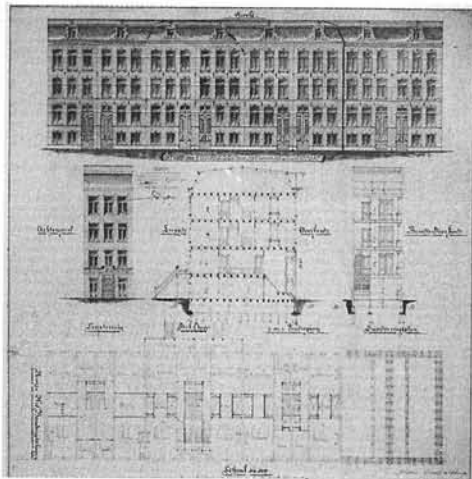
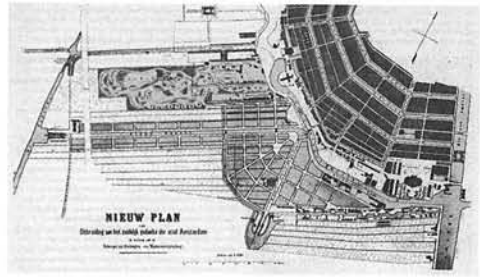
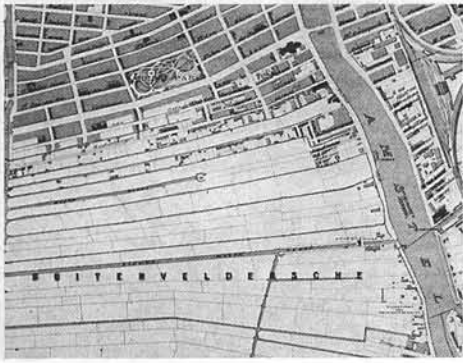


5 R. Geurtsen *Stadsontwikkeling van Amsterdam op het breukvlak van de 19de en de 20ste eeuw*, Delft 1976, pag.15.

6 R. Blijstra, *De Pijp*, in *Ons Amsterdam 1973 en 1976* pag. 34, 120, 178 en 329.

7 K.L. Kaplan, *Heterotic Architecture in Hybrid Buildings*, New York 1985, pag 4.





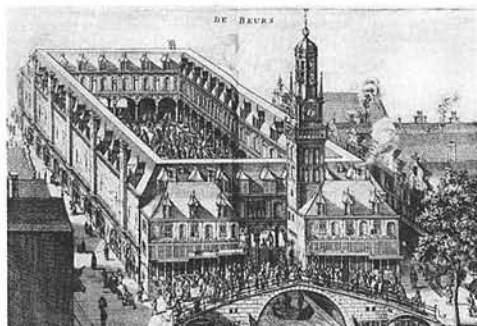
Parallel aan dergelijk hybridiserenproces bij het ontwerpen voor stedelijk uitleg, treffen wij, bij het architectonische ontwerpproces van de Beurs van Amsterdam van H.P. Berlage, een architectonisch concept dat enigszins vergelijkbare hybride aspecten kent. Het betreft hier de smelting tussen een stilistisch gezuiverd internationaal historicisme en een plaatselijk formalisme dat resulteert in een nieuwe typologie voor grote gebouwen in een kleinschalige stedelijke zetting.

Als de plot van een tragedie -een architectuurtragedie weliswaar- verloopt het ontwerpproces van de Beurs in Amsterdam: vanaf de prijsvraag in 1884 tot aan het definitief ontwerp in 1898 forceert H.P. Berlage als hoofdpersonage van de voorstelling, een dramatische breuk die de wedergeboorte inleidde van de twintigste-eeuwse Nederlandse architectuur en tevens de hoofdlijnen determineerde voor haar ontwikkeling. 'Berlage, Messel, Wagner sind alle drei künstlerisch erzogen noch im Akademizismus und Eklektizismus und haben selbst mit eklektischen Arbeiten begonnen' aldus Behne die deze drie architecten opvoerde als de pioniers van de vernieuwing van de negentiende-eeuwse architectuur.⁸ Binnen een decennium is een radicale *tabula rasa* geforceerd met betrekking tot de klassieke, academische architectuuropvattingen en is het eclecticisme -opgevat als neostijlen architectuur- voorgoed begraven. In dit licht kan het ontwerpproces van de Beurs gezien worden als eindpunt van het negentiende-eeuwse academisme en tegelijkertijd als beginpunt van het twintigste-eeuwse modernisme.⁹ Het behoef

geen ingewikkeld betoog om aannemelijk te maken dat juist vanwege een dergelijke dualisme en wankelend evenwicht dit project verschillende interpretaties kent en tevens vanuit uiteenlopende culturele en architectonische posities is toegeëigend.

Rationalisten en expressionisten, zakelijken en traditionalisten, romantici en modernen hebben in de Beurs (en in Berlage) aanknopingspunten, elementen en argumenten gevonden om hun ontwerpstrategieën te beargumenteren, theoretisch te funderen en hun ontwerpinstrumentarium scherp te stellen.

Al in 1925 is de architectonische betekenis van dit gebouw geanoniseerd. 'In dit groote monument der nieuwere Nederlandse bouwkunst wordt consequent de opbouw beheerscht door den doelmatigen plattegronden', aldus Gratama die vervolgens vaststelt dat de Beurs een volkomen zakelijke architectuur inhoudt.¹⁰ De Beurs kent een zekere complex programma: hoofdbestanden zijn drie grote zalen namelijk de goederenbeurs, de graanbeurs en de effectenbeurs. Hieromheen vele kleine kantoorruimten, representatieruimte, hallen en informele ontmoetingsplaatsen, dienstruimten en zelfs een conciërgewoning. Hoewel de opzet zakelijk is, en het programma doelmatig is uitgezet, heeft Berlage de (functionele) kern van het gebouw, namelijk de grote zalen, niet in vorm en massa willen uitdrukken.¹¹ De gevel aan het Damrak is gekenmerkt door een drietal horizontale reeksen van kleine ramen die, op het schuine dak, van een dakkapel zijn voorzien. In tegenstelling tot het eerste Beursgebouw van H. de Keyser



8 A. Behne, *Der Moderne Zweckbau*, Berlin 1923, p.13.

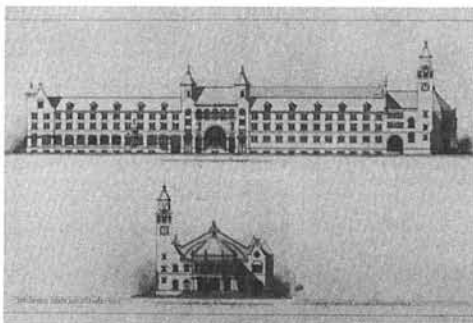
9 Tafuri-DalCo, *Architettura contemporanea*, Milaan 1983.

10 J. Gratama, Dr. H.P. Berlage *Bouwmeester*, Rotterdam 1925 p.XIX

11 J. Gratama, o.c. Rotterdam 1925,p.XX.

(1608) dat met zijn openbare hof en kloostergang, onderdeel uitmaakte van het publieke domein van de stad of tot de Beurs van J.D. Zocher (1840) die als object, samen met het Paleis op de Dam, het monumentale karakter bepaalde van het stedelijke plein, is het gebouw van Berlage een gesloten bouwblok dat formeel inspeelt op de stedelijke condities namelijk een straat- en een pleingevel, een voor-, zij- en achterkant. Het beursgebouw van Berlage vertoont tevens een zekere typologische ambiguïteit en zinspeelt op verschillende betekenissen van vormen en artefacten met betrekking tot de stedelijke context. Juist die vormen zijn onderwerp geweest van uiteenlopende lezingen: wegens de interpretatielagen die uit de tekeningen van Berlage afleesbaar zijn (de studies van de toren en voor de pleingevel, de ordening van de gevels met gebruik van de Egyptische driehoek e.d.) of de ambachtelijke detaillering van de baksteenverbanden en de rollagen of juist de toepassingen van verschillende constructieve principes en materialen, behoort dit gebouw niet tot een architectonische positie maar is bij machte zelf een positie te determineren. Als een daad van eerlijkheid en waarheid¹² sluit de Beurs de negentiende-eeuwse architectonische cultuur¹³ en open zowel de mogelijkheid van een romantische benadering van de architectonische problematiek vanwege de theatraalizing van toegepaste kunst, als van een 'rationalistische' ontwerpattitude met een beredeneerde bewerking van situatieve, typologische, historische en functionele gegevens en aspecten.

Het betreft een persoonlijke en toch algemene



architectuur, modern met fragmenten uit het Romaans, technisch, vernuftig en toch ambachtelijk, rationeel en tegelijk vol met expressionistische uitingen.¹⁴ Architectuur -en met name de architectuur van Berlage- ensceneert hier een compositorische, typologische en tectonische synthese als een grote stedelijke voorstelling waar gebruikt is gemaakt van een grote waaier aan ruimtelijke middelen en stilistische instrumenten. De Beurs is in dit licht een hybride¹⁵ die Berlage heeft samengesteld door een vernuftig proces van selectie en zuivering van het historisch disciplinair erfgoed waarop het idee is geënt van een realistische en pragmatische inzet van ruimtelijke thema's en vormen die niet zo zeer nieuw maar vooral eigen waren en dus modern.

'Oude, reeds lang gebruikte materialen als steen, hout en ijzer worden tot zuivere moderne architectuur, wanneer wij ze op onze wijze doordenken en toepassen. Dan zullen hun vormen ook anders zijn dan de oude, daar zij door onzen geest geschapen; en zoo ontstaat het nieuwe in de moderne kunst', aldus Gratama die als geen andere de betekenis van het werk van Berlage en van de Beurs snel in kaart heeft gebracht en toegankelijk gemaakt voor de moderne architectengeneratie.¹⁶

12 J. Gratama, op. Rotterdam 1925, p.XVII.

13 A. van der Woud, Waarheid en Karakter, Amsterdam.

14 A.W. Reinink, Amsterdam en de Beurs van Berlage, Den Haag 1975; AAVV, H.P. Berlage Bouwmeester, Bussum 1975; M. Bok, H.P. Berlage, Den Haag-Berlijn, 1983; P. Singelenberg, H.P. Berlage, Amsterdam 1964; S. Polano, H.P. Berlage, Opera completa, Milaan 1988.

15 Pamphlet Architecture nr.11, Hybrid Buildings, San Francisco 1985.

16 J. Gratama, o.c. Rotterdam 1925.



The Difficult Whole

Een stadsreconstructieplan

van Venturi Scott Brown and Associates

Karin Theunissen

In dezelfde tijd dat Steven Holl c.s. de *hybride* introduceerden als 'model voor revitalizatie van de Amerikaanse stad' in hun boekje *Hybrid Buildings* (1985¹) werkte het bureau Venturi Scott Brown and Associates (VSBA) aan een revitaliseringsplan voor een stadsdeel van Austin.

Het stedenbouwkundig werk van Venturi Scott Brown and Associates ligt niet direct in het verlengde van de *hybride*, of andersom, alleen al omdat het ideeëngoed van beide werken uit twee verschillende tijden lijkt te stammen (VSBA ontwikkelde de basis van haar stadsconcepten zo'n twintig jaar eerder, o.a. in de studie *Learning from Las Vegas*²), hetgeen wellicht treffend tot uitdrukking komt in de maat (zowel letterlijk als figuurlijk) van het kleine Pamphlet-boekje enerzijds en het kaleidoscopische, mediagenieke *Learning from Las Vegas* anderzijds. Toch biedt de *hybride* een verhelderend perspectief voor de bestudering van het Plan voor Austin³, dat in feite de reconstructie van het bouwblok en de openbare ruimte binnen het stadsgrid betreft. Er is vooral een ontegenzeggelijke verwantschap, die je zou kunnen zien in een houding tegenover de stad die behoedzaam is én revolutionair; die de stad wil omarmen én revitaliseren tegelijk.

Het woord *Hybride* werd door Robert Venturi en Denise Scott Brown niet gebruikt, maar de kernbegrippen van Venturi's eerste boek *Complexity & Contradiction in Architecture* (1966⁴) waren woorden als Ambigüiteit, Contradictie en The Difficult Whole. Woorden die duiden op een liefde voor het complexe, het

hybride, dat (niet geworteld is in formele taal-spelletjes, zoals de critici van het Postmodernisme wel beweren) voortkomt uit de wens om de complexiteit van de moderne stad zelf te integreren in de ontwerpogave ('*real cities are complex and contradictory*', RV). Het ging om '*the acceptance of everyday things and to find a language that could connect with this*', in de woorden van Peter Smithson, generatiegenoot van de Venturi's⁵.

The Difficult Whole, een aardige omschrijving van de *hybride*, is een term, waarmee door Venturi een architectuur wordt aangeduid die de alledaagse werkelijkheid kan omarmen, '*an architecture of inclusion*', in tegenstelling tot een bedachte architectuur. Het gaat daarbij om een houding ten aanzien van het vak, die door Jane Jacobs het meest onomwonden werd omschreven in *Death and Life of Great American Cities*⁶: vanuit de aangetroffen werkelijkheid komen tot strategieën voor de toekomst. Dit bijzondere boek, van een buiten het vak zelf staande observator, heeft na 40 jaar nog weinig van haar kracht verloren. Jacobs gaf destijds een meeslepend beeld van het functioneren van een vitale stad en de stedenbouwkundige voorwaarden daarvoor, waaronder een programmatische diversiteit en een terughoudende professie. Bovendien schetste ze hoe de functionalistische principes van de Moderne stedenbouw een fatale uitwerking op die stad hebben.

Deze analyse van de moderne stad, waarin de scheiding van functies en de dominantie van de auto het bestaande weefsel kapot maakten, ligt ook ten grondslag aan het programma van de

mijn zeer gewaardeerde begeleider.

Voor dit onderzoek ben ik overigens veel verschuldigd aan mijn partner ir. Arjan Hebly.

4 Robert Venturi *Complexity and Contradiction in Architecture*, Museum of Modern Art, New York, 1966. De ontwikkeling van het gedachtegoed van VSBA werd door Denise Scott Brown zelf meermalen beschreven, zie Denise Scott Brown *Urban Concepts*, *Architectural Design* 60, 1990.

5 Peter Smithson in een lezing aan de TU Delft tijdens het symposium Functionalisme, november 1998

1 Joseph Fenton *Hybrid buildings*, Pamphlet Architecture no. 11, New York 1985

2 Robert Venturi, Denise Scott Brown and Steven Izenour *Learning from Las Vegas*, MIT Press, Cambridge Mass. 1972

3 Het materiaal voor dit artikel, dat ik schreef op uitnodiging van het afstudeer-atelier 'Hybrides', vormt onderdeel van mijn onderzoek naar het stedenbouwkundig werk van Venturi, Scott Brown and Associates. Dit onderzoek doe ik als onderzoeker aan de afdeling Bouwkunde van de TU Delft; ir. Henk Engel is daarbij

Pamphlet-hybride. In zijn inleiding stelt Steven Holl dat de Amerikaanse stad door versnippering (dispersie) is uitgehold, dat de activiteit eruit is weggezogen. Jacobs gaf in haar boek een opsomming van het programma voor een vitale stad: *congestion, diversity, primary mixed uses, concentration en density*, dat een uitwerking krijgt in de stadsreconstructieplannen van VSBA.

Ook in *Hybrid Buildings* wordt betoogd dat het terugbrengen van diversiteit aan programma een herleving van de stad zal geven. Nieuw is de manier waarop de auteurs van dit boekje de *hybride* als model voor revitalisering voorstellen.

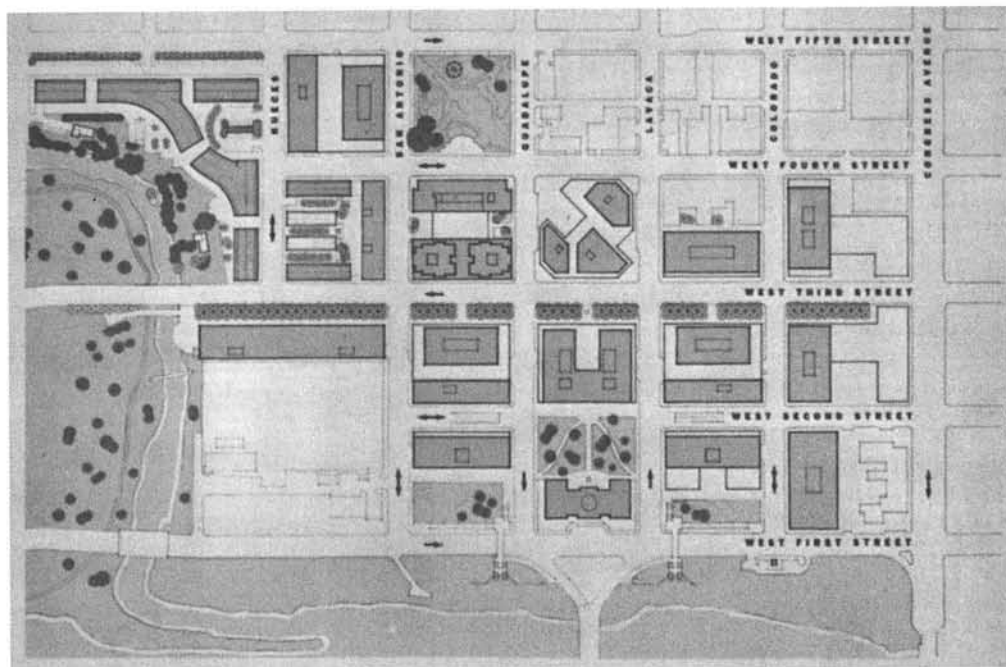
Terwijl in de 60-er jaren de openbare ruimte, de *straat* in Jacobs boek, centraal stond, richtten Steven Holl en Fenton zich op het programma en de vorm van het bouwblok.

Het plan voor Austin⁷ is een stadsreconstructie-plan. De opgave is het Republic Square District, een direct tegen het centrum aanliggende, vervallen pakhuis-wijk, nieuw leven in te blazen, waarbij de Watson Company (de opdrachtgever) een 'mixed-use' district voor ogen stond:

een uitbreiding van het zaken-district, gekoppeld aan voorzieningen, winkels en woningbouw. Tegelijk met deze opdracht krijgt VSBA de opdracht het Laguna Gloria Art Museum te ontwerpen aan het Republic Square, dat als aanjager voor de herontwikkeling van de wijk zou kunnen functioneren en vice versa.

Het plan dat VSBA maakt, omvat een twintigtal stadsblokken. Voor elk blok wordt een zo gedifferentieerd mogelijk programma ontwikkeld dat reikt van kantoortorens met winkels en voorzieningen, tot woningbouwblokken met kantooroppervlak en woninggerelateerde voorzieningen. Er is een onderlinge samenhang tussen de blokken, in programma en positionering, waarbij het verbindende element een nieuwe openbare ruimte is: de Rambla, een voetgangerspromenade langs West Third Street.

De blokken zijn over het algemeen als geheel vormgegeven in een klassieke, symmetrische ordening. Er zijn twee hoofdassen: de Rambla en loodrecht daarop de as op het City Hall aan de rivier.



Kaart van Austin, uit *Urban Concepts*

6 Jane Jacobs *Death and Life of Great American Cities*, New York, 1961

7 Plan voor het Republic Square District, Austin Texas in opdracht van de Watson-Casey Companiers, 1984; zie *Urban Concepts*, noot 4. en Venturi Scott Brown and Associates *On Houses and Housing*, Architectural Monograph no. 21, 1992.

De plankaart -een dakaanzicht- toont een helder, in eerste instantie niet bijzonder tot de verbeelding sprekend plan. De horizontale lijn van de Rambla is het structurerende stedenbouwkundige hoofdelement: deze is wervend geïllustreerd met beelden en doorsneden. In het stedenbouwkundige werk van het bureau is de architectonisch vormgegeven, centrale openbare ruimte een steeds terugkerend element; een mooi voorbeeld is het West Side Highway Masterplan voor New York⁸.

Indrukwekkend is in eerste instantie vooral de manier waarop het geheel en ook elk deel afzonderlijk is ingebed in de stedenbouwkundige, financiële en sociale context, en dat zowel fysiek als organisatorisch. Daarbij nemen pragmatische vraagstukken als een flexibiliteit in de programmering van de blokken of het belang van de fasering van de herontwikkeling een grote plaats in. Van de woningblokken worden bijvoorbeeld soms wel drie alternatieven getekend, waarbij de inzet steeds een andere financieringscategorie is.

De betekenis van het plan voor Austin komt pas echt tot uitdrukking in het lijvige rapport dat het oorspronkelijke plan in 1984 begeleidde⁹. Verrassend is dat in dit rapport niet het, in de officiële publicaties steeds getoonde, dakaanzicht van het plan wordt gepresenteerd als plankaart, maar een tekening volgens de techniek die Nolli gebruikte, toen hij in 1748 zijn beroemde kaarten voor de stad Rome maakte¹⁰. Het bijzondere van de tekenwijze van Nolli is dat juist de openbare ruimte wordt gearticuleerd -en

dat waren in zijn ogen zowel de straten, pleinen en stegen als de interieurs van de belangrijke openbare gebouwen- en niet de gebouwen op zichzelf. Daarmee wordt in het geval van Austin een geheel andere interpretatie van het plan gegeven dan in de dakaanzichttekening.

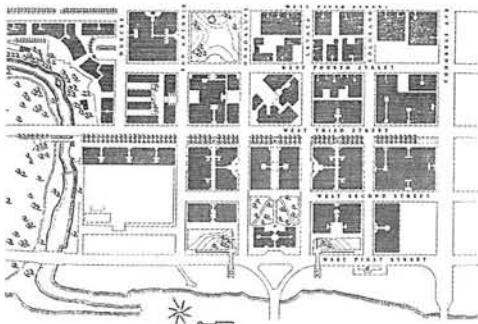
Deze tekening draagt als ondertitel *The Public Realm*. De bebouwing is, zoals Nolli dat destijds voor het Barokke Rome deed, als grijze massa weergegeven, waarin de publieke entrees en passages, evenals de interne woonstraatjes van de woonblokken, wit zijn uitgespaard. Zo komt de nadruk geheel op de openbare ruimte te liggen en blijkt er een heel stelsel van secundaire verbindingen te zijn, voor voetgangers alleen, in tegenstelling tot de openbare en door auto's gedomineerde gridstraten.

Uit het rapport blijkt ook dat het plan gebaseerd is op een uitgebreide analyse van het Austinse stadsgrid, de relatie tussen de blokbebouwing en het grid en de veranderingen in de tijd die hierin zijn opgetreden. Het plan laat zich vervolgens lezen als een antwoord op deze problematiek en als een bewerking van het bouwblok.

Een compilatie van de analyses en ideeën uit het rapport wordt hieronder weergegeven.



Rambla perspectief



The Public realm, kaart van Austin uit het Austin-rapport, zie noot 9.

8 Masterplan for the West Side Highway in Manhattan, New York City, 1978-1985, zie S. Von Moos Venturi, Rauch and Scott Brown Buildings and Projects, New York 1987.

9 Venturi, Rauch and Scott Brown *A plan for the Republic Square* in Austin, Texas, mei 1984, intern uitgegeven.

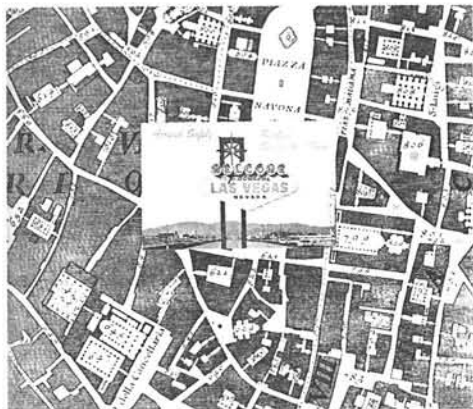
10 De Nolli-kaarten van Rome. G.B. Nolli *Roma al tempo di Benedetto XIV, La Pianta di Roma di Gianbattista Nolli del 1748*, heruitg. Rome, 1932; zie ook *Roma Interrotta* AD vol. 49, 1979.

Stadsanalyse: verschil en betekenis in het grid

Het stadsplan voor Austin is gebaseerd op het Amerikaanse grid-plan, zoals dat voor de meeste Amerikaanse steden en voor de meeste stadspennen van VSBA het geval is. Hoe is de houding van VSBA ten aanzien van deze, in de ogen van velen en met name Europeanen, nogal rigide ontwerptruc, waarbij het ontwikkelingspatroon van hele steden, ongeacht ligging, karakter of dynamiek, met één principe compromisloos wordt vastgelegd?

De eerste regel hieromtrent in het rapport is: *"The grid plan, a real estate device and aid to conceptualization, has become the identifying characteristic of the American city."* Het grid wordt dus gezien als een kenmerk van Amerikaanse steden, dat hen 'identiteit' kan verlenen. Het rapport stelt verder dat de Amerikaanse stad door het grid zowel uniciteit als helderheid verkrijgt; de afwezigheid van beëindigingen van de straten van het gridplan geeft de suggestie van grote ruimte.

Het grid wordt zeker niet opgevat als een zo neutraal mogelijk systeem van horizontalen en verticalen om het lege vlak van de nieuwe stad (de wildernis) mee in te delen. In feite wordt



Fotomontage Nolli's kaart van Rome + Las Vegas billboard, uit *Learning from Las Vegas*

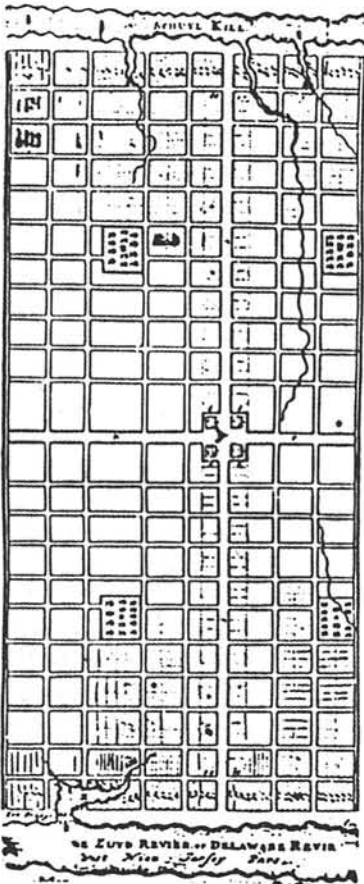


City of Austin plan van E. Waller, 1839, uit RSD-rapport.

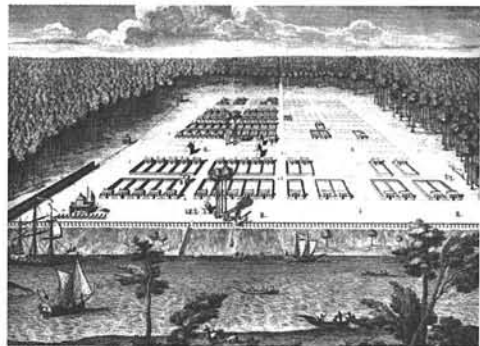
voortdurend geweest op, en gewerkt aan, de verschillen in het grid.

In het rapport wordt John W. Reps enkele malen aangehaald, de schrijver van twee standaardwerken over Amerikaanse stedenbouw *'The making of Urban America'* en het prachtige *'Cities of the American West'*¹¹. Reps schreef bijvoorbeeld over het ideaal-typische grid van Savanna, dat het *'provided not only an unusually attractive, convenient and intimate environment but also served as a practical device for allowing urban expansion without formless sprawl'*. Edmund Bacon beschrijft in zijn boek *Design of Cities* het fascinerende grid van Savannah, waarbij juist de differentiatie in het grid, dat een intrigerend patroon van elkaar overlappende structuren is, aanleiding gaf om bij de groei van de stad een grootschaliger structuur te ontwerpen, zodanig dat de stedelijke groei niet vormloos werd¹².

In Austin zijn er verschillen die door de topografie worden bepaald waarvan de ligging aan Town Lake de belangrijkste is. Maar er zijn ook ontworpen verschillen: de verbreding van de middelste straat, Congress Avenue, waarlangs ook de blokken dieper en gedraaid zijn de oriëntatie van de blokken (noord-zuid) in combinatie met het achterpad tussen de kavels in, en de vier open ruimten. Dit schema is overgenomen van het stadsplan voor Philadelphia van William Penn. Interessant is de analyse in het rapport van het in aanvang neutrale stratenpatroon, dat zich ontwikkelt tot een subtiel gedifferentieerd weefsel: *'The grid becomes a plaid'*, waarop het Plan van VSBA verder gaat. Sommige straten ontwikkelden zich tot hoofdverkeersaders, sommige tot éénrichting-verkeer en anderen tot



Het stadsplan van Austin werd in navolging van het Plan voor Philadelphia van William Penn uit 1683 getekend.



Savannah gravure door P. Gordon uit 1734, uit Bacon Design of Cities.

11 John W. Reps *Cities of the American West. A history of Frontier Urban Planning*. Princeton University Press. 1979.

12 Edmund N. Bacon *Design of Cities* Thames and Hudson Ltd. London 1967. P. 219.

* Vogelvluchtperpectief van Austin, door A. Koch, 1873 uit John W. Reys *Cities of the American West*.
'The plan, set on Town Lake and between two creeks, is orthogonally organised with reference to its topography.' Die topografische referenties zijn het uitzicht op de heuvels in het noorden en op Town Lake in het zuiden; en de glooiende ondergrond van de stad. Net als in New York, is er mede hierdoor een verschil tussen de noord-zuid lopende boulevards, die uitkomen op Town lake, en de oost-west lopende genummerde straten tussen de twee kreekken in. Behalve deze topografische specificiteit van het stadsplan worden de ontworpen verschillen genoemd. Deze breuken in het grid hebben des te meer kracht door de uitzonderingspositie die zij innemen. De belangrijkste daarvan is het Capitool, centraal in het noorden gelegen op de middenas noord-zuid, Congress Avenue, die breder is dan alle andere. De blokken ter weerszijden van deze as zijn dieper. Andere breuken in het grid zijn de 4 pleinen (vergelijk W. Penn's plan). Deze pleinen doorbreken de geometrie van het grid niet, maar doorbreken wel de dichtbebouwde stadsconstructie met een groene open ruimte. De rand van de stad langs het meer is de belangrijkste identiteit-verlenende breuk.

** Topografische kaart van het Republic Square District in Austin uit het RSD-rapport.

De bouwblokken hebben een specifieke oriëntatie, in principe noord-zuid: de bebouwing richt zich dan wel op het Capitool dan wel op Town Lake. Dit komt doordat het blok in het midden verdeeld wordt door een dienst-pad. Het blok werd oorspronkelijk verkaveld van straat tot dienstpad. De hoofdingang ligt steeds aan de straatzijde (van de genummerde straten) en de genummerde straten werden zo begrensd door een doorgaande wand van voorgevels. Het typische Austin bouwblok is 84 m² in het vierkant (*'of comparatively small size'*). De diepere blokken langs Congress Avenue zijn evenwel gedraaid, het dienstpad loopt nu noord-zuid, zodat de voorgevels gericht zijn op de belangrijkste stadsas: Congress Avenue.



plaatselijke centra met verkeer in twee richtingen van auto's en voetgangers. In dit stedelijke weefsel als een schots ruiten-patroon is het systeem van dienstdaden van groot belang.



In het rapport wordt gesteld dat het Austinse gridplan weliswaar de noden van de stad goed heeft kunnen vervullen tot en met de komst van de auto toe (dit mede dankzij de maatvoering van de straten, die 24 meter breed zijn! KT), maar dat het desalniettemin 'irrelevant' is gebleken ten aanzien van de groei en de dynamiek van de stad. Hiermee wordt bedoeld dat in Austin de groei verspreid en ongepland was; zodat een nogal uitgestrekt en vlak stedelijk weefsel ontstond, gedomineerd door de torens van het Capitool in het centrum en die van de universiteit in het Noorden.

De belangrijkste kritiek op het grid lijkt dus de indifferentie ervan te zijn ten aanzien van de 'plek'. De meest directe reactie hierop is in het Plan terug te vinden in de articulatie van een wijkcentrum middels een verbijzondering van de stedenbouwkundige structuur, de Rambla.

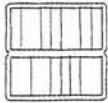
De ontwikkeling van de bebouwing binnen dit grid wordt in het rapport met eenvoudige schema's weergegeven. Het probleem van de schaalvergrotingen van deze eeuw is onder meer dat het oorspronkelijke 'dienstpad' in de blokken verdwijnt door de integrale blokontwikkeling. Hierdoor gaat de differentiatie van het

grid in verblijfs-, dienst- en doorgangstraten teloor. De bebouwing keert zich steeds meer naar binnen; intern worden de (eventueel verschillende) functies binnen het blok ontsloten, wat betekent dat aan de straat weinig of geen ingangen liggen. In het ergste geval wordt de begane grond door parkeergarages in beslag genomen.

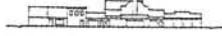
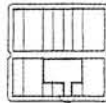
In het Plan voor het Austin zijn de belangrijkste thema's door de analyse van Austin gegeven: de reconstructie van het bouwblok en de daarmee samenhangende differentiatie in het grid, waarbij de integrale blokopbouw een uitgangspunt is.



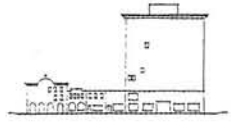
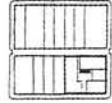
Luchtfoto van Austin uit *Urban Concepts*.



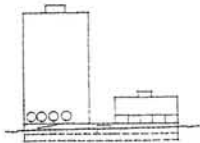
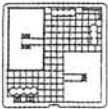
Traditional storefronts on the street



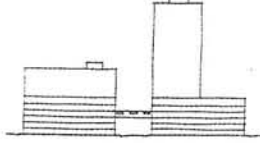
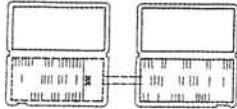
Stores with movie theater



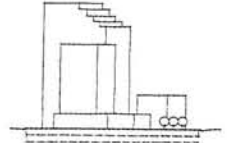
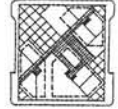
Traditional office building or department store, 1920s



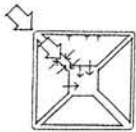
Office building complex with parking under



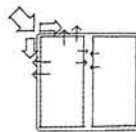
Office building above multi-story parking



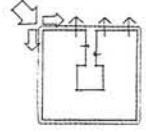
High-rise, mixed-use complex with ground floor retail



Corner block access



Mid-block access



Mid-block access with street-oriented stores

Ontwikkeling van de bebouwing binnen het Austin gridplan; compilatie van tekeningen uit het RSD-rapport.

- 1 de oorspronkelijke verkaveling was van straat naar dienstpad, waarbij alle voorkanten naar de straat (hier de genummerde straten) gericht waren en het blok daarmee een specifieke oriëntatie had;
- 2 grotere eenheden konden worden gemaakt aan de (goedkopere) achterzijde van één of meerdere kavels, grenzend aan het dienstpad, zo dat de kleinschaliger vóórzijde (met winkelfronten) lange tijd gehandhaafd bleef;
- 3 de vroegere kantoor- en winkelgebouwen uit de 20-er jaren werden ontwikkeld op de hoeken van de blokken; aan één zijde werd de entree-lobby van de bovengelige vloeren gelegd, aan de andere zijde de entree van één of meerdere winkels en aan de achterzijde een dienstingang aan het dienstpad.
- 4 In de 60-er jaren ontstond een geheel nieuwe relatie tussen het gebouw en de straat: het blok werd in zijn geheel ontwikkeld; het dienstpad verviel; onder het blok werd een 2-lagige parkeergarage gemaakt, waarvan het dak hoger lag dan het straatniveau. Het gebouw werd zo opgetild boven de straat en er werden geen begane-grond-functies in opgenomen. Vanaf de trottoirs werden trappen naar het, soms fraai aangelegde, dek gemaakt en naar de entree-lobbies.
- 5 Een verdere ontwikkeling van dit type is de bovengrondse aanleg van parkeergarages met kantoorfuncties daarboven, eventueel met koppelingen naar andere blokken. Op de begane grond werden deze parkeergarages al dan niet gemaskeerd door winkels, afhankelijk van de locatie.
- 6 In de 80-er jaren wordt een poging gedaan om aan de begane grond van kantoorcomplexen meer invulling te geven: de parkeergarage wordt geheel ondergronds gerealiseerd; er wordt een shopping-mall gemaakt, waarbij de winkels naar binnen zijn gericht, op een interne straat, die ook toegang biedt tot de kantoor-lobbies. In het geval van Republic Plaza, één van de blokken die in het plan-gebied ligt, zijn er ook winkels aan de straatzijde gemaakt, de diagonale doorsnijding van het blok betekent echter toch een verarming van het straatleven.
- 7 Een ontsluiting van de kantoorverdiepingen in het midden van een van de straatgevels, met winkels rondom en met name op de hoeken, geeft meer continuïteit van bewegingen.

Het Plan, bewerking van het bouw-blok

In het rapport worden allereerst een aantal algemene regels vastgelegd, met behulp waarvan voorstellen voor de invulling van de blokken kunnen worden gedaan.

Voor de opbouw van een zo maximaal mogelijk bebouwd blok wordt het *pannekoek-model* voorgesteld: een massieve sokkel van enkele verdiepingen, die een wand vormen langs de straten (vergelijkbaar met de traditionele wandhoogte) en daarop torens of slabs in een vrije plaatsing, naar gelang de bezonning (noord-zuid) en de stedelijke setting (Capitool-Lake).

Het *wespetaille-model* impliceert insnijdingen in het blok ter plaatse van dienstingangen en ingangen voor parkeergarages, die naar gelang de noord-zuid oriëntatie van de blokken in de noord-zuid lopende straten zullen komen. De hoofdontsluiting van het blok wordt in het midden gelegd (met liftkernen naar boven) langs de oost-west lopende straten en op de begane grond moeten straatgerichte functies worden gesitueerd.

Dit algemene model legt de regels vast waarmee de multi-functionele blokken langs de Rambla dienen te worden opgebouwd en waarmee ook het ontwerp voor het Laguna Gloria Art Museum, LGAM-blok, is gemaakt.

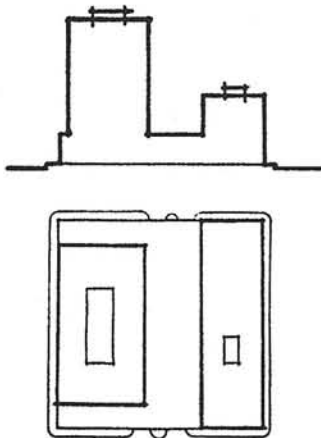
In de Rambla-blokken zijn aan de belangrijkste

gevel -langs de Rambla- winkels gesitueerd; in het midden van deze gevel ligt een hoofdentree, waarvuit een winkelpassage, die door het blok naar de achterliggende straat loopt, wordt ontsloten evenals de lobbie's naar de hoger gelegen kantoorverdiepingen en ontsluitingen naar de via luchtbruggen verbonden eerste verdieping, die als uitbreiding van het openbare domein van de Rambla, met winkels en horeca, is ontworpen. De bevoorrading en secundaire ontsluitingen geschieden vanaf de noord-zuid lopende straten, waar insnoeringen ruimte bieden aan 'landscaped patio's' met daaraan de ingangen voor achter de patio's gelegen functies en eventuele hoger gelegen appartementen (zie het LGAM-blok) en, eventueel aan de andere kant van het blok, aan parkeergarages.

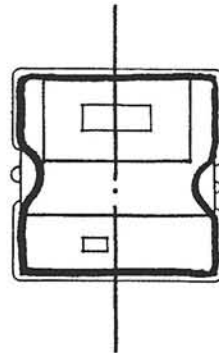
Ten opzichte van de traditionele blokorganisatie is: 1) in plaats van de perceelsgewijze ontsluiting een centrale organisatie voor de hogere lagen mogelijk (vanuit één, twee of meerdere liftkernen), 2) aan de openbare ruimte de interne passage toegevoegd; 3) ten opzichte van de lineaire structuur in de diepte (straat-achterpadstraat) een kruisstructuur ontstaan, waarbij de noord-zuid-as dominant is.

Het Plan, de openbare ruimte

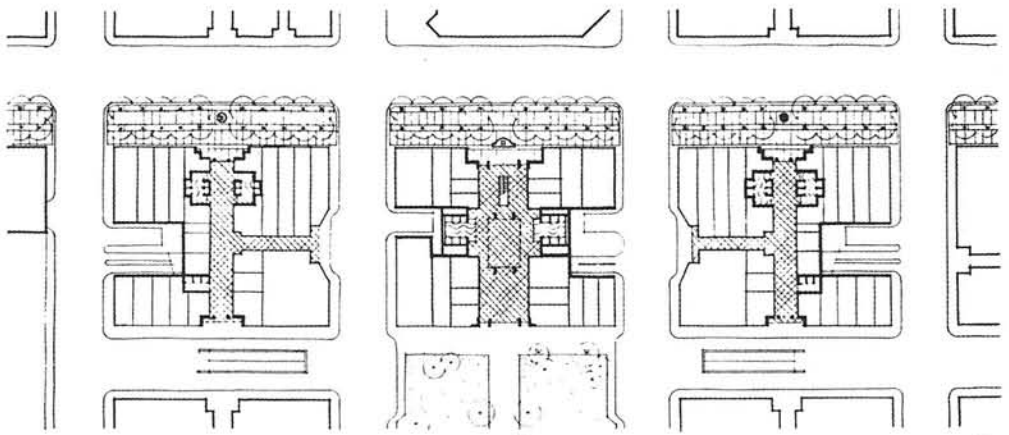
Het beeld van Austin is, zelfs vanuit de lucht gezien, nogal diffuus, ondanks het strakke grid dat er aan ten grondslag ligt. De blokken tonen



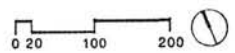
Pannekoek-model uit het RSD-rapport.



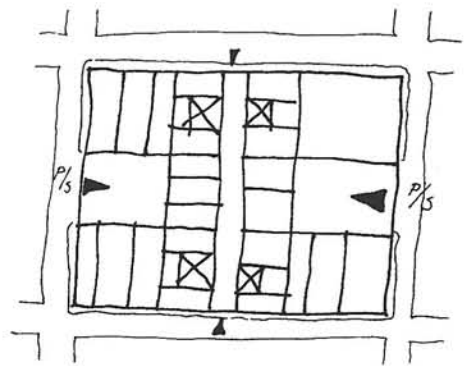
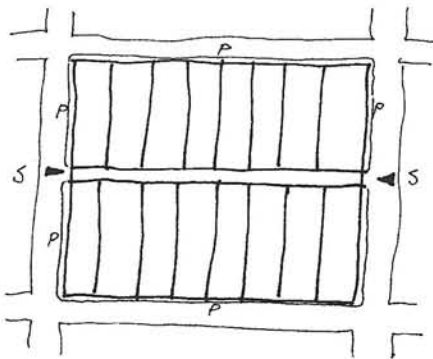
Wespetaille-model uit het RSD-rapport.



GROUND FLOOR PLAN



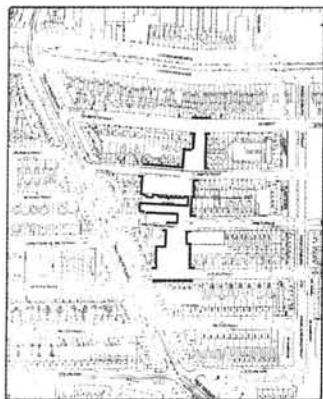
Begane grond van de blokken langs de Rambla volgens het 'pannekoek' en 'wespetaille'-model, uit het RSD-rapport



traditionele blokkverkaveling en voorstel blokkverkaveling VSBA, schets KT.

een grote mate van verscheidenheid van perceelgrootte en, zoals in het rapport is gesteld, de bebouwingsdichtheid is heel verspreid. In de dichte, 19e eeuwse Europese steden is de rooilijn van het blok vrijwel altijd direct ook de bouwgrens, dus de gevel; de blokgrens in vele Amerikaanse steden is een lijn die geen formele betekenis heeft. Terwijl in de Nederlandse stadsvernieuwingspraktijk van de tachtiger jaren de gesloten blokopbouw veelal verloren ging, is het plan van VSBA een poging om de openbare ruimte te formaliseren en betekenis te geven, middels een nauwkeurig bepaalde blokopbouw¹³.

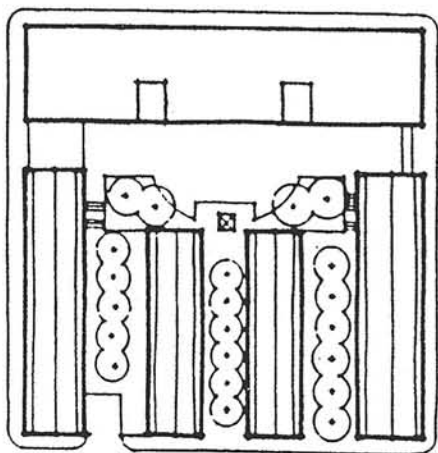
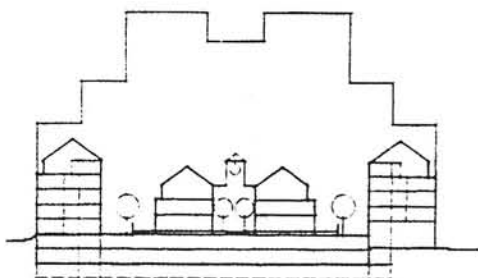
In het Plan voor Austin worden de randen van de blokken steeds precies bepaald, evenals het soort functie, de oriëntatie van de bebouwing en de ontsluiting. Dat dit met de aandacht voor de openbare ruimte te maken heeft, blijkt enerzijds uit de nadruk op de Rambla als nauwkeurig vormgegeven plaats: er zijn doorsneden en perspectieven en detailleringen van getekend en beschreven. Bovendien de formele begrenzing van de blokken krijgt extra betekenis in de beelden die van de woonblokken worden getekend. Hierin worden de wanden als gesloten vlakken met kleine raamopeningen getekend, terwijl de ingangen in het blok bestaan uit smalle openingen in de randbebouwing of uit poorten. Er is een interieure en een exterieure kant, waarbij de binnenwereld van de blokken een wereld op zich is, met een eigen centrum, een pleintje bijvoorbeeld of een monumentje, waardoor het collectief wordt benadrukt. Bij deze opvatting van het blok hoort ook de combinatie van diverse func-



Kaartbeeld gerealiseerde dwarsroute in de Schilderswijk te Den Haag uit *Bouwen in de Stad*.

13 Een dergelijke formalisering van de blokinfilling ontstond in Nederland op het moment dat de sociale woningbouw een aanvang nam in het begin van deze eeuw. Vanaf dat moment werden blokken als geheel ontwikkeld en ontworpen, zoals in Berlage's Plan Zuid. Ten tijde van de grote stadsvernieuwingsprojecten echter, in de tachtiger jaren, was het leidende principe in de Nederlandse planningspraktijk eerder de maakbaarheid in sociaal opzicht en het individuele wooncomfort dan de formele

ties en gebouwtypen in één geheel. De variant 'society-hill' is een combinatie van hoogbouw en laagbouw, waarbij de toren als verbijzondering van de blokmassa oprijst op de hoek die grenst aan de Rambla, als stedelijk teken op de overgang tussen de Rambla-torens en het woongedeelte nabij Shoal Creek.



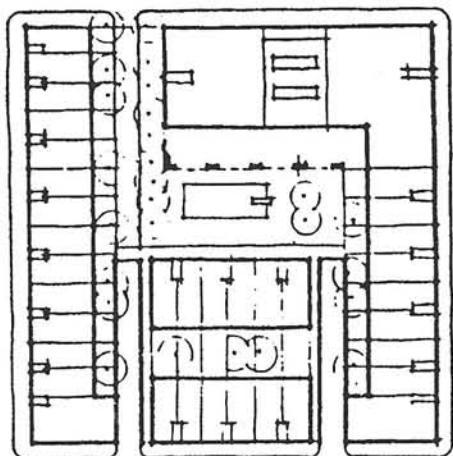
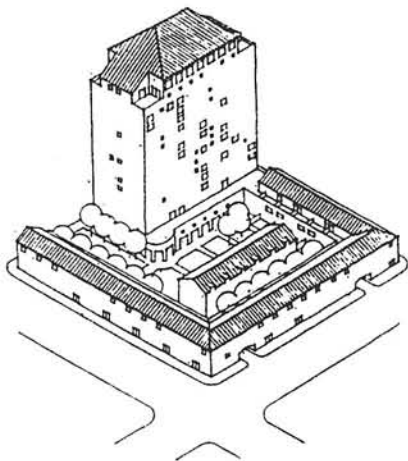
Hillock Housing, dakaanzicht en doorsnede van blok 26

eenheid. Dit leverde de 'stadsvernieuwingsstad' op, waarbij de duidelijke begrenzing van openbare ruimte middels wanden veelal verloren ging, zie A. Hebly 'De stadsvernieuwingsstad' in *Het oude Westen*, red. S. vd Gaag e.a., Rotterdam 1993. In dit artikel heeft Arjan Hebly het probleem van de 'dwarsroute' in de stadsvernieuwing geschetst: zoals Jane Jacobs al in haar boek illustreerde voor de lange blokken van New York, speelt bij de stadsreconstructie veelal het probleem van toevoeging van openbare

Naast de opwaardering van West Third Street tot Rambla als centrale stedelijke ruimte van de wijk, is er dus de introductie van een andere nieuwe stedelijke ruimte: de passage, de hof, het binnenstraatje. Het probleem van de schaalvergroting van de bebouwing binnen het bouwblok en de daarmee gepaard gaande verschromping van de diffuse relatie tussen gebouwen en de openbare ruimte, krijgt zo een antwoord in

een divers netwerk van openbare, semi-openbare en privé-ruimten, binnen en buiten het blok.

De vraag naar nieuwe, stedelijke ruimten, als alternatief voor overvolle, wellicht ongestuurde of onveilige, door auto's gedomineerde straat, waarbij het ook of juist gaat om een meer teruggetrokken en meer beschermde openbaarheid, is nu ook in Nederland actueel¹⁴.



Society Hill Housing, verkaveling en isometrie van blok 26, variant.

ruimte. Voor Jacobs was dat de 'dwarsroute', die woonbuurten moest verbinden en plaats moest bieden voor een kleinschaliger en verscheidener voorzieningen-aanbod. Ook in de Schilderswijk zijn 'dwarsroutes' of sequenties van openbare ruimte gemaakt, welke in formele zin volkomen amorf en ongearticuleerd zijn. Zie ook Hebly & Theunissen *Bouwen in de stad*, Den Haag 1989, een studie naar de stadsvernieuwing in Den Haag.

14 Zie bijvoorbeeld de Mariaplaats in Utrecht waar door A.W.G. Bob van Reeth Architecten een blok met woningbouw is ingevuld rondom een stelsel van semi-openbare pleintjes (1998).

In dezelfde tijd als het Austin-project is door VSBA twee invullingen gedaan in het stadsgrid van Philadelphia; het betreft sociale woningbouw met gestapelde- en ééngezinswoningen, *Chinatown Housing*¹⁵. De binnen- en buitenkant van het blok is sterk gedifferentieerd. Aan de belangrijke straatzijden zijn steeds gestapelde duplexen gemaakt, met een stedelijke, min of meer geabstraheerde, gevel. Aan de binnenzijden liggen de rijtjes laagbouwoningen, met zorgvuldig gedetailleerde en landschappelijk ingerichte parkeerpleintjes en woonpaden. Het contrast tussen een stedelijke, abstracte, buitenkant en een hechte of collectieve binnenruimte is dus belangrijk. Dat blijkt nog eens uit de uitwerking van het perceel 8, waar het beschikbare oppervlak in principe te klein was om een aparte gestapelde wand los van een laagbouwgroepje te maken: het gestapelde blokje aan de straat is hier negentig graden gedraaid, zodat een blinde aansluiting ontstaat om de laagbouw tegenaan te zetten; de entrees liggen nu aan de zijkanten van het blokje.

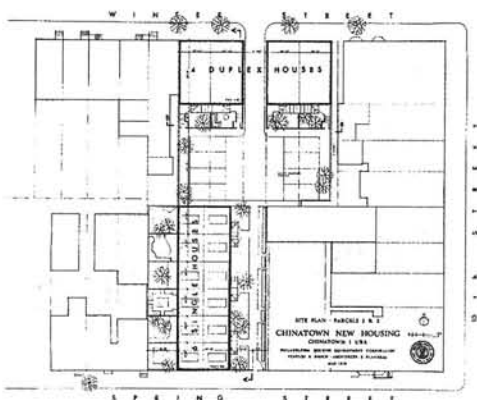
De straat, die bedreigde plek van het stedelijke leven, en alternatieven daarvoor, zijn een thema in veel VSBA-projecten.

In de vele plannen die VSBA maakt voor universiteitcomplexen komt de straat in het blok als nieuwe semi-publieke ruimte vaak voor; waarbij de straat ook een binnenstraat of passage kan worden. En wie zou zich beter kunnen uitleven op de inrichting van deze ruimte als symbool van het stedelijke leven dan de Venturi's.

Aan de definitie van de *hybride*, als stedelijk gebouw met een concentratie van activiteiten -die inherent is aan de auto in de straat en de parkeerplaats binnen het bouwblok- wordt door het werk van VSBA de relatie met, en de diversificatie van, de stedelijke ruimte toegevoegd.



Chinatown Housing Project. Perceel 8, photo Winterstreet en plattgrond



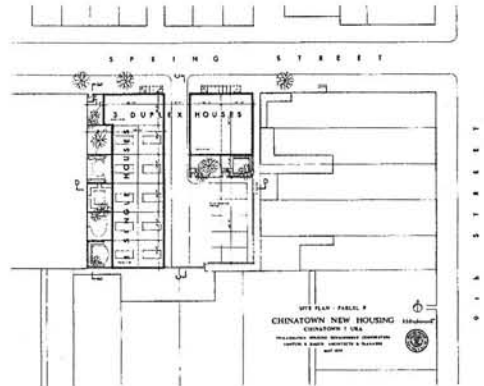
15 Chinatown Housing Project in Philadelphia, in opdracht van Philadelphia Housing Development Corp., opgeleverd in 1982.



Trabant University Center, Delaware 1996, passage.



Chinatown Housing Project. Perceel 2 en 3, photo Springstreet en plattegrond



De vluchtigheid van locatie-ontwikkelingen

Gerard Wigmans

Locatie-ontwikkelingen, ingrepen in de stad en de daarbij van toepassing zijnde programma's, de betekenissen die aan de stad en zijn locaties worden gegeven, worden gekenmerkt door een grote veranderbaarheid en onberekenbaarheid. Op deze problematiek wordt ingegaan aan de hand van enkele onderzoeksresultaten uit de studie 'De facilitaire stad'¹.

het vluchtige karakter van programmering

In de loop van de tachtiger jaren ontstaat een discrepantie tussen het vertrouwde stadsconcept en de maatschappelijke dynamiek. Het is een periode waarin een omslag in het denken over de stad verbonden is, zoals in een nieuwe terminologie rond het thema stad tot uitdrukking komt (urban field, edge city e.d.). De grenzen van de rationaliteit en de conceptie van sturing komen scherper in beeld wanneer de hoofd-

riëntatie van sturing nadrukkelijker wordt verlegd naar de grillige economische dynamiek.

Gemeentebesturen die de uitdagingen van de postmoderne economie oppakken, gaan op zoek naar een andere positie in het economisch krachtenveld. Economische potenties worden verkend, de rol van de lokale overheid verschuift naar een ondernemende en selectieve opstelling. Een projectgerichte oriëntatie lijkt verbonden te zijn met de economische vernieuwingsfilosofie. Een ruimtelijk stadsconcept wordt ingeruimd voor een marketingconcept.

De veronderstelde potenties die bepaalde locaties in de stad worden toegedicht, worden richtinggevend voor de ruimtelijke ordening van de stad. De aandacht voor de stad als relatief afgesloten ruimtelijke entiteit verschuift naar de stad als optelsom van projecten op specifieke locaties in de stad.

de Rotterdamse kantorenmarkt Een goed voorbeeld in deze is de manier waarop de gemeente Rotterdam de kantorenmarkt is gaan benaderen. De nota Dienstenstad Rotterdam in 1988 is het startsein om de transformatie van een industriële havenstad naar een postmoderne (telecom) stad in te zetten². De marktomgeving wordt ingedeeld naar marktsegmenten die steeds verder worden uitgewerkt en een eigen daarop afgestemde marketingstrategie krijgen. In aansluiting op de gedifferentieerde vraagverwachtingen van de kantorenmarkt worden verschillende typen locaties aangeboden. Om vooral richting hoogwaardige dienstverlening en ICT hoog te scoren worden bepaalde locaties voor-



1 G.Wigmans, 'De facilitaire stad. Rotterdams grondbeleid en postmodernisering', Delft 1998.

2 Gemeente Rotterdam, 'Rotterdam dienstenstad' Rotterdam 1998.

zien van hoogwaardige telecommunicatievoorzieningen.

Het doel van deze strategische benadering is duidelijk. Met de differentiatie aan milieutypen (het aanbod) beoogt men gelijke tred te houden met de verdere differentiatie aan vestigingseisen (de vraag) zoals die zich in de verschillende sectoren van de economie manifesteert. Locaties in de stad worden beoordeeld en ingedeeld volgens specifieke kwaliteiten als 'vestigingsmilieu' voor verschillende marktsegmenten en doelgroepen die zich in potentie op de stad oriënteren. Een gedifferentieerd pakket aan locatiemogelijkheden wordt als het ware in de aanbieding gedaan.

Stadsmarketing moet er voor zorgen dat de stad Rotterdam als plaats voor kantoorhuisvesting voor het internationale bedrijfsleven onder de aandacht wordt gebracht. Glossy Engelstalige brochures spelen hier een rol in. Zie onderstaand voorbeeld³.

In het kader van de facilitaire opstelling wordt het tevens wenselijk geacht een ruim en flexibel aanbod van plannen steeds voorhanden te hebben om 'just-in-time' te kunnen inspelen op marktinitiatieven. Dit leidt ertoe dat in Rotterdam een voorraad 'harde' plannen continu beschikbaar is dat totaal een gemiddelde capaciteit van circa 400.000 m² BVO aan kantoorruimte omvat. Dit is het 5-voudige van de productie die Rotterdam gemiddeld per jaar tracht te realiseren !

Bewegingsvrijheid en keuzemogelijkheden

Met de huidige grotere bewegingsvrijheid van ondernemingen, goederen, mensen, geld en informatie neemt de betekenis van de kwaliteitskenmerken van een stad en van bepaalde locaties in de stad toe.

Nu ondernemingen onder de condities van globalisering van de economie en de impact van de informatie- en transporttechnologie steeds meer bij machte zijn te kiezen uit meerdere mogelijkheden, wordt het belang van de specifieke kwaliteitskenmerken van 'plaatsen' en locaties navenant belangrijker. 'Highlights the importance of the particular production conditions prevailing at a particular place', zoals Harvey stelt⁴. Kleine verschillen worden doorslaggevend voor locatie- en investeringsbeslissingen in de stad. Het bedrijfsleven wordt 'much more discriminating and sensitive to small variations between places with respect to both production and consumption possibilities⁵.' Rotterdam heeft met haar kantorenlocatiebeleid hierop een antwoord trachten te geven.

De plannen die ontwikkeld worden en de investeringen die plaatsvinden teneinde een gedifferentieerd aanbod te realiseren, brengen een aantal effecten teweeg. Naar verwachting vindt op maatschappelijk niveau (de steden tezamen) overinvesteringen plaats. Het heeft kortom macro-economische consequenties.

MARKET SEGMENTS	ENVIRONMENT TYPES					
	city centre		ring-road interchange		other city areas	
	office boulevard	other	with national highways	without national highways	residential areas	industrial site
international headquarters	■					
smaller international offices	■	■				■
smaller offices with national/regional market		■	■			■
offices with public functions (information desk)	■	■	■	■	■	■

Matrix: market segment – environment types

This matrix illustrates the relationship between market segment and office environment types. It Shows the environment type that best meets the requirements of a particular segment. The number and colour of the blocks 'weights' the location preference.

3 The Rotterdam City Development Corporation, 'Rotterdam in perspective. Offices in the busy city', Rotterdam ongedateerd.

4 D. Harvey, 'From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism', in: Geografiska Annaler nr.1 1989, p. 11.

5 Idem.

Tegelijkertijd wordt de al bestaande flexibele bewegingsvrijheid gestimuleerd⁶. Kleine verschillen kunnen al gauw aanleiding geven tot wijziging van het vestigingsgedrag. Daarbij is nog op te merken dat de concurrentieslag tussen gemeenten onderling ook aanleiding geeft om initiatieven te kopiëren. Dit leidt tot de verdere ontwikkeling van kwalitatief vergelijkbare locaties.

Door het aanbieden van een steeds verder gedifferentieerd aanbod aan (kantoren)locaties, waarin verschillende 'kwaliteiten' als het ware in de aanbieding worden gegeven, hoopt men de kans te 'vergroten' dat dit aansluit op vestigingwensen die bij ondernemingen spelen. Echter deze 'strategische' keuzen (van de stadspolitiek) zijn vaak en noodgedwongen gebaseerd op veronderstellingen omtrent de voorkeuren van potentiële, veelal onbekende marktpartijen. De onbekendheid van de marktomgeving, de keuzemogelijkheden die door de interstedelijke concurrentie worden gecreëerd, zorgen er evenwel voor dat de programmering in belangrijke mate speculatief wordt. De programmering krijgt een inwisselbaar en vluchtig karakter⁷.

Hybride organisatie en projectoriëntatie

Met het onberekenbaar karakter van de (markt)omgeving komen ook nieuwe organisatievormen tot ontwikkeling ter innovatie van het sturend vermogen van de lokale overheid. Rotterdam richt in 1991 het Ontwikkelaarsbedrijf Rotterdam (OBR) op. Dit bedrijf, samengesteld uit het vroegere Grondbedrijf, Economische Zaken en de Dienst Midden en Kleinbedrijf, wordt de ondernemende voorpost van de lokale overheid die 'feeling' moet blijven houden in de bewegingen die plaatsvinden en de plannen en initiatieven die spelen in de relevante marktomgeving⁸.

De (continue) toetsing van de stedelijke ontwikkelingen aan een (veronderstelde) verbetering van de concurrentiepositie en een (verondersteld) economisch belang voor de stad wordt uitgangspunt voor de eerste organisatie-opzet van het OBR. Binnen de organisatie is op operationeel niveau een tweedeling aangebracht tussen de sector Marketing en de sector

Productie. De sector Marketing heeft als hoofdtak om marktinformatie te vertalen naar de eisen die aan de producten van het OBR moeten worden gesteld. Dit houdt in dat signalen uit de 'markt' vertaald worden naar de diverse (product)units. Deze units functioneren als relatief zelfstandige werkeenheden en zijn elk op zich afgestemd op te onderscheiden marktsegmenten, zoals bedrijfshuisvesting, wonen voor de bovenkant van de markt e.d. Daarnaast zijn nog een aantal bijzondere taakvelden van het OBR te noemen, zoals productontwikkeling, waaronder verstaan wordt het ontwikkelen van marktconforme producten en plannen op basis van de inbreng van marktkennis ten behoeve van optimale afzetbaarheid van het product; productgerichte acquisitie waarbij het gaat om het werven van (potentiële) klanten voor concrete projecten en het optimaliseren van de bedrijfsomgeving (goede vestigingsvoorwaarden e.d.).

In de organisatorische opzet van 1991 krijgt de afdeling Innovatie aanvankelijk een vrij exclusieve rol in het ontwikkelen en doorvoeren van product- en procesvernieuwing. Dit komt met name voort uit de overweging dat in de eerste ontwikkelingsjaren van het OBR binnen de sector Productie nog onvoldoende kennis, inzicht en ervaring aanwezig is om deze, vaak nieuwe taken en nieuwe deskundigheid te kunnen integreren. In het model 1994 en in de loop van de volgende jaren worden steeds meer taken verschoven en worden een logisch (integraal) onderdeel van de productie die onder verantwoordelijkheid en coördinatie van de units plaatsvindt. Eén en ander wordt vooral gevoerd door de zich ontwikkelende praktijk waarbij op unitniveau verschillende financiële arrangementen, risicoconstructies en dergelijke ontwikkeld en eigen gemaakt worden. Het OBR kan zo snel op de bijzondere wensen en eisen van marktpartijen inspelen. Het heeft daarbij een aantal faciliteiten in de aanbieding om private investeringsprojecten van de grond te tillen. Het OBR kan zo een ondersteunende rol spelen, die op uiteenlopende manieren (flexibel) ingevuld kan worden. Het organisatie-model krijgt een meer horizontaal en facilitair karakter waarbij 'ruimte' wordt gegeven voor het incorporeren van marktvoorkeuren.

De koppeling tussen beleid en uitvoering

6 Het is in dit verband aardig te vermelden dat Rotterdam voor commerciële locaties vrij recent principeel gekozen heeft voor een systeem van (flexibele) erfpacht. De sectoren van de postmoderne economie willen gezien het footloose karakter en de snelheid waarmee commerciële activiteiten veranderen geen binding aan grond hebben. Het verkrijgen van grond in eigendom is voor deze sectoren juist onaantrekkelijk.

7 Zie voor een nadere behandeling van deze problematiek, G. Wigmans, 'Op zoek naar sturing', in: Rooilijn nr.2 1999, p.56-61.

8 Dit uit zich bij uitstek in een explosieve groei van het accountmanagement bij het OBR.

wordt in de eerste plaats op projectniveau gemaakt.

Van een op centraal stedelijk niveau gemaakte afstemming tussen beleid en uitvoering en ook van een traditionele scheiding tussen beleid en uitvoering, is gaandeweg geen sprake meer.

Beleid ligt dus niet (vooraf) bij voorbaat vast als uitvloeisel van stadspolitieke doelstellingen. Beleid en uitvoering zijn niet perse meer 'volgtijdelijk' geschakeld, maar worden nauw met elkaar verweven activiteiten. De integratie tussen beleid en uitvoering krijgt gedeconcentreerd vorm.

In dit projectgeoriënteerde proces van sturing komt daarom de nadruk te liggen op de procedurele begeleiding waarbij publieke en private belangen met elkaar in gesprek raken en gaande het proces overeenstemming (trachten te) bereiken. Het gaat daarbij om een wederzijdse inschatting van (markt)mogelijkheden, waarbij publiek en privaat belang in elkaars verlengde komen te liggen: een tijdelijke symbiose aangaan. Informatie, kennis, opvattingen en voorkeuren worden daarbij uitgewisseld.

De multi-identity-tower en de multi-flexible-tower

Bij de productontwikkeling die door het OBR wordt geïnitieerd gaat het, zoals gezegd, onder meer om de ontwikkeling van marktconforme plannen. In dit verband wijst het OBR in de verschillende bedrijfsplannen en rapportage's erop dat de steeds wisselende wensen van gebruikers en de veranderende regelgeving de behoefte aan een flexibele behuizing vergroten, welke op aanvraag aangepast kan worden aan de veranderende situatie van een bedrijf. De flexibiliteit kan de volgende vormen betreffen:

- 1 Interne flexibiliteit: snel en gemakkelijk aanpassen van het gebouw aan de verschillende wensen uit de markt.
- 2 Externe flexibiliteit: gemakkelijk uitbreiden van het gebouw.
- 3 Functionele flexibiliteit: gemakkelijker en goedkoper bestaande gebouwen herontwikkelen voor andere functies of slopen.
- 4 Bestemmingsplan-flexibiliteit: deze flexibiliteit is noodzakelijk om herontwikkeling en functiemenging mogelijk te maken.

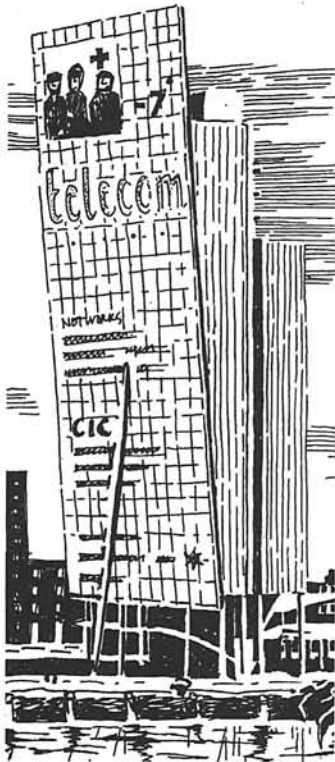
Om tegemoet te komen aan enkele van deze wensen hebben marktpartijen samen met het OBR de zogenoemde 'multi-identity-tower' ontworpen. Bij de 'multi-identity-tower' gaat het om een kantoorgebouw waarin meerdere bedrijven zitten die toch ieder een eigen uitstraling kunnen hebben. Zo kan tegemoet gekomen worden aan de behoefte aan kleine kantoreenheden die steeds meer belang hechten aan representativiteit en kwaliteit van de locatie. Als variant op de 'multi-identity-tower' geldt de 'multi-flexible-tower'. Dit idee voorziet in een geïntegreerde gebouwinvulling, zoals een flexibele ontwikkeling op de Wilhelminapier met onder andere een hotel, kantoorruimte en woningen.

Naar een flexibele projectgeoriënteerde werkstructuur

De neiging om steeds sneller op de pluraliteit aan projectontwikkelingsinitiatieven in stad en regio te willen inspelen, zet nadrukkelijk door in de nieuwe voorstellen in 1998 tot aanpassing van de organisatiestructuur. Bij de voorstellen wordt principieel gekozen voor een projectgeoriënteerde organisatie. De sector Marketing die belast is met de beleidsontwikkeling en marktvaluatie wordt opgeheven en geïntegreerd in flexibel samen te stellen projectteams. Het is, aldus Van 't Verlaat van de Unit Innovatie (OBR), de logische consequentie van de marktattitude van het OBR: 'Marketing moet tussen de oren zitten, van iedereen. De deskundigheid moet rechtstreeks zijn vertaling vinden in de projectontwikkelingen. De oriëntatie op marktsegmenten verschuift naar projecten, daardoor neemt het aantal units af. De units vormen dan wel de thuisbasis, maar de bemensing van de projecten zal wisselen en sneller en flexibeler tot stand komen'.⁹ Er ontstaat aldus een flexibele projectgeoriënteerde werkstructuur als antwoord op de (grillige) bewegingen in een regionale ontwikkelingsmarkt.

9 Interview met J. van 't Verlaat, Senior beleidscoördinator, Unit Innovatie (OBR), d.d. 28 januari 1998.

Zonder partiële inwilliging van private markt-wensen vooraf kan nog nauwelijks meer een stedelijke ontwikkeling tot stand komen. De inschakeling van de marktpartij vindt eerder plaats waarbij deze partij deelgenoot wordt in de beleidsontwikkeling. Eén en ander leidt verder tot een fluïde organisatiestructuur met open zachte begrenzingen die aangepast kan worden aan specifieke stedelijke projecten. Het OBR wordt zodoende gekenmerkt door een netwerkoriëntatie, die niet alleen binnen, maar steeds meer 'buiten' de staande/klassieke organisatie van de overheidsbureaucratie komt te staan. Een externe oriëntatie die gekenmerkt wordt door een facilitaire opstelling, door een product- of dienstspecialisatie (core business) en een sterke markt- en klantgerichtheid. Het organisatie-model krijgt daardoor een hybride karakter opdat 'ruimte' kan worden gegeven aan het incorporeren van marktvoorkeuren.



KPN Telecom (Kop van Zuid)
Avontuur van informatie en architectuur

Programmering in een onberekenbare markt: voorbeeld Kop van Zuid

Een bijzonder actieprogramma is in 1996 gestart met als doelstelling 'dat Rotterdam bij de vooraanstaande telecomsteden van Europa gaat horen.'¹⁰ Dit toekomstbeeld wordt als het ei van columbus voor de stedelijke revitalisering gezien. Rotterdam zet daarbij hoog in. Men kan zich afvragen of Rotterdam zich niet al te veel heeft gespiegeld aan een zelf samengesteld ideaalbeeld.

De Kop van Zuid staat in dit perspectief, symbool voor de voorgestane omslag en is tegelijk een testcase voor de stadspolitiek. Locaties die een uitgesproken rol moeten spelen in de metamorfose van de stad, worden bij uitstek gekenmerkt door een onberekenbaar karakter, zowel qua omvang als qua samenstelling van het programma.

In strijd met het voorgestane strategisch profiel en de slogan 'Manhattan aan de Maas' vinden de eerste gronduitgiften van kantoren niet plaats voor het internationaal bedrijfsleven. De kantoren die op de Wilhelminapier verrijzen zijn bestemd voor de huisvesting van diverse overheidsdiensten: rechtbank, douane, belastingdienst en Gemeentelijk Havenbedrijf. Smalend werd al gesproken van de ambtenarenpier.

Daarnaast won de Kop van Zuid als woonbestemming snel aan populariteit. De aanvankelijk aangenomen grondopbrengst van f 20.000,- per wooneenheid gemiddeld kon al gauw opgetrokken worden naar f 100.000,- per wooneenheid, met uitschieters naar f 300.000,-. Ook 'de cultuur' krijgt zijn plek op de Kop van Zuid, waarover het bestemmingsplan zich nog niet uitsprak. Het Luxortheater, nu nog in het centrum gesitueerd, verhuist naar de Kop van Zuid.

Eén en ander laat zien dat programma-onderdelen qua samenstelling en fasering continu veranderen. Maar ook vestigingsbeslissingen blijven tot op het laatste moment onzeker. Zoals de perikelen rond de al of niet vestiging van het hoofdgebouw van KPN-Telecom laat zien.

Zo was er medio 1998 een deal tussen de gemeente en de directie van KPN gesloten over vestiging op de Kop van Zuid. Op het laatste moment dreigde het mis te lopen. KPN wilde, nauwelijks een jaar later, liever aan een uitval-

10 OBR/GHR, 'Naar een nieuw economisch klimaat', Rotterdam 1996, p.29.

route in de periferie van Rotterdam zitten en wel op het bedrijventpark Rivium gelegen langs de A16 op het grondgebied van de (regio)gemeente Capelle aan den IJssel.

Alle ondersteunende en facilitaire tegemoetkomingen zijn uit de kast gehaald om KPN alsnog te bewegen op hun nieuwe vestigingsstrategie terug te komen. Het hoofdgebouw KPN-Telecom past immers bij uitstek in het profiel Rotterdam Telecomstad.¹¹ Een sterke lobby en flinke tegemoetkomingen in de vorm van een vestigingspremie ter hoogte van twee miljoen, subsidie om het bestaande KPN-gebouw in het centrum te verbouwen tot woontoren, en een tegemoetkoming in de grondprijs in afwijking van beleid en speciale tarieven, hebben dit op het laatste moment weten te voorkomen.

Grondexploitatie In de door het OBR uitgewerkte methodiek voor de grondexploitatiebegroting rond 1992 wordt rekening gehouden met dergelijke wisselingen in faseringstempo, wijzigingen in bestemmingsomvang en andere wijzigingen.

In de grondexploitatiemethodiek worden een aantal variabelen die betrekking hebben op de kostenkant (zoals de hoogte van de verwerkingskosten, rente- en inflatiepercentage) gecombineerd met een aantal aannamen die consequenties hebben voor de grondopbrengsten, zoals:

- wijzigingen in de looptijd fasering. Er wordt bijvoorbeeld aangenomen dat de afzet kantoren op de Wilhelminapier niet in 10 jaar zal worden gerealiseerd maar in 15 jaar;
- wijzigingen in de bestemmingen. Bijvoorbeeld door gedeeltelijke inlevering van kantooroppervlak voor woningen. In plaats van 170.000 m² BVO aan kantoorruimte op de Wilhelminapier, bijvoorbeeld 15.000 extra woningen realiseren;
- wijzigingen in de omvang van het programma. Intensivering op delen van het plangebied (Wilhelminapier) bijvoorbeeld door het vloeroppervlak kantoren te verdubbelen.

Op basis van de varianten in de uitkomsten van de grondexploitatiebegrotingen kan een 'bandbreedte' bepaald worden waarbinnen het negatief grondexploitatieresultaat zich zal bewe-

gen. De varianten waarmee gerekend wordt, lopen sterk uiteen. Een reductie van 170.000 m² BVO op een gepland programma van 400.000 m² VBVO kantoorruimte betekent niet alleen financieel een groot verschil maar laat ook zien van welke kwantitatieve omvang de flexibiliteits-eisen zijn die het programma-plan moet opvangen.

De methodiek zoals die in 1992 gehanteerd werd, had als beperking dat het niet gebaseerd was op een systematische analyse van de marktconjunctuur maar op arbitraire en rekenkundige aannames. Bovendien was er weinig zicht op de kans op bepaalde uitkomsten binnen de bandbreedtes. Dat wil zeggen welk van de varianten de meest realistische was.

In het zogeheten Grondsmodellering (GRO-SIM), dat na 1992 ontwikkeld werd, wordt een meer systematische marktanalyse verricht die gebaseerd is op het monitoren van verschillende marktsegmenten en kansberekeningen op basis van 10.000 simulaties. Zodoende kan een betere inschatting worden gemaakt van de risicofactoren voor zover ze gevolgen hebben voor de begroting.

¹¹ De architectuur kan in de profilering van de stad op een uitgesproken wijze ondersteuning geven. De KPN-Telecomtoren voor de Wilhelminapier, ontworpen door de Italiaanse architect Renzo Piano, is in deze een geslaagd voorbeeld. Een hellende gevel met een billboardscherm dat goed zichtbaar is vanuit verschillende posities in de stad. Het scherm is zo groot als het gebouw zelf: bijna 100 meter. Een blikvanger en landmark van informatie. Het roept herinneringen op aan internationaal bekende reclame wanden zoals die op Times Square in New York en

op Piccadilly Circus in Londen. Architectuur krijgt zodoende een rol in het creëren van 'nieuwe' beelden en identiteiten. Het verbijzonderen van de unieke kwaliteiten die een stad tracht te etaleren.

Elders is dit model uitgebreid besproken¹². Het betekent een omslag in wijze van begroten waarbij marktinformatie op basis van informatietechnologie wordt geïncorporeerd. Niet een ambtelijke, grove inschatting van de markt op basis van ervaring vormt het vertrekpunt, maar de aanwending van informatietechnologie is de grondslag om een veelvoud aan simulatieberekeningen te genereren. Berekeningen waaruit alternatieve beleidsstrategieën met betrekking tot programma-onderdelen en fasering naar voren komen.

Een beleidsuitkomst is bijvoorbeeld dat het omzetten van kantoorruimte in woningbouw (in het hogere marktsegment) vanuit grondexploitatie-optiek de betere strategie is. Of bij een onderhandelings situatie tussen de gemeente en een private partij over een kantoorbestemming, de gemeentelijke strategie eerder gebaat is bij vertraging van de uitgifte dan op dat moment met de geldende grondprijs een akkoord af te sluiten met de geïnteresseerde private partij.

Dergelijke uitkomsten zijn evenwel moeilijk aanvechtbaar. De mate van meeweging van de parameters is in het simulatiemodel op een onnavolgbare complexe wijze verwerkt en het hiërarchisch patroon is uit de uitkomsten verdwenen. Het gaat hier immers om een onvatbare, oncontroleerbare en onoverzichtelijke keten van computergestuurde informatie. Ingewikkelde koppelingen van databestanden kunnen zo een geheel nieuwe beleidswerkelijkheid creëren, die een steeds realistischer concurrent wordt van de traditionele vormen van besluitvorming.

De geavanceerde toepassing van de informatietechnologie zorgt ervoor dat de uitkomsten - en vooral de presentatie van de uitkomsten - sterk op specifieke expertise is geschoeid. Zo is het simulatiemodel bij het project Kop van Zuid dermate complex, dat wil het gemeentebestuur gebruik maken van de uitkomsten, zij in sterke mate afhankelijk is van de technische voorlichting die daarbij wordt gegeven. Uitkomsten, beleidsalternatieven, aangereikt door het OBR teneinde beter op de marktmogelijkheden in te spelen, zijn daardoor moeilijker aan te vechten. De plaats waar de feitelijke besluitvorming plaatsvindt, dreigt te verschuiven.

Het sturend vermogen in zijn technische hoe-

danigheid is verbeterd: het onderhandelen met meer inzicht in de grondexploitatieconsequenties, het antipereren op ontwikkelingen, het flexibel inspelen op trends en dergelijke. Dit alles leidt ongetwijfeld tot een meer 'markt-strategische' opstelling van de ondernemende (lokale) overheid tegenover private partijen.

Aan de andere kant blijft de onzekerheidsreductie op het terrein van de grondexploitatie nog beperkt als gevolg van het speculatief karakter van het plan, gezien de marktonzekerheid in relatie tot het programma in tijd en ruimte. De marktmonitoring bestrijkt nog maar een beperkte tijdshorizon. Niettemin worden de uitkomsten over een zeer lange periode geëxtrapoleerd. Verder blijft de bepaling van de looptijd van het project nog grotendeels een arbitraire zaak in relatie tot de opnamecapaciteit van de markt. Bovendien blijkt de looptijd vanaf het moment dat de planontwikkeling start, steeds weer naar boven te moeten worden bijgesteld. Aanvankelijk 10 jaar, in 1994 wordt uitgegaan van 18 jaar. In 1996 verwacht men het laatste bouwplan op te leveren in 2010. Maar er is geen duidelijk zicht op afronding van het proces. De planningshorizon wordt steeds weer bijgesteld. Deze marktonzekerheid weerspiegelt zich in het open-einde karakter van de grondexploitatie.

Flexibiliteit De hier gegeven exercitie maakt de problematiek van de flexibiliteit van het programma-plan zichtbaar. Door de grote afhankelijkheid van de realisatie van marktontwikkeling is flexibiliteit van het gekozen programma-plan tegenwoordig een belangrijke algemene eis. Omdat de 'stedelijke vraag' afhangt van onvoorzien ontwikkelingen op met name de woningen- en kantorenmarkt en eisen van marktpartijen moet het ruimtelijk planconcept een functionele omzetting van bestemmingen zonder problemen kunnen opvangen. Eén en ander stelt gecompliceerde eisen aan het (steden)bouwkundig ontwerp. Een aantal aandachtspunten zijn in dit verband te noemen¹³:

- is in het planconcept rekening gehouden met omzettingen in het grondgebruik door een andere bestemming;
- in hoeverre is de (gekozen) verkavelingsvorm en de (gekozen) verkeersoplossing (ontslui-

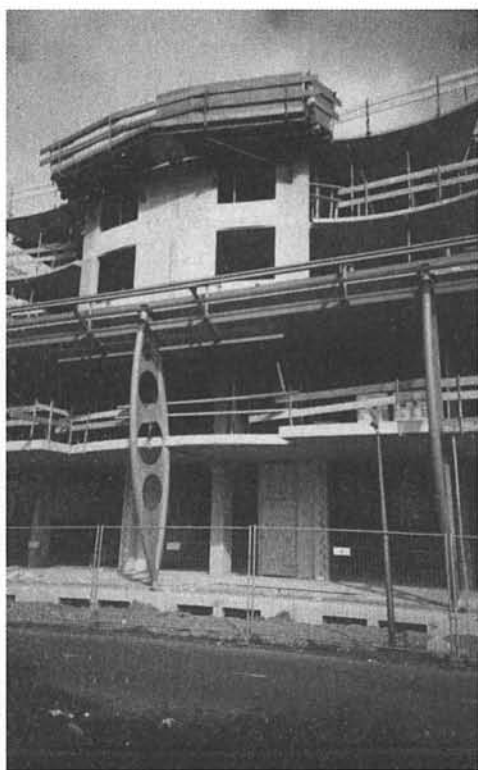
12 G. Wigmans, 'Beter sturen bij grondexploitaties. Marktsimulaties en risicoberekeningen bij de Kop van Zuid', In: Tijdschrift voor de Volkshuisvesting nr.2 1999 (Onderzoeksdossier), p.29-36.

13 Zie ook G. Wigmans, 'Grondbeleid en marktorientatie. Risicobeoordeling in de grondexploitatie', Delft 1995, p.108.

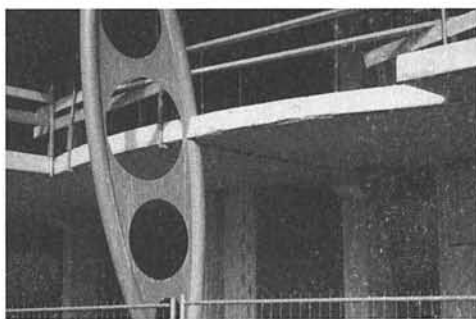
- ting) geschikt voor aanpassingen;
- in hoeverre is een geïntegreerde ontwikkeling van een gebouw met een kantoor- en woonbestemming mogelijk gezien de afhankelijkheid van de marktconjunctuur. Immers elke bestemming heeft zijn relatief eigen marktabsorptievermogen in tijd, hetgeen een gelijktijdige ontwikkeling en realisatie bemoeilijkt;
 - is er rekening gehouden met het incorporatieproces van belangen tot het eind van het proces;
 - hoe een geïntegreerde gebouwinvulling te realiseren waarbij sprake is van een flexibele ontwikkeling in de samenstelling van een programma ('multi-flexible-tower');
 - hoe om te gaan met locatie-ontwikkelingen die tot op het laatste moment onzeker (blijven (KPN-Telecom gebouw).

Hybride gebouwen en hybride draagconstructies

Kees van Weeren



Woonboulevard Zoetermeer



Als je een constructeur vraagt wat een hybride draagconstructie is, dan komt hij met definities die niets te maken hebben met het al dan niet hybride karakter van gebouwen. Want hybride draagconstructies zijn in de definitie van de constructeurs niets meer dan draagconstructies die zijn opgebouwd uit verschillende constructiesystemen of uit verschillende materialen.

Hybride draagconstructie: woonboulevard

Zoetermeer De meubelboulevard in Zoetermeer kan men waarschijnlijk wel een hybride gebouw noemen. In het gebouw zijn drie verschillende functies ondergebracht: parkeren onderin, daarboven grootschalige verkoopruimten en daarboven wonen. Toevallig zitten hier ook hybride constructies in, maar die hebben niet zo veel te maken met het feit dat er verschillende functies in zitten.

Bij de ingangspartij zijn in één detail een geprefabriceerde betonnen kolom, een geprefabriceerde betonnen balk, een stalen balk en een stalen kolom van bijzondere vorm te zien met erover heen een geprefabriceerde vloer, die op sommige punten uitgebreid is met een ter plaatse gestort vloerdeel.

Het feit dat hier staal, ter plaatse gestort beton en geprefabriceerd beton door elkaar heen worden gebruikt heeft niets te maken met het hybride karakter van het gebouw, maar dat heeft onder andere te maken met het feit dat er plaatselijk te weinig ruimte was onder het plafond.

Het gebruikte (goedkope!) geprefabriceerde betonnen constructiesysteem gaf daar te weinig

ruimte, dus wordt ter plekke op een in de vloer geïntegreerde stalen ligger overgeschakeld.

Evenzo was het niet mogelijk de gewenste vorm van de vloerbeëindiging (goedkoop) in geprefabriceerd beton uit te voeren, terwijl dit wel in ter plaatse gestort beton mogelijk was.

Zeker bij projecten als een woonboulevard zijn bouwkosten richtinggevend bij het ontwerp. Dat geldt nog eens versterkt voor de draagconstructie. Binnen de draagconstructie vormen de vloeren de grootste kostenpost.

Op het gebied van vloeren vormen in dit soort gevallen geprefabriceerde betonnen kanaalplaten een vrijwel onverslaanbaar alternatief. Die elementen kosten bij de in dit geval gehanteerde overspanning van ongeveer 7m f 70,- per m² en dat bij totale bouwkosten van circa f 2.000,- per m².

Als je dan een vorm hebt, die niet in een keer met dit soort (rechthoekige platen) gemaakt kan worden, wordt het bijzondere deel van de vorm via aangestorte delen gerealiseerd. Dat hybride systeem is dan goedkoper dan het kiezen voor een totaalsysteem dat wel in de gewenste vorm gemaakt kan worden.

Het maakt, gezien vanuit een uitvoerend bouwbedrijf, niets uit wat voor elementen de draagconstructie bestaat, zolang maar in één keer kan worden gestart met bouwen en er doorgebouwd kan worden. Wanneer er verschillende disciplines bij het werk betrokken zijn dan moet het zo zijn dat het werk van die verschillende disciplines elkaar niet stoort. De voort-



gang van het werk van de één (bijvoorbeeld een betonwerker) mag niet afhankelijk zijn van de voortgang van het werk van de ander (bijvoorbeeld een staalconstructiemonteur). Dit heeft alles met de logistiek en voortgang van die ruwbouw te maken. En dat is dus een hele andere invalshoek, dan het verhaal wat een zuiver draagconstructiesysteem is.

Veel hybride constructiesystemen zijn, als je er goed naar kijkt, niet zo zeer hybride qua systeem als vooral hybride qua materiaal.

Dan gaat het bij voorbeeld gewoon om een systeem met kolommen met liggers en vloeren, het enige bijzondere is dat het materiaal dat wordt gebruikt, steeds verschillend is. Toch noemen constructeurs dit een hybride constructie.

Er worden studiedagen aan deze vorm van hybride constructies gewijd en er zijn vele technische commissies actief om de juiste berekeningsmethoden te ontwikkelen.

In het nieuwe hoofdkantoor van ABN-AMRO is bij één bouwdeel een staalbetonvloer gebruikt, terwijl overal elders volledig betonnen vloeren werden gebruikt. Dat heeft hier alleen maar te maken met de beperking van het gewicht, omdat dit gebouwdeel uitkraagt en men de balken waarop dit bouwdeel rust niet te zwaar wilde maken. Voor de constructeur een hybride constructie!

Een constructeur noemt een draagconstructie meestal geen hybride constructie zolang er in een gebouw met ruimtes van allerlei verschillende maten en allerlei verschillende functies, maar constructies van één materiaal gebruikt worden.

Neem als voorbeeld een gebouw met onderin parkeren, daarboven horeca met misschien wel grote ruimtes en daarboven weer appartementen en daarboven kantoren.

Deze functies vragen misschien wel allemaal andere steunpuntindelingen, er zijn waarschijnlijk sterk verschillende groottes van ruimten, die kolomvrij moeten zijn en ook de hoogtes kunnen verschillen.

Voor de ontwerper van dit hybride gebouw is het van belang hoe een systeem van draagconstructies kan worden ontworpen dat recht doet aan de veelvormigheid van de gebouwfuncties. Dan spelen zaken als het draaien van rasters op verschillende lagen en het verschuiven van steunpunten een veel belangrijker rol dan het materiaal waaruit de verschillende onderdelen van de draagconstructie bestaan.

Bij variaties in raster hebben we het veelal over een discontinuïteit in de constructie, of je nu draaiingen van rasters over elkaar heen hebt of welke vorm van verschuiving dan ook. Het meest zichtbaar is dat steeds in de verticale elementen, de kolommen en dragende wanden.

Hier gaat het om echte uitdagingen voor een ontwerpteam, want bij hybride constructies uit verschillende materialen is vaak vooral de calculator bij een aannemersbedrijf de (mede-) ontwerpende partij.

Bij variaties tussen lagen, die boven elkaar liggen kan men er voor kiezen om alle lagen apart te ontwerpen, zonder een totaal systeem na te streven. Wanneer er voldoende hoogte voor de draagconstructie beschikbaar is en er niet te



Hoofdkantoor ABN-Amro



Philharmonie Berlijn

veel lagen op elkaar worden gestapeld is er veel mogelijk. Dit wordt een stapeling van tafelconstructies. Het spreekt van zelf dat in dit geval de draagconstructie van de vloeren vrijwel nooit een rol kan spelen in de vormgeving.

Er kan echter ook voor worden gekozen om met gebruikmaking van de mogelijkheden van de verschillende constructieve systemen tot een gemeenschappelijk systeem van draagconstructie te komen voor alle gebouwdelen. In dit geval kan de draagconstructie een rol spelen in de totale vormgeving en samenhang van het gebouw.

Loskoppeling van systemen van gebouw en draagconstructie: Philharmonie in Berlijn

Sharoun heeft voor zijn Philharmonie in Berlijn een zeer bijzonder dakvorm ontworpen.

Op het eerste oog lijkt het een fantastische hangdak-constructie. Maar in de in de grote concertzaal is een evenzeer bijzonder plafond ontworpen, zonder directe relatie met de vorm van het dak. In feite bestaat de dakconstructie hier uit betonnen liggers, waarvan de bovenkant precies de vorm van het dak volgt en waarbij de onderkant de vorm van het plafond volgt. Iedere balk heeft dan ook een andere vorm. De grootte van de overspanning van iedere individuele balk wordt bepaald door de gewenste kolomplaatsing binnen het gebouw.

Integratie van rasters: afrit Nootdorp

Bij de afrit naar Nootdorp vanaf de weg Den Haag-Utrecht is er sprake van twee verkeersstromen boven elkaar met een verschillende rijrichting, er is sprake van een draaiing van stramien.

Bij het bouwsysteem van dit viaduct is gekozen voor kolommen met balken dwars op de rijrichting, waar overheen de rijvloer ligt. Voor deze vloer is niet de kolomplaatsing van belang, maar de plaatsing van de liggers. Daarmee is een eenvoudige dus goedkope vloer gerealiseerd, aangezien alle overspanningen gelijk zijn.

Maar voor de balken is het niet zeer belangrijk waar de steunpunten precies staan, zolang de balk dezelfde vorm blijft houden en de overspanningen niet te groot worden. Daar is gebruik van gemaakt door de kolommen zo onder de balken te plaatsen dat niet alleen de wegen elkaar inderdaad kunnen kruisen maar ook een goede verkeersgeleiding ontstaat.

Homogene draagconstructie: bankgebouw Colle di Valle d'Elsa

Voor dit Toscaanse bankgebouw is een systeem ontworpen dat het mogelijk maakt er op wisselende plaatsen units in op te hangen, niet alleen naast en boven elkaar, maar op allerlei willekeurige plaatsen.

Hier is sprake van een homogene draagconstructie in staal, die echter zo veel mogelijkheden geeft dat er eventueel een uitermate hybride gebouw mee kan worden gerealiseerd.



Bankgebouw Colle di Valle d'Elsa

De mogelijkheden van draagconstructies: hybride of niet

Bij het ontwerp van een draagconstructie voor een hybride gebouw is mijns inziens de essentie helemaal niet de vraag wat hybride is of niet, de essentie is de gewenste mate van vrijheid in het ontwerp van de draagconstructie.

Welke vrijheid wil je creëren voor de verschillende plekken in je gebouw, om te variëren in het zichtbare systeem van die draagconstructie? En dan is meteen de vraag, zijn alleen de kolommen zichtbaar of zijn er ook balken zichtbaar?

Een heleboel ontwerpers beginnen met een heel eenvoudig raster van de draagconstructie te maken, dit geeft ze veel houvast

Maar als je je van tevoren goed realiseert welke variatiemogelijkheid de verschillende constructiesystemen hebben, kun je daar beter een keuze in gaan maken. Zo is bij een aantal gebouwen aan de Neherkade in Den Haag

bewust gebruik gemaakt van de mogelijkheid de plaats van een kolom te variëren in de lengterichting van een balk (uiteraard slechts met een beperkt aantal verdiepingen, anders zou de balk veel te zwaar worden).

Als je pas op het eind van het project komt tot afwijkingen, die nodig zijn in een onvoldoende flexibele draagconstructie, dan rest niet meer dan een keer vloeken door de constructeur. Daarna knutselt deze figuur allerlei constructies over elkaar die met plafondjes worden afgewerkt, zodat je er niets van hoeft te zien. Het is dan duurder, er is extra tijd nodig en niemand is echt tevreden met het resultaat.

Een hybride gebouw hoeft niet noodzakelijkerwijs te worden uitgevoerd met een hybride draagconstructie.

Maar het begrip van de (hybride) mogelijkheden van draagconstructies is wel van groot belang voor het verkennen van de ontwerp mogelijkheden bij hybride gebouwen.



Neherkade Den Haag

Bastarde der Baukunst

oder die Unbrauchbarkeit einer modischen Wortschöpfung

Franziska Bollerey

Es hat den Anschein, als ob der Mensch nicht mehr das Zentrum architektonischer Überlegungen sei. Marktwert und Vermarktung haben sich in der Architekturproduktion dominante Positionen erobert. Parallel läßt sich beobachten, daß die Architektursprache als Kompensation antropomorphisiert wird. Diese Tendenz spiegelt u.a. der modisch kursierende Begriff die Personifikation 'hybride Gebäude' wider. Gleich welches Nachschlagewerk man, in welcher Sprache auch, konsultiert, findet man vor dem aus dem griechischen stammenden Hybris als Begriff der Überhebung das Wort hybrid. Es bezeichnet den biologischen Tatbestand, der durch geschlechtliche Kreuzung entstandenen Nachkommenschaft von Eltern - oder besser nach Gregor Johann Mendel (1822-1884) Parentalgenerationen -, die verschiedenen Arten oder Varietäten angehören. Einige Lexika verweisen hier auf Bastardpflanzen. Die Einträge beinhalten ferner: Hybridation = Kreuzung, hybridisches Geschöpf = Mischling, Blendling, Bastard. Sie erläutern das hybridische Wort als ein Wort, das aus Wörtern verschiedener Sprachen zusammengesetzt ist, z.B. 'Bureauvorsteher'. Wenn man aber bei der Erläuterung der genetischen Kreuzung und deren Produkt, dem Bastard bleibt, sind hybride Gebäude also Bastarde der Architektur. Aus diesem Grunde scheint mir das aus dem

Substantiv Gebäude und dem Adjektiv hybride zusammengesetzte Begriffspaar auch äußerst willkürlich. Seine einzige Rechtfertigung scheint die zu sein, daß es in die postmoderne Sprachlandschaft paßt. Um Kreuzungen kann es nicht gehen, um Überlagerungen auch nicht. Geht es nun um Mischungen? Und wenn ja, um geplante oder gewachsene wie sie sich z.B. in Hong Kongs Walled City¹ herausgebildet hatten. Wie auch immer: hybride Gebäude ist für mich eine nicht brauchbare Kennzeichnung. Ich möchte bei dem altmodischen Begriff des Mehrzweckgebäudes bleiben und im folgenden drei Beispiele mehreren Funktionen dienender Gebäude erläutern. Alle drei sind so geplant und haben sich nicht im Lauf der Zeit und der Nutzungen erst zu solchen entwickelt. Eines, das Palais-Royal ist realisiert, die beiden anderen: 'Antonios Haus der Tugend und des Laster' von Antonio di Pietro Averlino, genannt Filarete (um 1400-1469) und das Phalanstère von François Marie Charles Fourier (1771-1832) sind theoretische Entwürfe. Letztere haben eine gesellschaftsverändernde, gesellschaftsreformierende Intention.

¹ Lambot, Ian: City of darkness; life in Kowloon walled city, Berlin 1993

Filaretos² haus der tugend und des lasters

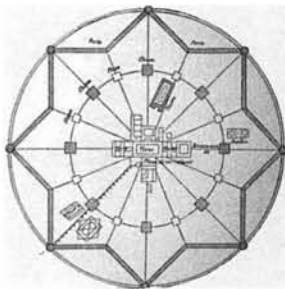
'Die Gedanken Vitruvs, Albertins und Filaretos sind bestimmend für die Renaissance', schreibt Helen Rosenau³. Obwohl Filaretos Werk in toto erst Ende des 19. Jahrhunderts gedruckt wurde, war durch die Verbreitung von Manuskripten,

sein Gedankengut auch schon in der Renaissance und den darauffolgenden Jahrhunderten bekannt. Die erste bis ins Detail geplante Idealstadt der Renaissance, seinem Mäzen Francesco Sforza zu Ehren, Sforzinda genannt, verdanken wir Filarete. Er hatte von Sforzinda neben den schriftlichen Ausführungen ein - leider verschollenes - Modell seiner Idealstadt anfertigen lassen. Das fünfundzwanzig Buchteile umfassende 'Trattato dell'Architettura', (1451-1465) liegt als illuminierte Handschrift (ca. 200 Abbildungen) inventarisiert als 'Codex Magliabechianus' in Florenz. Das erste Buch handelt 'von der Verwandtschaft der Gebäude mit dem menschlichen Leibe', das letzte von 'Lob und Bauten des Cosimo, Piero und Giovanni Medici', das achtzehnte von 'Antonios Haus der Tugend und des Lasters'. Dies sei hier näher erläutert.

In literarisch vermittelter Form beginnt Filarete seine Schilderung: 'Gnädiger Herr! Bei der Erfindung dieses Hauses schwebte mir der Gedanke vor, eine Stätte für Dasjenige zu schaffen, wodurch der Mensch seinen Namen bekannt macht; und das ist einerseits die Tugend und andererseits das Laster.'⁴ Auf der Suche nach einer symbolischen Figur denkt sich Filarete die folgende Allegorie aus: 'Auf einem

steilen Berge steht auf der Spitze⁵ eines Diamanten die Tugend, als eine geharnischte Gestalt mit sonnengleichem Angesicht; sie hält einen Lorbeer- und einen Dattelbaum in den Händen⁵; zu ihren Füßen entspringt eine Honigquelle, aus welcher Bienen nippen. Am Berge der Tugend liegt eine Grotte, in der das Laster sich befindet. Es ist als ein Satyr gedacht, welcher Teller mit Speisen, Getränken und Würfeln in den Händen hält und auf einem Rade sitzt, dessen Speichen sieben Tiere sind. Diese Tiere speien Unrat aus, und in der daraus gebildeten Pfütze wälzt sich ein Schwein'.⁶

Soweit Filaretos Allegorisierung, die durch die Erscheinung der im Gebäude unterzubringenden Nutzungen, Maß- und Formangaben ergänzt wird. Garküchen, Bordelle, Spielhöhlen, Kneipen, eine Polizeistation, ein Gefängnis, Vorlesungs- und Festsäle sowie eine Sportarena mit der Möglichkeit für Naumacchien sind in der aus einem quadratischen Unterbau und den darüber angeordneten ineinander gestellten, konzentrischen Zylindern bestehenden Anlage vorgesehen. Durch die 'Porta Areti' über welcher die Tugend gemalt ist und aus deren Munde man vernimmt: 'Dies ist der Weg, auf dem man unter Mühsal die Tugend erwirbt' gelangte man zu den 39 Hörsälen für die Wissenschaften, u.a. Logik, Rhetorik, Astrologie. Gleich daneben befand sich die 'Porta Chachia'. Aus dem Munde des im Supraportenbereich wiedergegebenen Lasters erfährt der Eintretende, der auf einer bequemen, stufenlosen Rampe hinabsteigen kann: 'Tretet ein zum Vergnügen, das ihr nachträglich beweinen werdet.'



Grundplan der Idealstadt Sforzinda (1457-64) von Antonio Averlino, gen. Filarete (1)



Hügelige Landschaft. Illustration in Filaretos "Trattato dell'Architettura" (2)

2 Vgl. zu Filarete: Oettingen, Wolfgang von:.. über das Leben und die Werke des Antonio Averlino, genannt Filarete, in: Beiträge zur Kunstgeschichte, 6/1888;-: Traktat Filaretos von der Architektur. (Quellenschriften zur Kunstgeschichte), Wien 1890; Tigler, Peter: Die Architekturtheorie des Filarete, Berlin 1963;

3 Rosenau, Helen: The Ideal City. Its Architectural Evolution, London 1974, p. 50

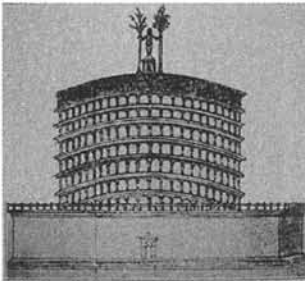
4 Oettingen, Wolfgang von: Traktat Filaretos, Op. cit., p. 500

5 Bereits in der Antike und im Mittelalter kannte man bei festlichen Anlässen Wein- und Metbrunnen

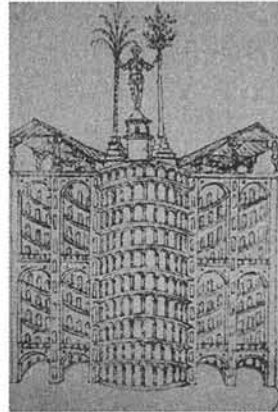
6 Oettingen, Wolfgang von: Op. cit., p. 50

Antonios Haus der Tugend und des Lasters versucht einem didaktisch-moralischen Programm der Renaissance die bauliche Hülle zu geben. Als solches ist es ein Mehrzweckbau, der eine Vielzahl der den dem 'guten' und dem 'bösen' Menschen innewohnenden Bedürfnissen die Möglichkeit nach Befriedigung geben sollte, der aber keine Gleichzeitigkeit des 'lasterhaften' Genusses einer Speise aus einer Garküche mit der 'tugendhaften' Betätigung eines Athleten in der Sportarena, wie sie Rem Koolhaas mit seinem austernessenden Boxer in 'Delirious New York' zitiert⁷, zulässt.

Nicht die postmoderne Gleichzeitigkeit ist hier bei Filarete angestrebt, sondern eher die Befriedigung eines breiten Spektrums der im Menschen angelegten Eigenschaften, gleich ob sie den jeweiligen moralischen Vorgaben entsprechend als lasterhaft oder tugendhaft interpretiert werden.



Das Haus der Tugend und des Lasters mit der gehäuteten Gestalt der Tugend (3)



Schnitt durch das Haus der Tugend und des Lasters mit den zwei ineinandergestellten konzentrischen Zylindern (4)

7 Koolhaas, Rem: Delirious New York, New York 1978, p. 132

Kollektive verantwortung und lustbetonte selbstverwirklichung

Die Möglichkeit, der Vielzahl der in einem Menschen angelegten Eigenschaften entsprechend leben zu können, versucht der französische utopische Sozialist François Marie Charles Fourier in seinem Konzept der Phalange zu realisieren⁸. Eine Phalange, als logistische Vorhut zur Verbesserung der bestehenden gesellschaftlichen Mißstände konzipiert, sollte etwa aus 1.600 Menschen bestehen. Le Corbusier denkt bei den Bewohnern seiner Unité d'habitation an die gleiche Zahl. Er verweist in seiner Eröffnungsrede in Marseille 1952 auf Fourier. Die quantitative Angabe Fouriers beruhte auf der akribischen Berechnung von Angebot und Nachfrage. Angebot und Nachfrage nicht bezogen auf Konsum, sondern Tätigkeiten oder auch Bedürfnisbefriedigungen. 'Lustbetonte Selbstverwirklichung' habe ich ein Kapitel meines Buches über die 'Architekturkonzeptionen der utopischen Sozialisten'⁹ genannt. Dem Idealbild Fouriers entsprach es, kollektive Verantwortung und individuelle Sehnsüchte zu einer harmonischen Einheit zu verschmelzen. Fourier sieht zwölf Haupttriebe vor, wobei die fünf Sinne - das gegebene Substrat des Lebens schlechthin - nur das individuelle Begehren, die isolierte Triebsehnsucht repräsentieren, die übrigen aber das eigentliche Sozialleben aufbauen. Fourier unterscheidet:

die fünf sinnlichen Triebe (Schmecken, Sehen, Riechen, Hören, Fühlen),

die vier affektiven Triebe (Freundschafts-, Ehrgeiz-, Geschlechts-, Familientrieb); und die

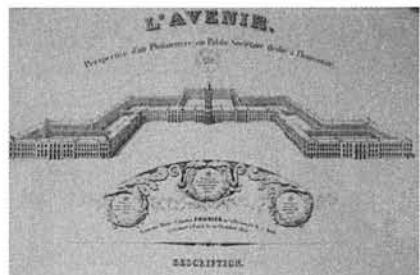
drei distributiven Triebe ('cabaliste' = Trieb zum Wettbewerb, 'papillone' = Trieb zur Abwechslung, 'composite' = Trieb zur Begeisterung).

Das eigentliche Sammelbecken und der Initiator der Lösung aller Sozialisationsprobleme ist der 'Unitéisme ou philanthropie réelle'¹⁰ der 'Kollektivismus oder die realisierbare Philanthropie', von Fourier oder 'foyer collectif ou tige passionelle', als 'kollektive Heimat oder leidenschaftliche Verbindung' bezeichnet. Hier wird für die Hingabe des Individuums an die Allgemeinheit - ohne Aufgabe der Individualität - und damit indirekt gegen den Egoismus als Organisationsprinzip plädiert. Fouriers Zielvorstellungen richten sich auf die Institutionalisierung von Kollektiven, den sogenannten Serien.

Architektonisches und städtebauliches Sammelbecken für das 'neue Leben' sollte das Phalanstère, der fourieristische Sozialpalast mit seinen Nebengebäuden sein. In ihm mußte es neben den für die Zwecke des Wohnens, Arbeitens und der Freizeit notwendigen Einrichtungen auch eine Vielzahl von Versammlungsräumen, die 'seristères' geben, in denen sich die Interessengruppen - die Serien - treffen konnten, um dann mindestens zwei Stunden einer Beschäftigung in Wald, Garten, Bäckerei, Bibliothek, auf dem Feld, in der Verwaltung, der Börse, beim Sport etc. nachzugehen. Wegen des häufigen Wechsels der Tätigkeiten waren die 'Rue-galerie' oder 'Péristyle Continu' wesentliche Bestandteile der als 'kommunikativ' bezeichneten Architektur



Der französische utopische Sozialist, François Marie Charles Fourier (1771-1838) (5)



Ansicht eines Phalanstère, 1837, von Victor Considérant (6)

8 Vgl. Bollerey, Franziska: Architekturkonzeptionen der Utopischen Sozialisten, Berlin 1991 (1., München 1977), p. 86-167, insbesondere p. 110-136

9 Op. Cit., p. 116

10 Fourier, François Marie Charles: Oeuvres complètes, Paris 1841; Reprint Paris 1966, 12 Bd. Bd. I, p. 116 (Übersetzung Verfasserin)

eines Phalanstère, zu dem neben den Arbeitsplätzen und Wohnungen sowie der erwähnten Bibliothek auch Theater- und Ballsäle gehörten wie auch geräumige Gästetrakte.

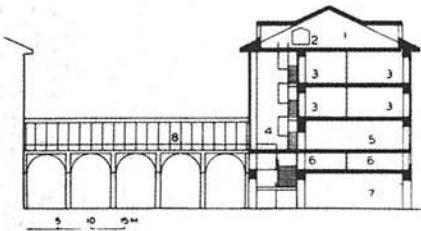
Fouriers Phalanstère war als Ort der Selbstverwirklichung aller Gesellschaftsmitglieder geplant. In Fouriers hedonistischem Gesellschaftsentwurf spielt die 'angewandte Naschhaftigkeit', die 'gourmandise appliquée', im übertragenen Sinne des Wortes die wichtigste Rolle. Lustbetont sollte nicht nur die bebaute und bepflanzte Umwelt des neuen Phalangisten sein, lustvoll war auch das komunitäre Leben, das Fourier sich nicht durch irgendwelche Moralvorstellungen unterdrückt denken konnte. Aus diesem Grunde versucht er, zum Beispiel auch die 'Zwangsgemeinschaft' Ehe durch seine neue, nicht auf die Kleinfamilie hin konzipierte Wohnsituation, durch den 'Servicehauscharakter' des Phalanstères aufzubrechen.

Die Selbstverwirklichung der Frau stellt sich für ihn nicht als moralisches Problem dar. 'Der Grad der weiblichen Emanzipation ist das natürliche Maß der allgemeinen Emanzipation' ist der Kernsatz, den dann der wissenschaftliche Sozialismus für sich in Anspruch nimmt. Diese Abhängigkeit des sozialen Fortschritts von der Frauenemanzipation wurde dann bei August Bebel zum zentralen Thema seines Buches 'Die Frau und der Sozialismus'¹¹.

Schlußfolgerungen, wie sie vierhundert Jahre früher Filarete nicht ziehen konnte. Auch hat der pietistische Charakter der Gottwohlgefälligkeit des mühseligen und daher

tugendhaften Lebens und die Gleichstellung des lustvollen mit dem lasterhaften Leben für Fourier keine Bedeutung. Mit schon nahezu freudianischem Blickwinkel geht Fourier davon aus, daß jegliche Unterdrückung, eben auch die der Triebe, zu Disharmonien im sozialen Leben führt.

Beide Fourier und Filarete benötigen zur Konkretisierung ihrer Gesellschaftsentwürfe, so unterschiedlich ihre Prämissen notwendigerweise - aus unterschiedlichen historischen Konditionen resultierend - auch sein müssen, die Architektur. Und beide wählen für ihren Entwurf, Projekte die eine Vielzahl von Funktionen beherbergen können. Herberge einer Vielzahl von Funktionen ist auch das Palais Royal in Paris.



Schnitt durch eine Phalanstère. (8) Die die Trakte verbindenden Galeriewege. (4) Wettergeschützte Galerieerschließung der Etagen (7)



Idealansicht eines in die Landschaft eingebetteten Phalanstères, Lithografie von J. Arnoux, ca. 1840 (8)

12 Nougaret, P.J.B.: Aventures parisiennes, Paris 1808, 2 Bde. 2. Bd., p. 94

13 Lemoine, Bertrand: Les passages couverts, Paris 1989, p. 71. Vgl. zu Passagen auch: Geist, Johann Friedrich: Passagen. Ein Bautyp des 19. Jahrhunderts, München 1979(3.)

14 '... au bout de la galerie près du Theatre Français, un atelier très considérable d'un tailleur qui a pris le nom de Tailleur-unique, ou Velocitailleur, et qui, dans l'espace de deux heures, vous habille complètement de pied en cap à un prix proportionné à la vélocité de son ouvrage'. Zitiert aus: Berkheim, K.G. de: Lettres

11 Vgl. Bollerey, Franziska: Op. cit., p.116

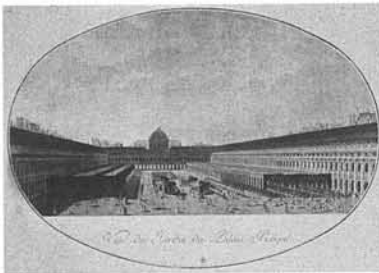
Quintessenz des urbanen. Das Palais-Royal

'Un marché perpétuel, un bazar semblable a celui de Constantinople, aussi riche che varié, ou l'on trouve tout ce qui peut satisfaire le goût et le caprice', schreibt P.J.B. Nougaret 1808.¹² Illustrationen, die das Leben im Palais-Royal wiedergeben, machen deutlich, was für ein arm-seliger Drittaufguß die mit werbenden Worten angepriesenen Shopping Malls, Einkaufszentren und Galerien der 1980er und 90er Jahre sind.

In der Tat war das Palais-Royal für ein halbes Jahrhundert zwischen 1786 und 1830 der berühmteste, der zentralste und der beliebteste Ort in Paris. 'Le Palais Royal formait ainsi un microcosme une quintessence d'urbanité'¹³ und das gerade sind die monofunktional auf den Konsum von Waren und Essen ausgerichteten heutigen Epigonen nicht. In dem vielen Funktionen dienenden Palais-Royal mußte das Erlebnis nicht beschworen werden; das Leben hatte sich eingenistet. Wenn die Zuckerbäcker, Spielwarenhändler, Modisten, Perückenläden, Buchhandlungen und Schneiderläden - es gab auch einen 'Velocitailleur' oder 'Tailleur unique',¹⁴ der innerhalb von zwei Stunden, die Einkleidung von Kopf bis Fuß besorgte -, ihre Läden schlossen, bevölkerten sich die Galerien. 'Le soir venu, les galeries se peuplaient de filles folles de leur corps qui rendent fous les autres.'¹⁵ 'A cette heure la circulation y devenait presque impossible tant les étrangers y affluaient. C'est à ceux-ci, et surtout à beaucoup de provinciaux sans expérience, que ces femmes, rebut de leur sexe, offraient des conquêtes faci-

les qu'ils s'en allaient ensuite vanter dans leurs villages'¹⁶

Das dem Tagleben ein Nachtleben folgte, hing auch mit dem dem Gesamtkomplex eingegliederten Theater, Théâtre Français, dem Cosmorama¹⁷ und den Wohnungen zusammen. Doch das Palais-Royal war nicht als Quintessenz der Urbanität geplant, sondern hatte sich im Lauf der Zeit diese Charakterisierung erobert. Die Baugeschichte¹⁸ geht auf die 1. Hälfte des 17. Jahrhunderts zurück. An der Stelle der niedergelegten Befestigungswälle Karl V. nördlich des Louvre ließ Armand Jean Duplessis, Herzog von Richelieu (1585-1642) von Jaques Lemercier 1634-1639 seinen Palast errichten. Richelieu vermachte seinen Wohnsitz Ludwig XIII. (1601-1643) mit der Auflage, daß nur er oder der Kronprinz ihn bewohnen durften. Als solcher bezog ihn 1643 der junge Louis XIV. (1638-1715) und der Palast, den er später seinem Bruder, dem Duc d'Orléans überließ, hieß von da an Palais-Royal und der Garten war öffentlich betretbar. Da er sich außerhalb der Aufsicht der städtischen Polizei befand, konnte er sich zu einer Enklave unterschiedlichster Freiheiten entwickeln. Den Kern des heutigen Baues errichtete Pierre Constant d'Ivry (1698-1777) auf dem alten Plan 1752-1770 fast vollständig neu. Seinen charakteristischen Aspekt erhielt das Palais-Royal unter Philippe Égalité: 'Um durch eine damals übliche Häuserspekulation Herr seiner drückenden Schuldenlast zu werden, ließ dieser von Victor Louis (1731-1811) in den Jahren 1780-84 den langgestreckten Garten im Norden



Ansicht des Gartens des Palais-Royal, ca. 1786 (9)



Treppenanlage im Palais-Royal mit einem Spielzeug- und einem Buchgeschäft, ca. 1810 (10)

sur Paris, Heidelberg 1806, p. 40

15 Ibidem

16 Villiers, P.: Manuel du voyageur à Paris 1807, p. 148.

17 Le Cosmorama, inspiré des panoramas qui eurent tant de succès au commencement de l'Empire, fut inventé par l'abbé Gazzara en 1805. Il présentait, derrière de grands verres d'optique donnaient l'illusion de la profondeur, de la perspective et de l'atmosphère une série de vaste tableaux peints à la détrempe, et représentant les sites les plus remarquables des cinq parties

du monde. Le premier salon du Cosmorama s'ouvrit en 1808 sous la Galerie vitrée du Palais-Royal, et fit de très bonnes affaires jusqu'en 1828, que la reconstruction de la Galerie vitrée l'obligea de se transporter rue Vivienne où la décadence l'obligea de fermer quatre ans plus tard". (Balzac, Honoré: Illusions perdues, zitiert bei: Lemoine, Bertrand: Op. cit., p. 74)

18 Vgl. Reclams Kunstführer Frankreich. Paris und Versailles, hrsg. von Christian Beutler, Stuttgart 1970, pp. 134-135

des Palais an drei Seiten von Flügelbauten ein-
 fassen. Es waren Reihen eines gleichbleibenden
 Haustypus mit Arkaden und Läden, die der Fürst
 an Privatpersonen verkaufte und deren
 Einrichtung zugleich die Rue de Valois, Rue de
 Beaujolais und Rue de Montpensier entstehen
 ließ. Gleichzeitig wurde das 1781 abgebrannte
 Theater von Louis diesmal westl. des Palastes
 aufgebaut, heute der Kern des Théâtre Français.
 Louis-Philippe, der Sohn von Philippe Égalité
 und spätere Bürgerkönig, ließ den Palast nach
 der Verwahrlosung in der Revolution und wäh-
 rend des Empire durch Pierre-Louis Fontaine
 (1762-1853) in den Jahren 1818-30 wiederher-
 stellen. Dieser vollendete die Cour d'honneur
 und fügte an den Enden der Nord- flügel die bei-
 den Pavillons Montpensier und Valois hinzu, die
 er 1829 durch einen den Hof abschließenden
 Trakt, die Galerie d'Orleans, miteinander ver-
 band, von der nur noch die doppelten
 Säulenreihen stehen, und legte den seitlichen
 Fassaden die eleganten Kolonnaden vor.¹⁹ Der
 ursprüngliche Eindruck ist heute durch die 1986
 von Daniel Buren im Innenhof plazierten gestreif-
 ten Säulenstümpfe verfremdet. Im Rahmen der
 Millenniumsaktivitäten soll im Garten im
 Dezember 1999 ein überdimensioniertes fünf-
 zehm Meter hohes Buch aufgestellt werden²⁰ -
 vielleicht in Erinnerung an die Buchhändler und
 Kleinverleger, die Honoré Balzac als Teil der
 lebendigen Aktivitäten in der Hochzeit des
 Palais-Royal in seinen 'Les illusions perdues'²¹
 beschrieben hat. 'Le Palais du Tribunat est à
 Paris ce que Paris à l'univers. Tous les arts y
 sont comme dans leur domaine. Ils s'y multi-

plient sous milles formes séduisantes. Le luxe y
 déploie toutes ses ressources, le plaisir toutes
 ses couleurs. C'est entrepôt de toutes les mar-
 chandises de l'univers, le rendez-vous de tous
 les hommes qui l'habitent. Les galeries offrent
 une foire perpétuelle. C'es un mouvement, une
 agitation, une oscillation, un bruit!'²²

Vom beliebten Ort der Promenade im 18.
 Jahrhundert verwandelte sich der Charakter des
 Palais-Royal zum Platz ausgelassener
 Vergnügen und lebhafter politischer
 Diskussionen. Vor allem die frühen Galerien, wie
 die 'Galerie du Bois' und die 'Galerie Vitree' aus
 dem 1780er Jahren unter deren Arkaden sich
 Cafés und Restaurants, Spielsäle wie
 Vergnügungstätten aller Art - Schattentheater,
 Kabinette von Automaten und Wachfiguren und
 dergleichen mehr - einnisteten, tragen zu die-
 sem Bild bei. Politische Clubs aller Richtungen,
 Literaten und Soldaten, Damen der 'petit vertu'
 wie die Halbwelt gaben sich hier ihr Stelldichein.
 Die außergewöhnlichen Freiheiten des Ortes -
 die Polizei hatte, wie bereits erwähnt, keinen
 Zutritt in den Besitz des Duc d'Orléans - ermög-
 lichte es, daß am Vorabend der Revolution, am
 13. Juli 1789, Camille Desmoulins hier von
 einem Tisch herab das Volk und den Pöbel zur
 Erhebung aufrief. Als Erkennungszeichen trugen
 die Revolutionäre Rosetten von Blättern aus
 dem Garten des Palais-Royal am Revers, aus
 ihnen entwickelt sich später die Cocarde in den
 Farben der Tricolore. 'Bürger, die Absetzung
 Neckers ist die Sturmglöcke zur
 Bartholomäusnacht der Patrioten. Noch heute
 abend brechen alle schweizerischen und deut-



Spielsalon im Palais-Royal (11)

19 Op. cit., p. 136

20 "Time", August 30, 1999, p. 2

21 Balzac, Honoré: Les illusions perdues; deutsch: "Verlorene
 Illusionen" ist in drei Teilen erschienen: Les deux poètes (1837);
 Un grand homme de province à Paris (1839); Ève et David
 (1884), die alle dem Gesamtwerk der "Comédie humaine"
 zugeordnet sind

22 Vielliers, P.: Op.cit. p. 148

schen Bataillone vom Marsfeld auf, um uns zu erwürgen. Es bleibt nur eine Rettung: der Griff zu den Waffen' - so Desmoulin - . Um sich in ihren Besitz zu setzen, wurde am folgenden Tag die Bastille gestürmt. Auf die Revolutionäre folgten die Soldaten des Empire, schließlich 1815-17 die Alliierten, die Österreicher, die Preußen. Der preußische Militär Gerhard Lebrecht Fürst von Wahlstatt. Blücher (1742-1819) verlor an einem Abend ein und eine halbe Million Francs im Spiel. Das lockere und heitere Leben fand erst 1836 ein Ende, als die Spielsäle geschlossen und ihre Kundschaft vertrieben wurden.²³ Auch hatte die spröde Kühle und damit verbundene Entvulgarisierung der 1830 von Pierre-Louis Fontaine errichteten Galerie d'Orléans die ursprüngliche Quirligkeit entvitalisiert.

Filaretos Haus der Tugend und des Lasters sowie Fouriers Phalanstère können, da sie nicht realisiert wurden nicht auf ihre Effizienz als Mehrzweckgebäude hin analysiert werden. Das Palais Royal hat den Beweis angetreten, daß die Mischung von Funktionen im Laufe eines längeren Prozesses Qualitäten entwickelt, die zu Recht mit dem Prädikat 'Quintessenz des Urbanen' versehen worden sind.



Debatierklub im Palais-Royal (12)



Galerie d'Orléans von Pierre-Louis Fontaine, 1829/30 (13)

Abbildungsnachweis

- Oettingen, Wolfgang von: Traktat Filaretos vorder Architektur. Quellenschriften zur Kunstgeschichte. Wien 1890 (1, 3, 4)
- Rosenau, Helen: Tehe Ideal City, Its Architectural Evolution, London 1974 (2)
- Bollery, Franziska: Architekturkonzeptionen der utopischen Sozialisten, Berlin 1991 (5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13)

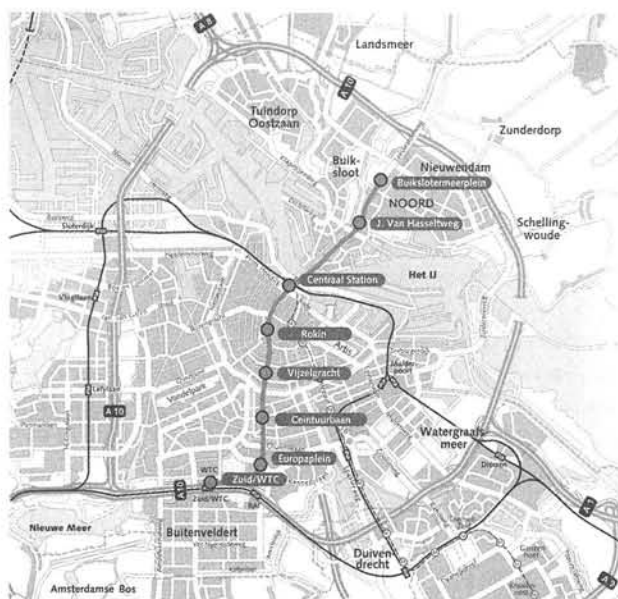
Drie steden

Amsterdam

Stedebouwkundige potenties langs de Noord/Zuidlijn

John Westrik

De Noord/zuidlijn van het Amsterdamse metronet is de 3e metrolijn na de Oostlijn en de Ringlijn. Bovendien is Amstelveen middels een sneltram aan het metronet gekoppeld. Aan de Noord/zuidlijn liggen acht stations, waarvan er drie, het Centraal Station, RAI en Zuid/WTC ook deel uitmaken van de bestaande twee lijnen.



Het metronet dient nog gecomplementeerd te worden met de aanleg van de IJ-rail; doortrekking van de Ringlijn tot aan het Centraal Station en een tak die aansluiting geeft met Schiphol. Met uitzondering van de twee stations in Amsterdam-Noord liggen alle stations van de Noord/zuidlijn ondergronds.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ruimtelijke potentie die als gevolg van de aanleg van deze metrolijn zouden kunnen ontstaan, geplaatst binnen de ruimtelijke ontwikkelingen, van de stedelijke gebieden die rond de stations zijn gelegen.

Allereerst wordt het tracé van de Noord/zuidlijn geplaatst in een historisch perspectief, waarna het hele geplande metronet van Amsterdam wordt geconfronteerd met de actuele ruimtelijke ontwikkelingen, zoals o.a. in de startnotitie voor de 5e nota Ruimtelijke Ordening is verwoord. Het gaat dan met name om de netwerkstad als opvolger van het compacte stadsmodel uit de 4e nota RO. Ook de consequenties voor het regionaal openbaar vervoer dat noodzakelijk is voor het functioneren van de netwerkstad wordt kort besproken.

Van belang is verder om de ruimtelijk potenties van de metrolijn om te kunnen zetten in stedelijke programma's en de daarbij behorende gebouw typen op een zodanige wijze dat het aantal reizigers zo groot mogelijk wordt.

Tot slot worden de acht metrostations kort besproken op grond van de bovengenoemde aspecten en wordt er een voorzichtige conclusie getrokken over het daadwerkelijk nut van de Noord/zuidlijn voor de agglomeratie Amsterdam.

Korte geschiedenis van de Noord/Zuidlijn en het Amsterdamse metronet

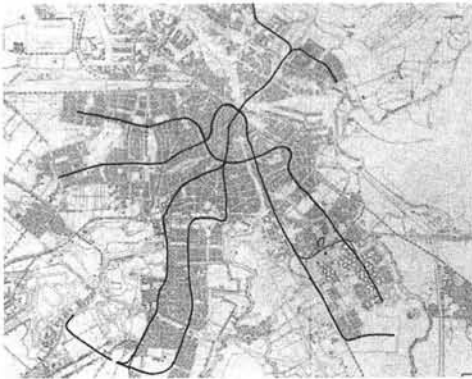
De Noord/zuidlijn is al lang een gepland tracé dat binnen het steeds veranderende metronet van Amsterdam. In 1968 heeft de Amsterdamse gemeenteraad al een besluit genomen over het toekomstige metronet¹ waarin de Noord/zuidlijn voorkomt.

Eigenlijk is door de gemeente dit tracé tot op heden niet meer ter discussie gesteld.

Door vele anderen is dit wel gebeurd o.a. in 1989 door Bierman².

Als alternatief wordt voorgesteld een binnenringlijn aan te leggen, gesitueerd in de Singelgracht en pas ter hoogte van Weteringscircuit de verbinding te maken naar Zuid/WTC. Stedebouwkundig wordt het voorstel van Bierman c.s. ondersteund door een studie van de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling over de Singelgracht als Collier van Amsterdam³. Dit alternatief is gezien de situering onder de Singelgracht veel goedkoper en heeft bovendien grote betekenis voor de 19e eeuwse gordel.

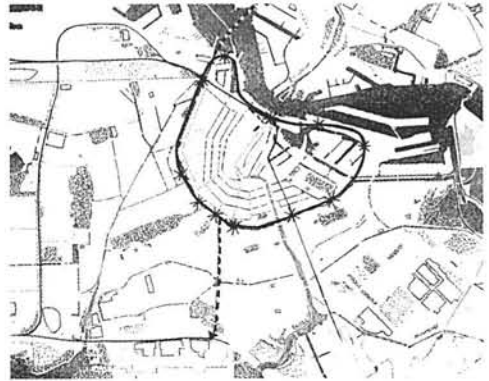
In een recente studie van de Boer⁴ over de strategische plekken in Amsterdam wordt er door de auteur op gewezen dat de Westlob van Amsterdam een metrolijn richting centrum ontbeert. Kortom er zijn nog steeds vele vragen te stellen over de strategische betekenis van het gekozen tracé van de Noord/zuidlijn en de daarvoor noodzakelijke bouwmethode. In de loop van dit hoofdstuk wordt vanuit diverse invalshoeken op deze vragen teruggekomen.



metronet (raadsbesluit 1968)

singelringlijn met potentiële stations

Woon-werkverkeer uit de regio ten noorden van het Noordzeekanaal wordt via de ringspoorbaan naar Schiphol en Amsterdam Zuid-Oost geleid. Op de binnenstad gericht uitgaanspubliek uit deze regio, stapt op station 'Haarlemmerplein' over op de ringlijn om de binnenstad. Winkelend publiek reist met de NS door naar het Centraal Station. Uithoorn en Amstelveen krijgen een verbinding met de Singelringlijn. De emancipatie van Amsterdam-Noord kan met een lijn naar de binnenstad gewaarborgd worden. Wellicht is een betere en goedkopere oplossing denkbaar. We kunnen hierbij bijvoorbeeld denken aan het verbeteren van de openbaar vervoerverbindingen tussen Amsterdam Noord en Purmerend/Zaandam.



1 Amsterdamse Raad voor de Stedebouw 50 jaar AUP, blz. 217, 1965

2 M. Bierman, M. Dijkstra: de gestrekte stad omgebogen, de Amsterdamse IJ-as geamendeerd in PLAN 1989 nr. 1/2

3 Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, Singelgracht als Collier van Amsterdam, 1989

4 N. de Boer, Strategische plekken in Amsterdam, Architectura en Natura, 1994.

De noordvleugel van de Randstad als netwerkstad

In de recente verschenen startnotities t.b.v. een 5e nota Ruimtelijk Ordening⁵ wordt uitgegaan van een overgang van de compacte stad naar een netwerkstad. Nog onduidelijk binnen deze startnotitie is welke stedelijke gebieden beschouwd dienen te worden als een netwerkstad. In dit hoofdstuk wordt uitgegaan dat de Noordvleugel van de Randstad, waar binnen Amsterdam is gelegen, een netwerkstad vormt. Wat houdt een netwerkstad eigenlijk in?

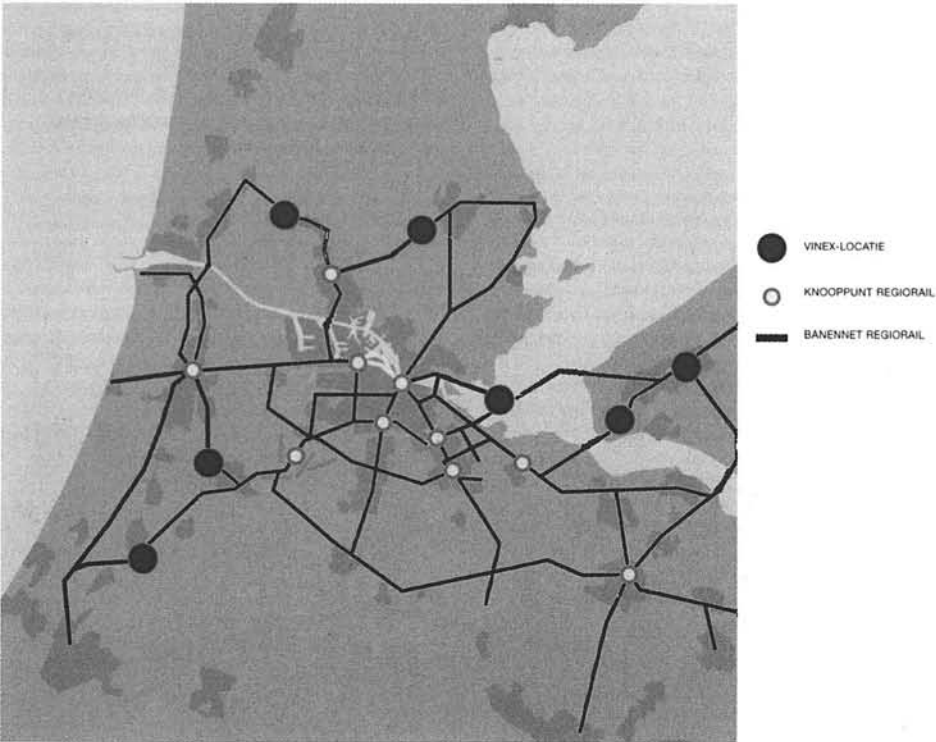
Volgens de Franse planoloog Dupuy is een netwerkstad een virtuele stad. Iedere gebruiker schept als het ware voortdurend zijn eigen stad, door eigen netwerken te kiezen. Dit geldt zowel voor huishoudens als voor ondernemingen.

Belangrijk bij deze virtuele stad is dat iedereen de gewenste bestemmingen altijd weet te bereiken. Niet iedereen beschikt (permanent) over een auto. Het openbaar vervoer kan wel aan die eis voldoen. Het ligt daarom voor de hand een openbaar vervoer systeem te ontwikkelen dat alle knooppunten van het netwerk verbindt.

Voor de Noordvleugel is recent een studie⁶ verricht, die een dergelijk regionaal openbaar vervoerssysteem heeft ontworpen.

Dit openbaar vervoerssysteem is in eerste instantie gebaseerd op een functionele integratie van de metrolijnen met het stoptreinennet van de NS en in tweede instantie op een technische integratie, dwz het hele OV-netwerk kan met uitwisselbaar materieel bediend worden.

In een dergelijk OV-netwerk is de positie van de Noord/zuidlijn een heel andere dan in Amsterdamse metronet.



Banennet

5 De ruimte van Nederland, startnota Ruimtelijke Ordening 1999, ministerie VROM, SDU, 1999

6 Regiorail; OV-beweging in de Noordvleugel, nov. 1966

Stations als onderdeel van stedelijke knooppunten

Welke ruimtelijke ontwikkelingen zorgen ervoor dat het aantal reizigers dat gebruik maakt van het OV-netwerk toeneemt op een zodanige wijze dat piekbelastingen zo veel mogelijk vermeden worden?

In twee recente studies⁷ naar de verlichtingspotenties van de gebieden gelegen rond stations van de Ring- en de Oostlijn van het Amsterdamse metronet wordt geconstateerd dat het aantal verplaatsingen (reizigers) per 10.000m² vloeroppervlakstedelijke functie een belangrijk criterium is voor de programma's.

Twee factoren spelen bij deze programma's een rol. De mix van stedelijke functies en de intensiviteit van het programma (de dichtheid).

De stedelijke functies, Verkoop (winkels), Onderwijs en Publieksgerichte kantoren (baliefunctie) genereren veel OV-verplaatsingen.

Ook de functie Wonen dient nog vermeld te worden, omdat deze functie verreweg de meeste vloeroppervlakte per gebruiker inneemt en veelal zorgt voor een goede spreiding over de dag en een 'omgekeerde' spits veroorzaakt.

Wat voor gevolgen hebben deze bevindingen voor de stations van de Noord/zuidlijn? Deze gevolgen spitsen zich toe op drie vragen is er voldoende relevant stedelijk programma voorhanden; is er voldoende ruimte om het programma te realiseren; en in wat voor typen gebouwen kan dit programma worden ondergebracht?

Gebouwtypologie en stedelijk programma Het optimaal benutten van OV-systemen vereist een intensief grondgebruik met de juiste mix voor stedelijke functies.

Op welk schaalniveau wordt deze mix gerealiseerd. Op het schaalniveau van het stedelijk gebied of van het gebouw?

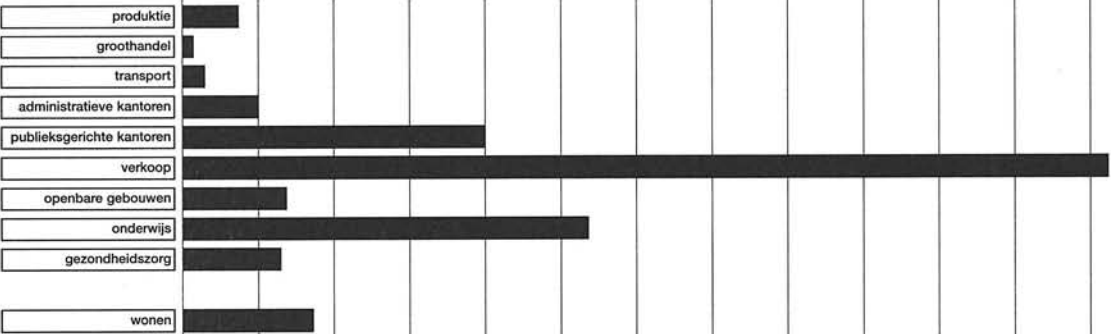
Vanuit de stedelijke functies is al naar voren gekomen, welke stedelijke functies veel reizigers per 10.000m² vloeroppervlakte genereren (winkels, onderwijs, kantoren met baliefunctie en wonen).

Vanuit een gebouwtypologie is het van belang om bij een geschikte menging van functies de positie van die functies binnen het gebouw te bepalen, alsmede de wijze waarop het parkeren is opgelost binnen het gebouw.

Ook de stedelijke dichtheid die binnen het gebouwvolume is gerealiseerd is van invloed of het gebouw voldoet aan de ligging nabij een station.

aantal OV verplaatsingen per 10.000 m² stedelijke functie

0 100 200 300 400 500 600



→ aantal verplaatsingen per 10.000 m² programma
(gemiddelde voor A'dam, 14.00 - 18.30 uur, werkdag)

7 Oostlijn, verdichtingspotenties metrogebieden Amsterdam., TU-Delft, juni 1996.

8 Dienst DRO, Toekomst Amsterdam, Trends en Verkenningen, 1998

9 G. Urhohn, Plan openbare ruimte, Centrale Zone Amsterdam-Noord, 1997

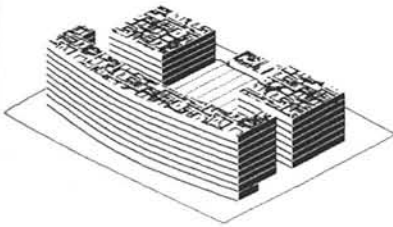
10 P. de Bruijn / dienst RO Amsterdam, Visie Zuidas, een stedenbouwkundige uitwerking, 1999.

Wanneer er sprake is van functie, menging dan is het noodzakelijk gebruik te maken van een verhoudingsgetal tussen de beschikbare grond en het te realiseren vloeroppervlakte binnen het gebouw. Veelal wordt deze verhouding uitgedrukt in de Floor-Space-Index (F.S.I.), waarin het gerealiseerde vloeroppervlak wordt gedeeld door het grondoppervlak.

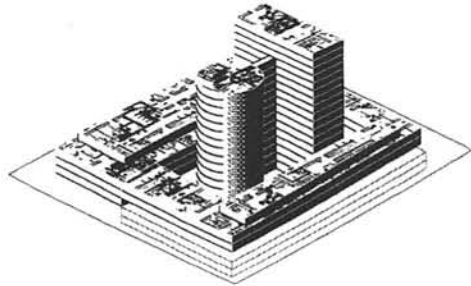
Bij stedelijke ontwikkeling gaat het niet zozeer om de verhouding met het uit te geven kavel, maar met name de verhouding tussen vloeroppervlak en de grond nodig voor het stedelijk gebied (dus inclusief de openbare ruimte). Dit wordt de bruto FSI genoemd. Om de gedachte te bepalen is voor een aantal gebouwen die FSI bepaald, die goed zou passen bij een dichtheid rond een metrostation van de Noord/zuidlijn.

De bruto FSI van deze gebouwen ligt rond de 2,0, een acceptabele dichtheid voor dit soort stationsgebieden.

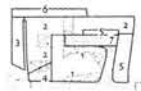
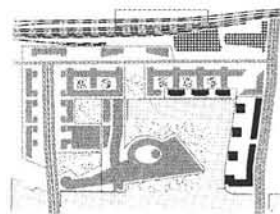
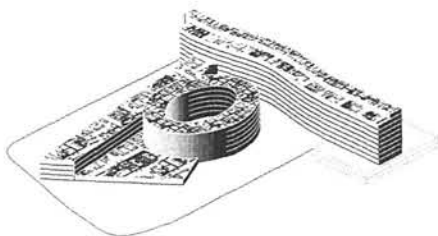
Het is niet alleen de FSI die een rol speelt, het is ook de wijze waarop de functie menging binnen het gebouw is gerealiseerd waarbij de relatie met de openbare ruimte (de plint van het gebouw) een cruciale rol speelt. Ook de wijze waarop het gebouw is opgenomen in de stadsplattegrond speelt hierbij een rol.



Boulevardblok
Groenendaal, Rotterdam
Samengesteld blok uit
schijf en urban villa's
259 woningen
winkelvoorzieningen op bg
tennisvelden op parkeerdek
bruto FSI = 1,9 = 135 won/ha



Nederlandse Bank
Frederiksplein, Amsterdam
Gesloten blok met schijf en toren
±48.000 m² B.V.O.
administratieve kantoren
bruto F.S.J = 2,2 (excl. p.p.)



Isometrie Haagse Hogeschool
 stroken + gesloten blok
 programma: 85.000m2
 FSI milieu: 2.1

dichtheden en mix van Laakhaven-locaties

nr.	Naam	weefsel ha	milieu ha	won	bvo	mix	weefsel FSI	milieu FSI
1	Haagse Hogeschool	2.5	4.0	0	85 000	0%	3.4	2.1
2	Waldorpstraat / Leegwaterplein	4.2	5.2	0	102 000	0%	2.4	2.0
3	Leegwaterplein- west	1.2	1.2	0	22 000	0%	1.8	1.8
4	Leegwaterplein- toren	0.5	0.6	0	12 500	0%	2.5	2.1
5	Rijswijkseweg / Fijnjekade							
	Leegwaterkade	1.8	1.8	380	0	100%	2.1	2.1
6	Spoordijk	1.2	1.2	0	26 000	0%	2.2	2.2
7	Laakhaven (parkeren onder water)	-	1.2	-	-	-	-	-
8	Voorzieningen (lokatie onder 1 - 6)	-	-	0	2 000	-	-	-
	Laakhaven totaal	11.4	15.2	380	250 000	13 %	2.5	1.9

Verdichtings potenties stationsgebieden Noord/Zuidlijn

In eerder genoemde studies met betrekking tot de verdichtingpotenties van de Oost-en Ringlijn is onderzocht welke verdichtingmogelijkheden er rond de metro-instanties aanwezig is. Het gaat daarbij om zowel transformatie waar de dichtheid verhoogd kan worden als om nog niet bebouwde gebieden in de nabijheid van de stations. Voor de Noord/zuidlijn zal op een analoge wijze gekeken worden naar de verschillende stations gebieden, zonder daarbij het benodigd ruimtelijk onderzoek te kunnen doen, zodat de constatering een globaal karakter hebben.

Amsterdam Noord

In 1998 is door het stadsdeel Noord de toekomst verkend. In deze ruimtelijke studie worden vier perspectieven beschreven voor de toekomstige ontwikkelingen van Amsterdam Noord.

Maar één perspectief van de vier gaat expliciet uit van het door de Centrale Stad (de gemeente Amsterdam) besloten tracé van de Noord/zuidlijn.

Met name het perspectief, waarbij de goed bezonde kant van de IJ-oevers wordt ontwikkeld, maakt geen gebruik van het tracé van de Noord/zuidlijn terwijl dit model voor Amsterdam-Noord, mede gezien de ontwikkelingen rond het Oostelijk Havengebied en de Houthavens een zeer voor de handliggend alternatief is dat ook uitstekend zou passen binnen de netwerkstad Noordvleugel van de Randstad. De vraag rijst is of het gekozen tracé van de Noord/zuidlijn, alsmede de plaats van de stations, wel de draager is voor de wenselijke ontwikkeling van het stadsdeel Noord of anders geformuleerd biedt een ontwikkeling langs de IJ-oevers zowel ruimtelijk als economisch meer perspectief voor de toekomst? Ook het voorlopig niet te realiseren 3e station gelegen aan de IJ-oever speelt hierbij ook een aparte rol.

Op het in uitvoering genomen tracé van de Noord/zuidlijn bevinden zich in Amsterdam-Noord twee stations. Bij het station van Hasseltweg is weinig ruimte voor nieuw stedelijke programma; wel behoort een oost-west lopende verbinding, waarlangs programma gerealiseerd kan worden, tot de mogelijkheden. Voor het 2e station Buikslotermeerplein ligt de situatie geheel anders. De komst van de Noord/zuidlijn is aanleiding om hier het opgevaardeerde centrum voor heel Amsterdam Noord te gaan ontwikkelen. Hiervoor is een stedelijk programma ontwikkeld dat ± 400.000 BVO vloeroppervlakte omvat (waarvan 270.000m² voor wonen), aanvullend op het bestaande stadsdeelcentrum.



Station Amsterdam Centraal

Het ligt niet in de bedoeling om veel extra m² BVO te realiseren rond het Centraal Station. Het C.S. blijft één van de belangrijkste OV-knooppunten in de Amsterdamse regio. Veel van de beschikbaar ruimte zal met behulp van meervoudig ruimtegebruik nodig zijn om de infrastructuur voldoende ruimte te kunnen bieden.

Stations Rokin en Vijzelgracht

Gegeven de gekozen bouwmethode (boren, onder de funderingen van de bestaande huizen door) en het historische karakter van dit deel van Amsterdam moet er niet al te veel verwacht worden van transformatieprocessen; misschien alleen rond het Weteringscircuit. Bij de aanleg van de Oostlijn hebben deze transformatie processen zich wel afgespeeld o.a. sloop/nieuwbouw in de Nieuwmarktbuurt en het grotendeels bebouwen van het Waterlooplein.

Station Ceintuurbaan

Oorspronkelijk was het tracé in de Boerenwetering (Hobbemakade) gesitueerd aan de rand van de 19e eeuwse wijk 'de Pijp', een stadsdeel met een hoge bebouwingsdichtheid. O.a. op grond van economische motieven is het tracé verlegd naar de Ferdinand Bolstraat. Om de bestaande bebouwing te sparen zijn de beide metroporen hierboven elkaar geplaatst en hebben een diepe ligging vanwege de gekozen bouw-methode (geboorde tunnels).

Uiteindelijk zullen economische krachten bepalen of er in de toekomst toch stedelijke transformatieprocessen in 'de Pijp' op gang zullen komen.

Zuid-as

Twee stations van de Noord/zuidlijn zijn gelegen in het in ontwikkeling zijnde grootstedelijk project 'de Zuid-as', waarin ± 2 miljoen m² BVO aan nieuw stedelijk programma gerealiseerd gaat worden. (zowel kantoren, woningen en voorzieningen) Om voor dit programma voldoende ruimte te vinden is meervoudig ruimte gebruik noodzakelijk met name om de (toekomstige) infrastructuur ook voldoende ruimte te kunnen geven.

Het is niet alleen de Noord/zuidlijn maar ook de reeds bestaande Ringlijn en Amstelveenlijn die hier samen komen.

Ook de HSL-zuid en zo mogelijk de HSL-oost, alsmede de andere railverbindingen op het niveau van de regio en het landelijk net komen in dit nieuwe OV-knooppunt samen.

De complexiteit wordt nog vergroot doordat de autoringweg om Amsterdam (A10) ook door het gebied blijft lopen.

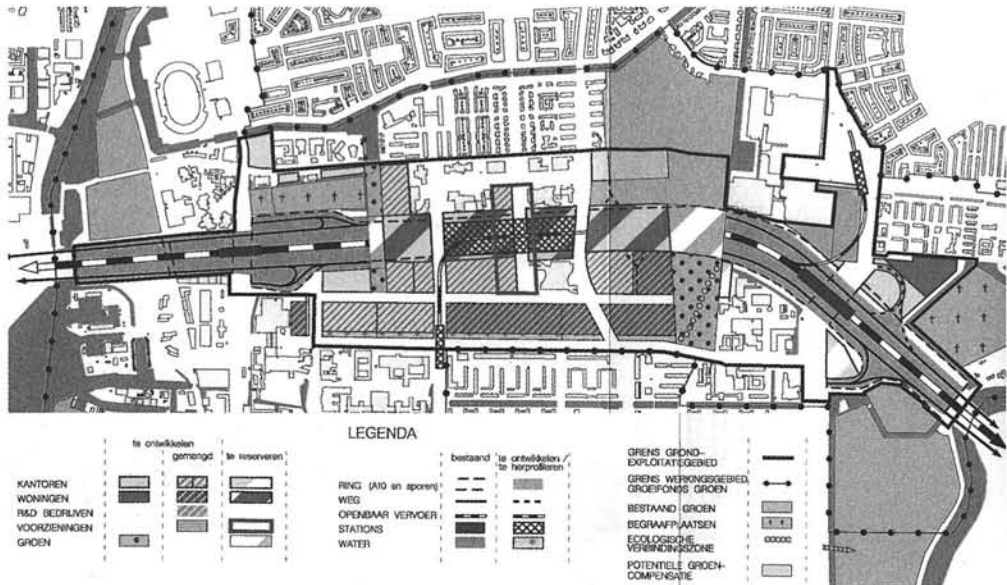
Het is nog maar de vraag in hoeverre de aanleg van de Noord/zuidlijn een noodzakelijke voorwaarde is voor de ontwikkeling van de Zuid-as. De positie in Europa (Schiphol, HSL) en de positie in de Randstad. (A10-spoorlijnen), alsmede de reeds aanwezige metro lijnen zorgen er nu al voor dat dit gebied vanuit alle relevante schaalniveaus goed bereikbaar is.

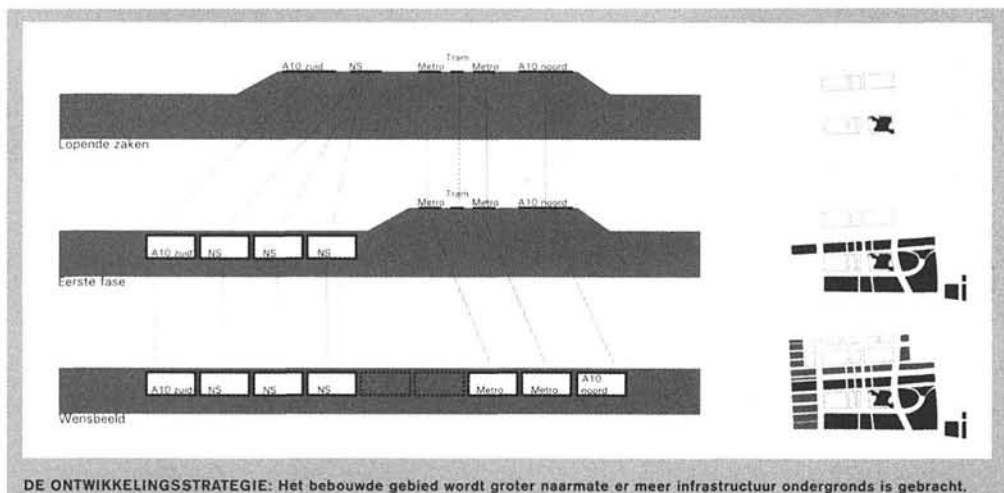
De ruimtelijke potenties langs de Noord-Zuidlijn

Gegeven de vanuit verschillende invalshoeken geplaatste kanttekeningen t.a.v. het tracé Noord/zuidlijn en ruimtelijk/economische betekenis van de stations geplaatst binnen een OV-systeem wat is ontwikkeld voor de agglomeratie Amsterdam blijven twijfels bestaan of de Noord/zuid zal beantwoorden aan de hoge verwachtingen die de gemeente ervan heeft

Twee miljard gulden blijft veel geld voor een metrolijn van amper 10 km, waarvan de twee belangrijkste knooppunten al aangesloten zijn op het OV-netwerk (CS en Zuid/WTC). Ook de stedelijke transformatie die heeft plaatsgevonden of plaats vindt bij de Oostlijn (Waterlooplein, Nieuwmarkt, Wibautstraat, Bijlmer) is eigenlijk niet mogelijk bij de Noord-zuid-lijn voor de stations Rokin, Vijzelgracht en Ceintuurbaan.

Voor Noord is het nog maar de vraag of situering van beide stations een strategische juiste is voor de ruimtelijk ontwikkelingsmogelijkheden van met name de noord-oever van het IJ. Ook het niet kortsluiten van de Noord/zuidlijn op het agglomeratie OV-net (b.v. Zaanstad) blijft een bedenkelijk feit.



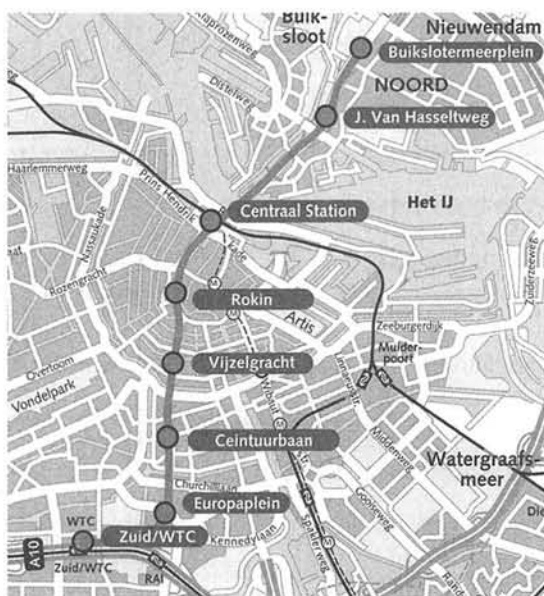


DE ONTWIKKELINGSSTRATEGIE: Het bebouwde gebied wordt groter naarmate er meer infrastructuur ondergronds is gebracht.

De Noord/Zuidlijn

Christian van Ees

De Noord/Zuidlijn is de nieuwe metrolijn die Amsterdam-Noord, de binnenstad en Amsterdam Zuid met elkaar verbindt. In Amsterdam-Noord loopt de Noord/Zuidlijn voor het grootste deel boven de grond. Vlak vóór de IJtunnel verdwijnen de sporen onder de grond. Pas voorbij het Europaplein, in ZuiderAmstel, komen zij weer boven. Het laatste deel van het tracé tot aan station Amsterdam Zuid/WTC is weer bovengronds. Het tracé ligt vast en de plaats van de stations is bepaald. De afgelopen tijd zijn er ontwerpen gemaakt voor de toegangen en de omgeving van de stations.



Station Buikslotermeerplein Station Buikslotermeerplein is voorlopig het noordelijke eind- en beginpunt van de Noord/Zuidlijn.

Ligging Het station ligt aan een nieuw plein. Het perron komt tussen de rijbanen van de Nieuwe Leeuwarderweg, juist ten zuiden van de IJdoornlaan. Op het niveau van de IJdoornlaan liggen het busstation, taxistandplaatsen en de noordelijk entreehal. Aan de zuidzijde komt een tweede ingang op het niveau van de promenade voor voetgangers en fietsers.

Omgeving Het station ligt aan een promenade in het hart van het stadsdeelcentrum nabij het nieuwe stadsdeelhuis. Hier komen belangrijke voorzieningen als het nieuwe Stadsdeelhuis en wellicht ook een bioscoop en een congrescentrum. Doordat vele voorzieningen niet alleen overdag maar ook bij avond reizigers trekken, is de sociale veiligheid van het metrostation verzekerd.

Overig verkeer Het metrostation vormt met een nieuw busstation en een transferium een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer, met goede overstapmogelijkheden op het stads- en streekvervoer. Er komen fietsenstallingen voor 750 tot 1500 plaatsen. Langzaam en snel verkeer kruisen elkaar niet gelijkvloers.

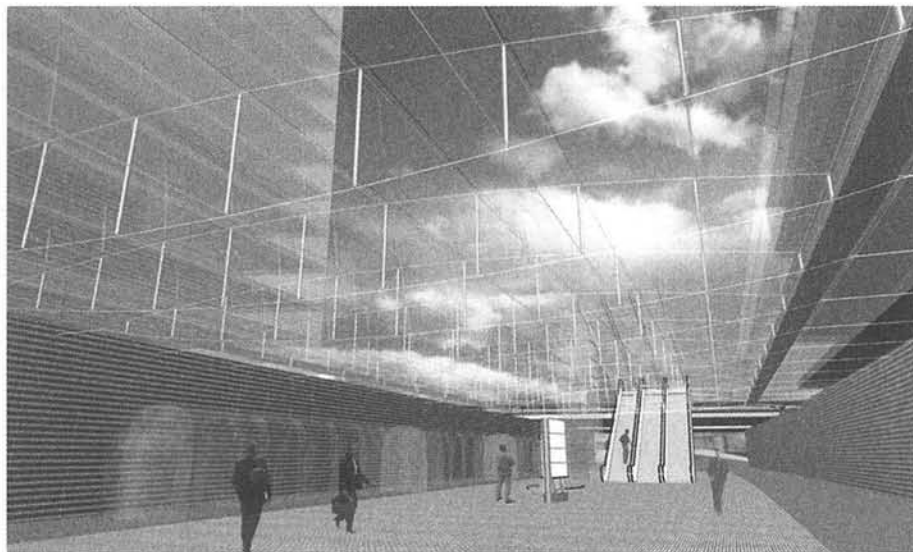


Station Johan van Hasseltweg Het station bij de Johan van Hasseltweg is het minst drukke station van de Noord/Zuidlijn. Bij uitvoering van de plannen voor de Van Hasseltzone neemt het aantal reizigers toe.

Ligging Het perron ligt tussen de rijbanen van de laaggelegen Nieuwe Leeuwarderweg, zoveel mogelijk ten zuiden van het viaduct van de Van Hasseltweg. De entreehal komt op het niveau van het viaduct, met bushaltes, een taxistandplaats en een stopplaats om reizigers af te zetten.

Omgeving Het Meeuwenei maakt plaats voor een breed viaduct. Naast de rijbanen is ruimte voor de stationshal. Over het viaduct lopen kruisingsvrije voet- en fietspaden vanaf de Adelaarsweg naar de brug over het Noordhollandsch Kanaal. Er komt een fietsenstalling met 200 tot 400 plaatsen.

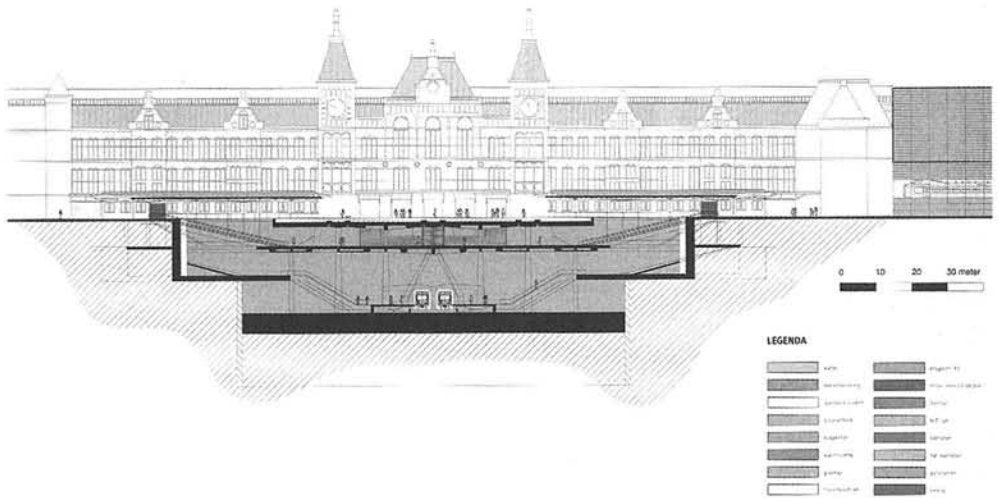
Overig verkeer Het station ligt op loopafstand van de woonbuurten en in het hart van het ontwikkelingsgebied Van Hasseltzone. Er komen goede doorgaande voetpaden en fietsroutes in alle richtingen.



Station CS Als knooppunt van trein, trams, bussen, de bestaande metrolijnen én de Noord/Zuidlijn, is Station CS met meer dan 66.000 passagiers de drukste halte van de lijn.

Ligging De perrons van Noord/Zuidlijn station CS liggen op 17 meter diepte onder de middenpassage van het Centraal Station. Een overzichtelijke indeling en een maximum aan daglicht staan garant voor een veilige omgeving. Vanaf het Stationsplein leiden drie toegangen naar de nieuwe centrale hal van de Noord/Zuidlijn en de bestaande metrolijnen. Later is de ondergrondse hal ook bereikbaar vanuit het Centraal Station. Ook komen er toegangen bij De Ruijterkade. Als de plannen voor een busstation aan de noordkant van het CS worden uitgevoerd, dan komen hier nog eens twee ingangen naar de hal van het metrostation.

Omgeving De toegangen vanaf het Stationsplein en De Ruijterkade komen uit in de nieuwe hallen van het metrostation. Vanuit de hal leiden roltrappen naar de perrons van de Noord/Zuidlijn en de Oostlijn. Op het Stationsplein komt een halte van de IJ-tram naar IJburg.

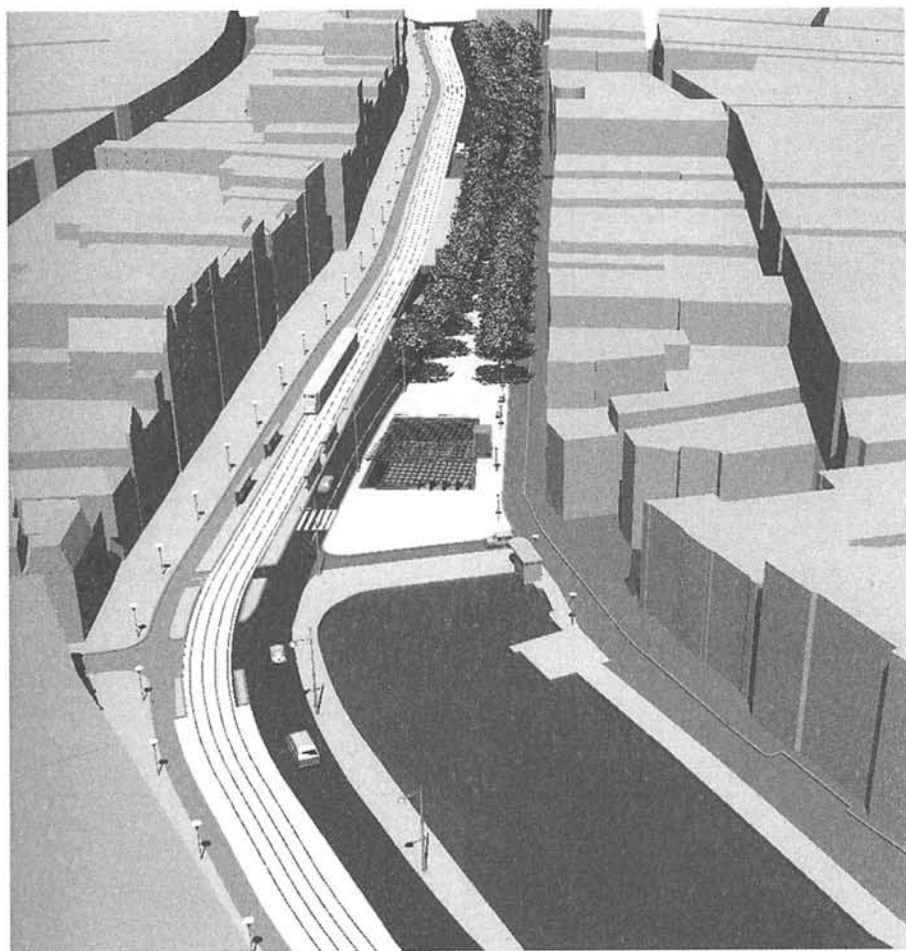


Station Rokin Bij het station Rokin, waar per dag ruim 64.000 reizigers zullen in- en uitstappen, is na inspraak over de inpassing van de toegangen gekozen voor een plein met twee bomen.

Ligging De twee toegangen komen aan de oostzijde van het Rokin, waar nu het parkeerterrein ligt. Eén toegang komt aan de voet van gebouw Industria, de andere komt aan de kant van het Spui en de Langebrugsteeg. De toegang komt in een ondiepe hal met een transparante luifel. Meer daglicht en dus een grotere sociale veiligheid is hiervan het voordeel.

Omgeving Na de bouw van het station Rokin krijgt de binnenstad er een nieuw boomrijk plein bij. Het parkeerterrein wordt opgeheven.

Overig verkeer De toegang bij het Spui biedt aansluiting op de tram. Er is een ondergrondse parkeergarage voor ongeveer 330 auto's. Het autoverkeer naar de Nes wordt verplaatst van de Langebrugsteeg naar de Wijde Lombardsteeg. In een (automatische) ondergrondse stalling is plaats voor tenminste 150 fietsen.

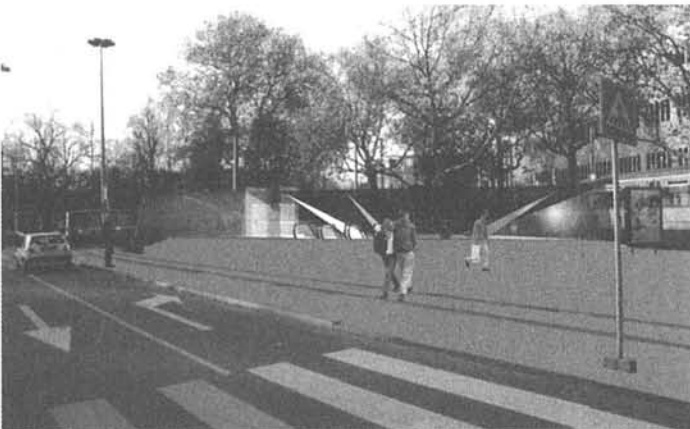


Station Vijzelgracht Van Station Vijzelgracht maken straks 37.000 reizigers per dag gebruik. In afwachting van de uitkomst van de studie naar de vernieuwing van het Weteringcircuit is gekozen voor een model met drie toegangen.

Ligging Het station heeft ten hoogste drie toegangen en compacte en overzichtelijke hallen. Eén toegang komt aan de Vijzelgracht ter hoogte van Maison Descartes, de andere twee aan de Weteringschans. Om zoveel mogelijk daglicht toe te laten zijn de (rol)trappen overkapt met een transparante luifel.

Omgeving Het langgerekte plein met bomen langs de Vijzelgracht wordt hersteld. Als wordt besloten tot vernieuwing van het Weteringcircuit kan ook aan de zuidzijde één centrale toegang worden gemaakt.

Overig verkeer De toegang aan de Vijzelgracht is belangrijk voor de ontsluiting van de Vijzelstraat en de aangrenzende woonbuurten. De zuidelijke toegang van het station biedt reizigers goede overstapmogelijkheden op de trams van de binnenring. Er wordt nog gekeken of er in de buurt plaats is voor een ondergrondse parkeergarage.



Station Ceintuurbaan Voor het Station Ceintuurbaan, waar ruim 40.000 reizigers per dag zullen in- en uitstappen, is gekozen voor inpendige toegangen.

Ligging In de smalle Ferdinand Bolstraat liggen de perrons voor de twee richtingen boven elkaar. Vergaande sloop van woningen en winkels is niet nodig. De inpendige toegangen komen in gebouwen op de hoek van de Ceintuurbaan (nu ABN/Amro Bank) en de Albert Cuypstraat (nu Hunkemöller). De twee toegangen leiden naar een langgerekte hal.

Omgeving De toegangen gaan niet ten koste van de schaarse openbare ruimte in de dichtbebouwde Pijp.



Station Europaplein Het station Europaplein is niet alleen van belang voor de Rivierenbuurt maar vooral ook voor de RAI. Het ontwerp is in bewerking, het model nog niet definitief vastgesteld.

Ligging De twee kantperrons van station Europaplein liggen minder diep dan de andere stations. Het station kan later worden uitgebreid met één of twee sporen. De noordelijke entreehal komt op straatniveau nabij het Scheldeplein, de zuidelijke toegang wordt zo mogelijk opgenomen in de nieuwe centrale hal van de RAI.

Omgeving Na uitvoering van de uitbreidingsplannen van de RAI wordt de openbare ruimte van het Europaplein opnieuw ingericht. De parkeerterreinen worden opgeheven.

Overig verkeer De zuidelijke toegang ligt nabij de tramhalte. Voor het doorgaande verkeer op de Europaboulevard wordt een tunnel gebouwd.

Station Zuid/WTC Voorbij station Europaplein worden de sporen van de Noord/Zuidlijn aangesloten op de Ringlijn. Voor het station Zuid/WTC is nog geen ontwerp gemaakt. Voorlopig kan de Noord/Zuidlijn gebruik maken van de bestaande perrons van de Ringlijn.

Ligging Station Zuid/WTC ligt in het hart van het ontwikkelingsgebied Zuidas. Naar verwachting zal hier op den duur het tweede 'centraal station' van Amsterdam komen. Daarin krijgt ook de Noord/Zuidlijn zijn plaats.

Omgeving De omgeving van station Zuid/WTC zal in de toekomst geheel vernieuwd worden. Openbare ruimten en groen vormen de drager van het ontwerp.

Overig verkeer Station Zuid/WTC biedt overstapmogelijkheden op de trein (op termijn ook de hogesnelheidstreinen uit Frankrijk, Engeland en Duitsland) en op de Ringlijn. Later komt er ook een streekbusstation.

Rotterdam

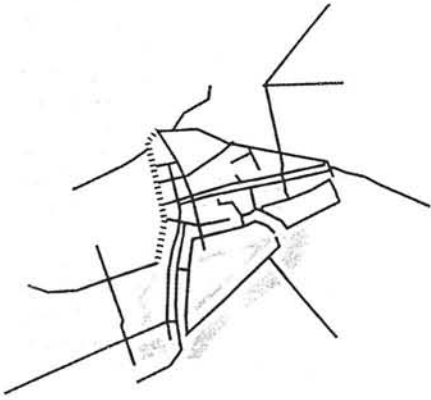
Coolsingel: vier verschillen- de gedaanten

Openbare ruimte in de architectonische stad, de open stad en de netwerkstad

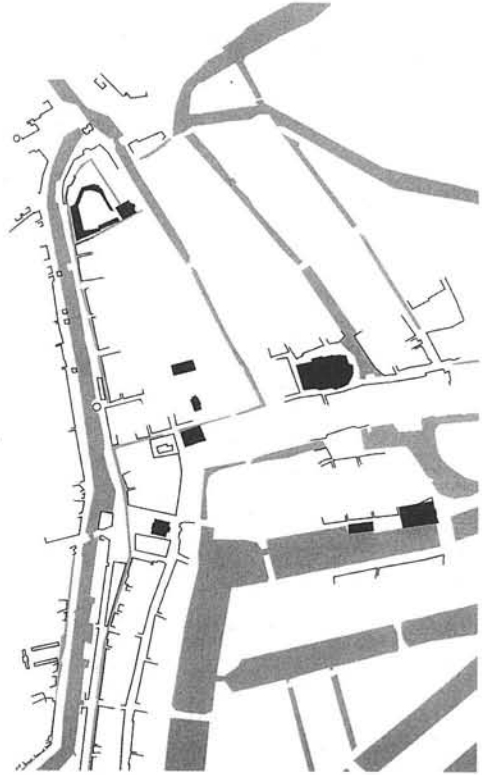
Han Meyer

De Rotterdamse Coolsingel is al eeuwen aanwezig in de Rotterdamse stadsplattegrond. In de afgelopen eeuw heeft de Coolsingel ten minste vier verschillende gedaanten aangenomen. Een element van de 'lange duur'¹ van de stadsplattegrond blijkt in de 20e eeuw meegesleurd te worden in de dynamiek van de moderne tijd. Ze verdwijnt echter niet van de kaart. Integendeel, de betekenis van de Coolsingel op het kaartbeeld van de stad wordt in de loop van de 20e eeuw alleen maar sterker.

In het begin van de eeuw was de Coolsingel niet meer de uiterste grens van de stad, maar nog steeds wel degelijk de rand of overgangszone van het centrum; in de jaren '20 en '30 ontstond nam de Coolsingel de gedaante van een centrumboulevard aan; tijdens de wederopbouw-jaren werd deze centrumboulevard getransformeerd tot een centrale avenue, om eind jaren tachtig uiteindelijk tot onderdeel van een stadsas benoemd te worden. Opvallend daarbij is dat de veranderende positie van de Coolsingel in de stadsplattegrond gepaard gaat met een veranderende relatie tussen de Coolsingel als openbare ruimte en de aangrenzende bebouwing. Zowel programmatisch als ruimtelijk worden steeds weer nieuwe concepten geïntroduceerd die consequenties hebben voor de aard van de bebouwing. Naar aanleiding van deze veranderingen wordt in deze tekst de aandacht gericht op de relatie tussen ontwerpconcepten voor de openbare ruimte en de (toegedichte of gewenste) betekenis van deze openbare ruimte in de stedelijke samenleving. Het recent ontwikkelde concept van de 'stadas' kan beschouwd worden als een voorbeeld van de verdwijning van een eenduidige relatie tussen ontwerpconcept en betekenisgeving.



Coolsingel in plattegrond van de stad, 19^e eeuw



plattegrond Coolsingel, ca 1850



De Coolsingel gezien vanuit het noorden, ca 1900



De westzijde van de Coolsingel als flaneerpromenade, ca 1900

De Coolsingel als stadsrand

De eerste transformatie: van stadsrand tot centrumboulevard

De architectonische stad In de jaren 1913 - 1925 werd de Coolsingel op radicale wijze getransformeerd van een marginale stadsrandzone tot de centrale stadsboulevard van Rotterdam. De directe aanleiding werd gevormd door de grote ruimtenood waarmee het Stadhuis, het Postkantoor en het Beursgebouw al jaren kampten.

De nieuwe handelsgeest en bestuurscultuur van Rotterdam - geïnitieerd door de in 1906 aangetreden burgemeester Zimmerman - werden gesymboliseerd door bestuur, handel en communicatie als een drie-eenheid te presenteren, gelegen aan een geheel nieuw soort openbare ruimte: een vijftig meter brede stadsboulevard.

De uitverkiezing van de Coolsingel tot centrale stadsboulevard was nietwillekeurig geweest. Al geruime tijd waren er pleidooien voor een verschuiving van het stadscentrum in westelijke richting. Tot eind 19e eeuw was het economisch en bestuurlijke centrum van de stad Rotterdam geconcentreerd aan de Hoogstraat, de Boompjes en de tussengelegen straten, kaden en pleinen. Opmerkelijk van dit centrumgebied, veelal aangeduid als 'de handelswijk', is dat het de oorspronkelijke lineaire hoofdstructuur van de Hoogstraat in Oost-West-richting handhaafde. Alles was parallel aan de richting van de rivier de Maas georganiseerd: de waterkering, de havens, de eilanden, de voornaamste kaden.

Het ten noorden van de Hoogstraat gelegen stadsdeel, veelal aangeduid als 'de polderstad', stond in aanzienlijk lager aanzien dan de waterstad. Dat gold met name voor het gebied aan de oostzijde, waar de Coolsingel tezamen met de Schiedamsesingel de grens van de stad Rotterdam vormde. De Coolsingel vormde niet alleen in fysieke zin de rand van de stad, maar was ook in sociaal, economisch en mentaal opzicht een randzone, een stedelijke marge. De sloppen en stegen en de bouwvallige panden behoorden tot de armoedigste van de stad, en de neringen van zeemanskroegen, pandjeshuizen en bordelen aan de (vlak achter de Coolsingel gelegen) Zandstraat verwierpen legendarische roem - of liever beruchtheid - als de rosse buurt van Rotterdam. In de tweede helft van de 19e eeuw was echter aan de westzijde van de Coolsingel het nieuwe Ziekenhuis naar het ontwerp van stadsarchitect W.N. Rose gerealiseerd, bij uitstek de representatie van de gezonde, 'schoone stad' die de verlichte Rotterdammers voor ogen stond. Aansluitend op het ziekenhuis ontwikkelde de westzijde van de Coolsingel zich tot een lommerrijke wandelpromenade, waar de Rotterdamse burgerij op zondagmiddag aan de pantoffelparade kon deelnemen. Tegenover het ziekenhuis werd eind 19e eeuw door particulier initiatief de Passage aangelegd, een op de Parijse Passages geïnspireerde overdekte winkelpromenade. Deze fenomenen contrasteerden steeds sterker met het nabijgelegen verfoeide Zandstraatkwartier.

De transformatie van de Coolsingel consolideerde dus niet alleen de ontwikkeling die al in gang was gezet met de bouw van Ziekenhuis en Passage, maar betekende tegelijk een 'oplossing' van het probleem van het Zandstraatkwartier. (ironisch genoeg leidde deze 'oplossing' tot een nomadisch bestaan van het prostitutiebedrijf in Rotterdam, een probleem waarmee de stad tot op heden is blijven worstelen). Bovendien betekende de aanwijzing van de Coolsingel als centrale stadsboulevard een consolidatie van een oriëntatieverandering van de stad die eveneens al in de 19e eeuw was ingezet. De spoorverbinding Rotterdam-Dordrecht en de lanen en singels in Rotterdam-West hadden een nieuwe Noord-Zuid-structuur geïntroduceerd. De Oost-weststructuur van de waterkering, havens en kaden van de waterstad was daarmee niet meer de enige overheersende structuur die richting gaf aan de stadsplattegrond. Niet alleen een oriëntatie op de riviermond en het oostelijk gelegen achterland voor de scheepvaart, maar ook de noordelijk en zuidelijk gelegen steden werden steeds belangrijker voor Rotterdam om zich op te oriënteren. De aanwijzing van de Coolsingel als centrale stadsboulevard vormde als het ware een formele bevestiging van deze nieuwe oriëntatie van de stad.

een nieuw soort openbare ruimte De bouw van de nieuwe drie-eenheid Stadhuis-Postkantoor-Beursgebouw vereiste de sloop van het zgn. Zandstraatkwartier en de demping van de Coolsingel. Hiermee werd afscheid genomen van een specifieke verhouding tussen privé- en openbaar domein,

tussen gebouw en openbare straat, en werd demonstratief een geheel nieuw soort openbare ruimte geïntroduceerd met een nieuwe verhouding ten opzichte van de bebouwing en met een nieuwe betekenis voor de stedelijke cultuur. De transformatie van de Coolsingel was bij uitstek de uitdrukking van de omvorming van Rotterdam van een stad waarin het corporatistisch stelsel heerste naar een stad waarin normen en waarden van een nieuwe, burgerlijke maatschappij tot uitdrukking werden gebracht.

Voor een goed begrip van deze verandering moeten we ons proberen te realiseren wat het karakter van de openbare ruimte in een Hollandse stad als Rotterdam was sinds de Middeleeuwen. In veel steden kwam de aanleg en het onderhoud van straten vanaf de Middeleeuwen neer op een taakverdeling tussen stedelijke overheid en private grondeigenaren. De aanleg en het beheer van de straat was een plicht van de grondeigenaren - die dit veelal collectief regelden, bijvoorbeeld via de gilden van de omwonende beroepsuitoefenaren. Met behulp van 'keuren' werd erop toegezien dat de eigenaars en gebruikers van de opstallen zich aan de regels hielden.

Het gehele stelsel van regels en codes ten aanzien van aanleg, beheer en gebruik van de straat maakte deel uit van een algemener stelsel van regels en codes waarop tot de 19e eeuw het lokale bestuur was gebaseerd, dat in een recente studie het 'corporatistische stelsel' wordt genoemd. In deze cultuur functioneerde de openbare straat feitelijk als een verlengstuk van het private domein, of eigenlijk als collectief domein van de omwonenden. De straat was weliswaar formeel voor iedereen toegankelijk, maar het feitelijk gebruik ervan werd een zaak van ongeschreven regels en gedragscodes.

Dit corporatistische stelsel, met de sterke vermenging van het private en het openbare domein, werd aan het wankelen gebracht door zowel de politieke, staatkundige als de economische en sociale veranderingen die in de 19e eeuw plaatsvonden. Door gebiedsannexaties, explosieve bevolkingstoename en de verdringing van de gildenstelsels door de moderne industrie en handel, werden traditionele gezagstructuren en gedragscodes ondermijnd. De grote stad werd steeds meer een complex strijdveld van verschillende sociale, economische en culturele ontwikkelingen, groepen en individuen, elk met hun eigen claims en codes.

De boulevard als centrale spil van de moderne burgermaatschappij In deze context van verandering en verwarring speelde de introductie van een nieuwe 'openbare orde' en de stimulering van een nieuwe cultuur van burgerschap een belangrijke rol. De introductie van een nieuw soort stelsel van openbare ruimten was in dat proces van belang.

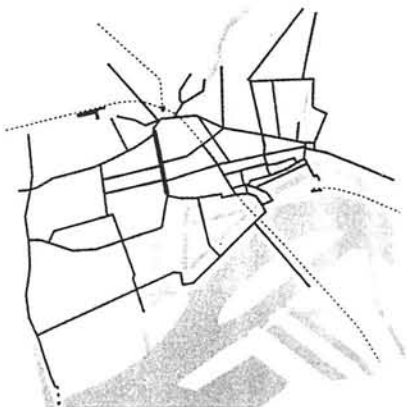
Dat gold ook voor Rotterdam. Deze stad maakte eind 19e eeuw een ingrijpend veranderingsproces door: De bevolkingsomvang groeide spectaculair met 10.000 inwoners per jaar, het stedelijk grondgebied was veelelvoudigd door annexaties van buurgemeenten (Delfshaven, Kralingen, Feijenoord, Katendrecht) en de haven was hard op weg de grootste van Europa te worden.

De transformatie van het Coolsingelgebied betekende dat afgerekend werd met een van de meest hardnekkige overblijfsels van de 'corporatistische stad' (het Zandstraatkwartier, waar de sloppen en stegen beschouwd werden als een collectief domein van een specifieke bevolkingsgroep) en dat een boulevard naar Parijs' model werd geïntroduceerd die uiting moest geven aan de nieuwe burgerlijke waarden en normen van de moderne handelstad Rotterdam.

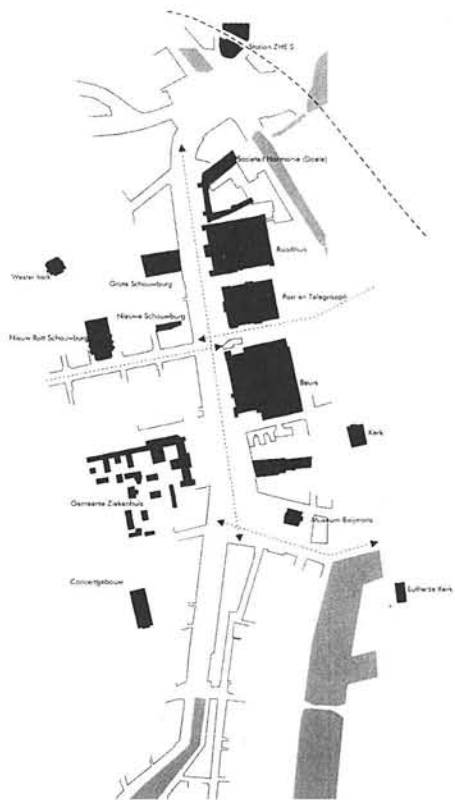
Parijs was voor velen het lichtende voorbeeld. In deze stad had het fenomeen van de boulevard bij uitstek de betekenis gekregen van de ruimte van de nieuwe burgerlijke openbaarheid van de 19e eeuw. De Coolsingel zou de weerspiegeling van de nieuwe burgerlijke waarden in Rotterdam moeten worden.

Eenheid architectuur - stedebouw Kenmerkend voor de boulevard naar Parijs' model was de beperkte lengte, de plaatsing van monumenten of monumentale gebouwen aan de uiteinden van de boulevard, en een strakke uniformiteit en regelgeving van de architectuur van de bebouwing aan de boulevard.

Al deze zaken zijn bij de Coolsingel wel nagestreefd maar slechts gedeeltelijk gerealiseerd. De monumentale afsluiting werd wel aan de zuidzijde tot stand gebracht met de bouw van het warehouse De Bijenkorf naar ontwerp van Dudok, *'die erin slaagde de begrippen warehouse en monumentaal op te*



Coolsingel in plattegrond van de stad, 1930



plattegrond van de Coolsingel met de belangrijkste gebouwen, situatie 1930



De Coolsingel gezien vanuit het noorden, 1935



Coolsingel gezien vanuit het Zuiden, 1939. Aan de rechterzijde de "drie-eenheid van Stadhuis, Postkantoor en Beursgebouw"

De Coolsingel als stadsboulevard

lossen in een mooi staal van groote-stads architectuur', aldus Rotterdam's chroniqueur van Ravesteyn.² De noordzijde van de Coolsingel bleef met de complexe situatie rond het Hofplein voor de Tweede Wereldoorlog echter een onopgelost probleem.

De relatie tussen stedenbouw en architectuur bleef eveneens volgens velen onbevredigend.

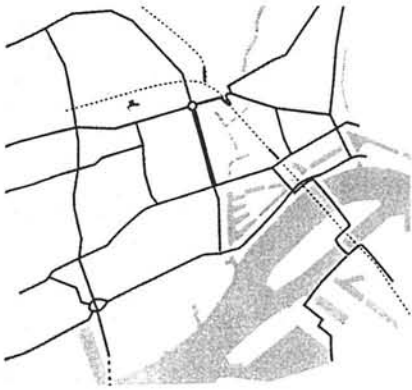
In Parijs werden de nieuwe boulevards onderworpen aan een strakke architectonische regie vanuit de stedelijke overheid³, hetgeen in veel gevallen resulteerde in een uniforme architectuur van de bebouwing aan de boulevards. Een dergelijke uniformiteit was bij de Coolsingel ver te zoeken. Ir. W.G. Witteveen, vanaf 1927 directeur van de Afdeling Stadsontwikkeling, stond op het standpunt dat de stad als een architectonische eenheid diende te worden vormgegeven.

De stedelijke bebouwing diende een eenheid te vormen, als een exponent van de nieuwe gemeenschappelijke cultuur van modern stedelijk burgerschap. De eenheid van deze 'architectonische stad' zou vooral tot uiting moeten komen in de bebouwing langs de belangrijkste structurerende elementen van de stad, zoals de stadsranden en de grote verkeersroutes.

Een belangrijke demonstratie van dit standpunt was zijn ontwerp voor Blijdorp, waar een dergelijke eenheid tot op grote hoogte daadwerkelijk is gerealiseerd bij de vormgeving van de stadsrand (de Gordelweg) en van de entree van de Maastunneltraverse (de huidige Statenweg).

Ook de Coolsingel zou eigenlijk in zijn visie meer aan een eenduidig architectonisch regime onderworpen moeten worden.

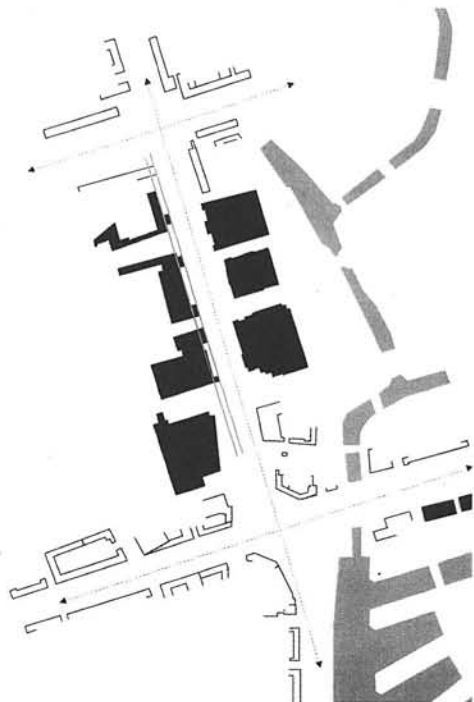
De kans daartoe ontstond in 1940, toen Duitse bommenwerpers het grootste deel van het stadscentrum in puin gooiden. Merkwaardig genoeg bleven juist de nieuwe gebouwen aan de Coolsingel grotendeels gespaard. Zij zouden het uitgangspunt vormen voor wederom een nieuw concept voor de Coolsingel.



Coolsingel in plattegrond van de stad, 19^e eeuw



De Coolsingel gezien vanuit het noorden, ca 1900



plattegrond Coolsingel, ca 1850

De Coolsingel als centrale avenue

² Van Ravesteyn, p. 138.

³ Evenson

De tweede transformatie: de avenue met een wenkend perspectief

De open stad In eerste instantie was de nieuwe tabula rasa situatie van het stadscentrum door Witteveen aangegrepen om het boulevard-concept van de Coolsingel te herstellen en te perfectioneren. Zijn opvolger ir. C. van Traa greep de situatie echter aan om juist een geheel nieuw concept voor de Coolsingel te introduceren. Van Traa deed nogal neerbuigend over de vooroorlogse Coolsingel, die hij 'een dwaas verhaal' en een 'onvolgroeid kind' noemde.⁴

In het ontwerp van Van Traa en zijn medewerkers voor de wederopbouw van het stadscentrum vormde de Coolsingel nog sterker dan voor de oorlog het centrale element in de plattegrond van de stad. Was de Coolsingel in het vooroorlogse Rotterdam een centrale ruimte, waarop andere belangrijke hoofdstraten uitkwamen, in het nieuwe na-oorlogse Rotterdam werd de Coolsingel een centraal deel van een groot orthogonaal netwerk van verkeerswegen.

De uiteinden van de Coolsingel dienden niet afgesloten te worden met gebouwen, maar moesten juist opengebroken worden om het verkeer zo onbelemmerd mogelijk door te laten stromen.

Voor een meer ideologische argumentatie ontwikkelde Van Traa het motief van de 'openheid' als de essentie van de na-oorlogse democratische maatschappij: '*Open ruimte is in de eerste plaats sociale vooruitgang*', aldus van Traa.⁵

In zijn concept van de 'open stad' was niet meer zozeer sprake van een oriëntatie op gebouwen als wel van een oriëntatie op open ruimten, met name op de rivier. En dat gold vooral voor de Coolsingel, als belangrijkste en centrale stedelijke openbare ruimte. Een belangrijk aspect werd gevormd door de hoge verwachtingen die jegens het autoverkeer werden gekoesterd.

De Coolsingel diende een avenue te worden - ook al een typologisch fenomeen dat evenals de boulevard een speciale betekenis in de 19e eeuw heeft gekregen. De avenue is in de eerste plaats een aankomstroute (van '*avenir*') vanuit het land de stad in. Zij heeft dus uitdrukkelijk géén beëindiging, althans in ieder geval niet aan de zijde van het open landschap.

De grote avenues in steden als Parijs, Barcelona en New York werden niet louter als stedelijke ruimten beschouwd, maar juist als overgang van stad en landschap. Landschappelijke elementen als brede bermen en bomenrijen speelden vaak een belangrijke rol, terwijl gebouwen vooral als elementen van een verstedelijkend landschap werden beschouwd. Voor de grote inspirerende voorbeelden wendde men zich in Rotterdam niet meer tot Parijs (en haar prototype van de avenue, de Avenue des Champs Elysees), maar tot Noord-Amerika. De Coolsingel zou de Rotterdamse variant van Fifth Avenue in New York moeten worden. Aan de zuidzijde diende de Bijenkorf van Dudok te worden afgebroken om de verlenging naar de verlegde Schiedamsedijk mogelijk te maken en vanuit de Coolsingel zelf een 'venster op de rivier' te realiseren. Aan de noordzijde werd het Hofplein naar het westen opgeschoven zodat een directe aansluiting op de gedempte Schiekade mogelijk werd.

Een sterkere autonomie van de architectuur ten opzichte van de stedenbouw Met dit concept werd een grotere vrijheid geïntroduceerd voor de architectuur van de bebouwing. Het streven was niet meer gericht op de regissering van de architectuur van elk afzonderlijk gebouw, maar meer op de regissering van de compositie van de open ruimten en massa's ten opzichte van elkaar.

Deze compositie werd des te belangrijker naarmate duidelijk werd dat de verlengde Coolsingel tezamen met de Schiekade en Schiedamsedijk niet een kaarsrechte lijn zou vormen zoals Champs Elysees en 5th Avenue, maar een licht slingerend verloop kreeg. De Coolsingel werd onderdeel van een avenue met een wenkend perspectief, waarin het van belang werd de juiste bouwmassa's op de juiste plaats te krijgen. Een zeer strategisch geplaatst gebouw was bijvoorbeeld het nieuwe scholencomplex Technikon (ontwerp H. Maaskant), dat met zijn hoek in de as van de Coolsingel is geplaatst, precies op de plaats van de afbuiging van de Schiekade naar het Hofplein. Zo zorgvuldig als aandacht is besteed aan de compositie van deze bouwmassa ten opzichte van de schaal van de gehele Coolsingel, zo grof is tegelijk het gebouw op de grond neergezet, met een hoge dichte plint aan de zijde van Schiekade en Hofplein. Het Technikon is een extreme maar daardoor wel duidelijke representant van de nieuwe, abstracte relatie tussen stedenbouw en architectuur in het na-oorlogse Rotterdam.

4 van Traa 1953

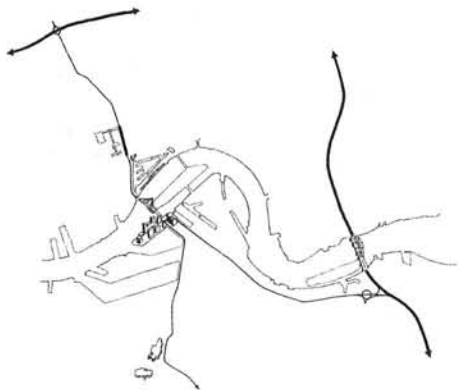
5 van Traa 1953

De derde transformatie: de gedecentraliseerde stadsas

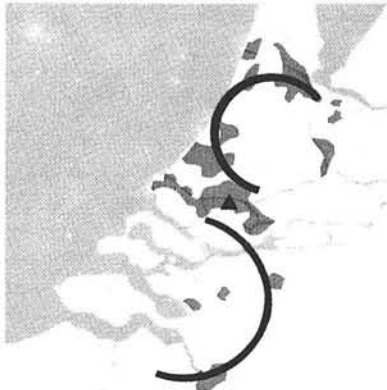
De netwerkstad Ook het avenue-concept werd op het hoogtepunt van de uitvoering ervan beëindigd. Eind jaren zestig werd veel geklaagd over de 'binnenstadsbeleving' van Rotterdam, hetgeen ook de titel was van een spraakmakende studie van sociologie-hoogleraar R. Wentholt. De automobiëleuforie was over haar hoogtepunt heen en er was behoefte aan meer gezelligheid in het stadscentrum. In 1970 gaf het Gemeentebestuur een nieuwe impuls aan de ontwikkeling van de Coolsingel met de organisatie van de manifestatie C70, waarbij de gehele Coolsingel werd volgezet met paviljoens waarin horeca-gelegenheden en winkels gevestigd werden. Na afloop van de manifestatie bleven de meeste paviljoens gehandhaafd. In de loop van de jaren zeventig gaf het nieuwe Nieuw-Linkse gemeentebestuur hieraan een vervolg. De helderheid en eenheid van het na-oorlogse wederopbouw werd ingeruild voor een beleid waarin de nadruk kwam te liggen op 'hoe voller en levendiger, des te beter'. De nadruk op de bouw van kantoren en op een optimale verkeerscirculatie werd vervangen door een nadruk op woningbouw en voorzieningen op het gebied van cultuur en uitgaansleven.

Het gemeentelijk beleid ten aanzien van de ruimtelijke ordening van de stad werd in sterke mate gedecentraliseerd: aanvankelijk door de instelling van projectgroepen voor afzonderlijke stadswijken, even later door de formalisering van deelgemeenten die met name op het gebied van het ruimtelijk beleid bevoegdheden kregen overgeheveld van de centrale gemeente. De stadsvernieuwing kreeg een absolute prioriteit, waarbij de openbare ruimte veelzeggend gereduceerd werd tot 'woonomgeving'.

Het stadscentrum met de Coolsingel is in deze ontwikkeling in een paradoxale situatie terechtgekomen. Enerzijds had het stadscentrum een 'status aparte' gekregen als het enige gebied dat nog wel direct onder het gezag van het centrale stadsbestuur viel en dat binnen de Dienst Stadsontwikkeling als 'district' een relatief autonome positie innam. Met speciale 'Binnenstadsdagen' en een niet aflatende stroom van bouwprojecten werd gepoogd het centrum voller en levendiger te maken. Anderzijds was door het decentralisatieproces de aandacht van de burgerij des te sterker gefocussed op de eigen wijk en buurt.



De stadsas met de Coolsingel in relatie tot het snelwegennetwerk



De Rotterdamse ambitie: het stadscentrum als centrale schakel tussen de Randstad en de Zone Rotterdam-Antwerpen

De Coolsingel als centraal deel van de 'Stadsas'

Vanaf eind jaren tachtig is deze paradox alleen nog maar sterker geworden. Enerzijds is er sinds 1986 met het aantreden van Riek Bakker als directeur Stadsontwikkeling weer meer aandacht gekomen voor de samenhang van de stad als geheel en voor de 'lange lijnen' die deze samenhang moesten bewerkstelligen. Naar aanleiding van de plannen voor de Kop van Zuid werd de Coolsingel onderdeel van een nieuwe lange lijn in noord-zuid-richting, de 'stadsas'. In feite werd hiermee de oriëntatieverandering van de stadsplattegrond voltooid, die in het begin van deze eeuw was ingezet.

Anderzijds werden de voorwaarden om voor deze nieuwe structurerende lijn één integraal concept te ontwikkelen, steeds meer ondermijnd. Het decentralisatieproces resulteerde in steeds hardere gebiedsafbakeningen tussen stadsdelen, niet in de laatste plaats gestimuleerd door het gemeentelijk beleid in de jaren negentig om de gehele Gemeente Rotterdam formeel op te heffen ten behoeve van de vorming van een stadsprovincie. Weliswaar is dit doel niet bereikt dankzij een verpletterend negatieve uitslag van een referendum in 1996, maar de bestuurlijke en ambtelijke fragmentatie van het stedelijk apparaat was al niet meer te stuiten.

Het concept van de stadsas is verbonden met aspiraties om het stadscentrum vooral op een hoger (regionaal, internationaal) schaalniveau te profileren en het centrumgebied nadrukkelijker te verbinden met het steeds belangrijker wordende netwerk van autosnelwegen. Visueel worden middelen ingezet die de stadsas als een vernieuwd onderdeel van de 'netwerkstad' op grote afstand zichtbaar maakt: de 180 meter hoge Erasmusbrug en de hoogbouw aan Coolsingel, Weena en op de Wilhelminapier.

Tot Slot

Voorheen berustte de ontwikkeling van de Coolsingel als een speciaal soort openbare ruimte op een brede consensus op bestuurlijk, ambtelijk en uiteindelijk ook maatschappelijk niveau. Met het ontwerp van deze openbare ruimte werd gestreefd naar het tot uiting brengen van de normen en waarden van de moderne 20e eeuwse burgerlijke maatschappij, of van de na-oorlogse stedelijke gemeenschap. Deze maatschappelijke concepten werden 'vertaald' in specifieke ruimtelijke typologieën: de Coolsingel als boulevard, of als avenue.

Van een dergelijke consensus is bij de uitwerking van het concept van de 'stadsas' geen sprake meer. De 'stadsas' is vooralsnog een abstracte lijn die niet als een eenduidig 'type' kan worden gedefinieerd. De lijn loopt door verschillende stadsdelen, waar verschillende opvattingen heersen over de betekenis van deze lijn voor het betreffende stadsdeel en verschillende strategieën worden ontwikkeld voor de ruimtelijke uitwerking van deze lijn.

Enkele plekken zijn nader uitgewerkt en vormgegeven (Kop van Zuid, Beursplein), echter vrijwel onafhankelijk van elkaar en op basis van verschillende conceptuele uitgangspunten. Het vernieuwde Beursplein lijkt met de 'Koopgoot' een postmoderne variant van de 19e eeuwse Passage. In het geval van het 'Aanlandingsplein' van de Kop van Zuid lijken de principes van de 'architectonische stad' en van de 'open stad' met elkaar gecombineerd te zijn. Hier is sprake zowel van een streven naar een sterke eenheid van architectuur en stedenbouw als van een compositie van open ruimten.

De 'stadsas' is in feite een hybride aaneenschakeling van verschillende soorten openbare ruimten geworden, gebaseerd op verschillende concepten en met verschillende ambities ten aanzien van de betekenis van deze openbare ruimten in de stad.

Dit doet de vraag rijzen of het in de hedendaagse netwerkstad überhaupt nog mogelijk is (m.n. groot-schalige) openbare ruimten te ontwerpen die gebaseerd zijn op een eenduidig concept en die beladen zijn met een eenduidige betekenis.

Antwerpen

De verkeersring: historiek en actualiteit

Piet Lombaerde

Het onderwerp van deze korte bijdrage beperkt zich tot een situering van de Antwerpse ring in haar historische context van de 20ste-eeuwse stedenbouw in Antwerpen. De Duitse tussenkomsten te Antwerpen tijdens WO II waren het startsein voor de latere effectieve realisatie ervan en houden verband met de eerste studies voor Groot-Antwerpen.

Maar tegelijkertijd werd hun concept gekoppeld aan het eerste autosnelwegenplan in België van 1937 en aan studies van Constant Hanekroot en Renaat Braem, twee modernistisch denkende architecten en stedenbouwkundigen. De synthese van deze ontwerpen, ideeën en bevindingen vond plaats binnen het in 1940 nieuw opgerichte commissariaat-generaal voor wederopbouw.

Tenslotte wordt in kort bestek aangegeven in welke mate deze stedenbouwkundige en verkeersstudies invloed hebben uitgeoefend op de verdere realisatie en op de actualiteit van de Antwerpse ring.

Aan het hoofd van de dienst wederopbouw stond Raphaël Verwilghen. Hij was vanaf 1929 professor Stedebouw aan het Nationaal Hoger Instituut voor Bouwkunst en Kunstnijverheid van Ter Kameren (Brussel), in 1928 door Henry van de Velde opgericht. Verwilghen liet zijn studenten afstudeerwerken maken rond de problematiek van grote steden, eventueel ook uitgewerkt op het niveau van streekstudies. Zo werkte de Mechelse architect-stedenbouwkundige Constant Hanekroot tussen 1934 en 1937 aan een grondige survey voor de stad Antwerpen en haar omliggende gemeenten. Deze uitgebreide studie werd in de daaropvolgende jaren voortgezet samen met Huib Hoste en Renaat Braem. Deze laatste hadden in 1935 een modernistisch plan voor de kernstad Antwerpen ontworpen, waarop reeds een voorstel voor verkeersring aan de binnenzijde van de Brialmontomwalling werd voorgesteld.

Tijdens de eerste oorlogsjaren was Hanekroot als adviseur verbonden aan het commissariaat-generaal voor wederopbouw. Hij werkte aan verschillende deelstudies voor Antwerpen. Onmiddellijk na de Duitse inname van België werd door Walter Delius, Oberbürgermeister van Antwerpen en aan prof. Martin Pfannschmidt opdracht gegeven om een ruimtelijk ordeningsplan voor Antwerpen en omgeving op te stellen. De Duitse professor nam kennis van de studie van Hanekroot en van het verkeersplan voor Antwerpen. Eigenlijk diende deze opdracht in de eerste plaats om de gedachte van een sterk ruimtelijke structuur voor Groot-Antwerpen kracht bij te zetten. Pfannschmidt legde er immers de nadruk op dat de verspreide vestiging van industrieën en de ontwikkeling van afzonderlijke randgemeenten de groeimogelijkheden van de stad Antwerpen beperkten. Ook de watervoorzieningssystemen

van de verschillende gemeenten waren niet op elkaar afgestemd. Het verloren gaan van de laatste restanten groen en de verdergaande ontmanteling van de Brialmontomwalling werden veroorzaakt door voortschrijdende speculatiebouw. Wat de verkeersproblematiek aanbelangt, pleitte Pfannschmidt voor een zuidoostelijke ringlaan rond de stad, met een zuidelijke Scheldetunnel naar de Linkeroever. Deze verkeerstunnel zou ten zuidwesten van het Zuidstation gegraven worden. Ter hoogte van het Vlaams Hoofd wordt de ringweg verbonden met een nieuw aan te leggen autosnelweg richting Gent. De Duitse professor pleitte eveneens voor de aanleg van 'Sammeltangenten', m.a.w. een ringweg die zo dicht mogelijk de bebouwde stadsrand omsluit, zodat het nog aanwezige groen, de walgracht en de meest waardevolle restanten van de Brialmontomwalling maximaal behouden blijven. Een NZ-verbinding over de Italiëlei naar het Kiel toe, en een OW-weg, vanaf het station op het Vlaams Hoofd tot aan het vliegveld van Deurne, zouden de binnenstad met de ring verbinden.

Tegelijkertijd met de studie van Pfannschmidt wordt door het commissariaat-generaal voor wederopbouw een initiatief genomen om de studie van de Antwerpse ring aan te vatten. Op 20 september 1940, twee dagen nadat bekend gemaakt werd dat het Belgische autowegennet deel zou uitmaken van het Duitse, werd door Verwilghen te Brussel een vergadering gehouden samen met zijn collega G. Reyntjens en medewerker C. Hanekroot, en met stedenbouwkundig adviseur Werner Schürmann. Deze laatste was op dat ogenblik verantwoordelijk voor de diensten stedenbouw en ruimtelijke ordening bij het militaire bestuur voor België.

Schürmann en zijn militaire overste Eggert Reeder bespraken de mogelijkheid de autosnelweg kust-Antwerpen ten zuiden van Antwerpen door te trekken en, naar voorstel van Verwilghen, de oude gededemilitariseerde omwalling tot groengordel met autobaan om te vormen.

Hij vindt dit voorstel zo belangrijk, dat hij het samen met Delius verder wil bespreken.

Toen werd het plan opgevat om de inwendige vestinggordel om te vormen tot een ringweg, die zowel als autosnelweg zou dienst doen, dan als stedelijke ontsluitingsweg. Verwilghen koppelt de ontwikkeling van deze weg aan de stadsuitbreiding van Antwerpen en stelt voor om voor de realisatie ervan twee stedelijke diensten op te richten: een bureau ter bestudering van de ruimtelijke planning en de aanleg van de ring, en een bureau dat tot doel heeft de stadsuitbreiding van Antwerpen in goede banen te leiden. Uiteindelijk zal slechts één dienst worden opgericht: het 'Studiebureau voor de Urbanisatie van Groot-Antwerpen'. Zijn belangrijkste opzet beperkte zich aanvankelijk tot de opmaak van een survey voor Groot-Antwerpen. Aan het hoofd van deze studiedienst stonden stadsarchitect Antoon De Mol en stadsingenieur Hendrik Cooreman. Ir. Vergeynst werd belast met de uitvoer der werken.

In oktober 1940 wordt in de Brüsseler Zeitung het voorgestelde ringconcept prompt overgenomen en met klem verdedigd. In een artikel wordt door Arthur van Dyck gesteld dat ruim 30 jaar geleden de idee van een groene gordel rond Antwerpen weliswaar overwogen werd, maar dat deze gedachte de jaren daarop verlaten werd. Particularisme en grondspeculatie lagen volgens de auteur aan de grondslag van deze afwijzing. Daarom dient de 'grootstadgedachte' van Antwerpen, waarin naast de stad eveneens de gemeenten Borgerhout, Hoboken, Wilrijk, Merksem, Oude God (Mortsel) en Lillo opgenomen worden, als voorwaarde om deze gordel te kunnen verwezenlijken. Hierbij dienen 'de schoonheden van het Vlaamse landschap' hersteld te worden. Waterpartijen en walgrachten dienen maximaal behouden en eventueel uitgebreid, naar het voorbeeld van Hamburg, waar de nog resterende vestingwerken eveneens in een groengordel rond de stad geïntegreerd zijn. Wel dient volgens de auteur van deze bijdrage, de vestinggordel van Antwerpen omgeschakeld te worden tot een ringbaan, omdat Antwerpen immers een der grootste havens van Europa wordt.

Tussen oktober 1940 en maart 1941 wordt werk gemaakt van het plan voor een ring rond Antwerpen. Er wordt een voorontwerp getekend door de diensten van Verwilghen. Een autosnelbaan, verdiept gelegen in de grachten van de Brialmontomwalling, zonder gelijkvloerse kruisingen en met maximaal behoud van het aanwezige groen. Een spoorlijn wordt echter niet in de bedding van de vestinggordel voorzien.

Ook duidt Verwilghen de fraaiste en de te behouden gedeelten van de vesting aan:

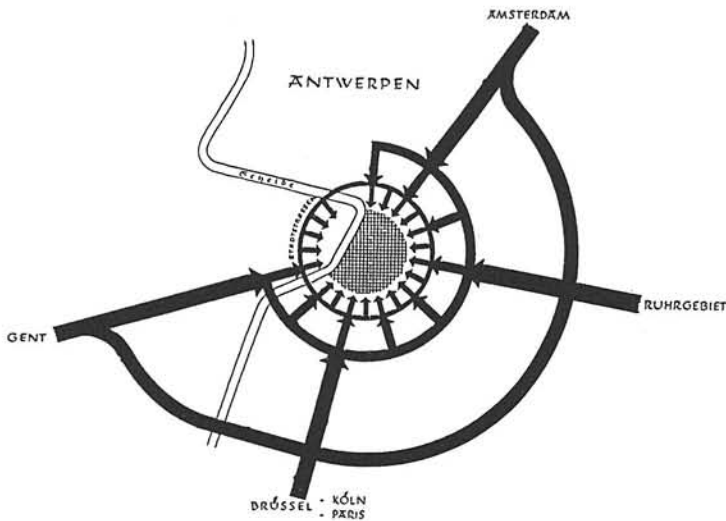
- het bastion, gelegen achter het Zuidstation, met omliggende gebouwen en groenaanleg;
- de Borsbeekse en Spoorbaanpoort, beide gelegen ten oosten van de spoorweg naar Brussel;
- de Mechelse poort.

Op basis van de studies van Hanekroot, Pfannschmidt en Verwilghen werken Delius en Schürmann in het najaar van 1940 aan een publicatie over Groot-Antwerpen en zijn stedenbouwkundige problemen. Bij deze studie wordt ook de ontwikkeling van het Belgisch autosnelwegennet rond Antwerpen betrokken. Dit net maakt sinds de Duitse bezetting immers deel uit van het R.A.B.-net (Reichs-Auto-Bahnnetz)

Opvallend is het grote belang dat in de studie van Delius en Schürmann gehecht wordt aan het autoverkeer. Dit is echter niet verwonderlijk. De Duitse bezetter had vooral oog voor een vlotte aansluiting van het Belgische wegennet op dat van Duitsland. België zou immers op vrij korte termijn bij Duitsland dienen ingelijfd te worden; daartoe moest de Belgische economie en verkeersinfrastructuur zo optimaal mogelijk op deze van Duitsland dienen afgestemd te worden. Antwerpen nam binnen dit geo-militair concept een bijzondere positie in, nl. door het strategisch belang van zijn haven voor het achterliggende Ruhrgebied.

Omdat er vier autosnelwegen ter hoogte van Groot-Antwerpen zouden samenkomen, stelden Schürmann en Verwilghen voor om Groot-Antwerpen van twee Autobahnringen te voorzien:

- een binnenring, gelegen ter hoogte van de te ontmantelen Brialmontomwalling. Deze ring ligt vrij dicht bij de kernstad en vervult twee functies: ze omvat de op en afritten van de vier autosnelwegen en dient als ontlasting van het binnenstadsverkeer. Haar doorstromingsnelheid is echter traag door de talrijke en dicht bij elkaar gelegen op- en afritten, en door een grote mate aan lokale belasting. Het doorgaand verkeer kan daardoor niet op een afdoende wijze verwerkt worden. De noodzaak aan deze binnenring wordt o.a. afgeleid van de bevolkingsevolutie binnen de stad Antwerpen en de omliggende gemeenten. Uit de opgestelde grafieken (aanvankelijk door Hanekroot opgesteld), blijkt dat de verstedelijking zich hoofdzakelijk aan de rand van de kernstad voordoet, zodat daar in de nabije toekomst problemen van verkeersontsluiting te verwachten zijn;
- voor het doorgaand verkeer dient een tweede of buitenring aangelegd te worden; meer oostelijk en zuidelijk van de agglomeratie gelegen, nl. ter hoogte van de fortengordel van Brialmont.



Voorstel van ing. Werner Schürmann en van Raphaël

Verwilghen voor een dubbele ring rond Antwerpen, met aansluitingen op het Duitse R.A.B.-net, 1940.

(Uit: W. DELIUS en W. SCHÜRMAN, Gross-Antwerpen: ein Eingemeindungs- und Stadtbauproblem, Brussel, 1940, fig.9).

Daarnaast voorzag het project ook in een kleinere stadsring, die, in tegenstelling met vorige verkeersringen, ook de Linkeroever zou ontsluiten. Het is een lokale stadsring die zoveel mogelijk enkel het plaatselijk verkeer in en naar de kernstad zou verwerken. In grote lijnen, behalve dan voor het deel op de Linkeroever, stemt ze overeen met de huidige binnensingel.

Het ontwerp voor de kleine ring werd in detail uitgewerkt door de diensten van Schürmann en in november 1940 uitgetekend door Öhlerking. Het voorstel wijkt sterk af van het toen nog bestaande project van Henri Prost (winnend project van de Internationale stedenbouwkundige wedstrijd van 1910), dat na de wedstrijd, aanvankelijk door Paul De Heem en nadien door de diensten van de ingenieur van de stad Antwerpen verder werd uitgewerkt. In het vooroorlogse project bestond de ring uit een aaneenschakeling van brede lanen, die vooral betrekking hadden op lokaal verkeer en tevens een maximale integratie beoogden van het groen en van het water van de gedemilitariseerde omwalling. In het voorstel van Verwilghen-Schürmann werd bijna een blauwdruk voor de huidige ring geleverd: een verkeersring voor doorgaand verkeer met gescheiden baanvakken in beide richtingen. De aansluitingen van de grote wegen gebeuren d.m.v. klaverbladen en lussen; alle wegen in dwarse richting kruisen ongelijkvloers de verkeersring; een ontubbeling voor de binnenzijde levert een lokale ontsluitingsring aan de binnenstad (de huidige singel). Bovendien werd aan de binnenzijde van deze singel nieuwbouw voorzien, hoofdzakelijk bestaande uit middelhoogbouw, laagbouw in vertandingen en rond binnenhoven opgesteld. Aan de buitenzijde van de ring werden de resterende walgrachten van de Brialmontomwalling maximaal behouden en integreren ze zich in breed uitgestrekte parken. De beide richtingsbanen van de ring worden van elkaar gescheiden door een stedelijk snelpaar.

Deze omschakeling van 19de-eeuwse promenadeweg rond de stad tot een moderne verkeersring werd duidelijk door Edward Leonard in oktober 1940 geformuleerd:

'Heden evenwel de ontwerpen van Prost nog te willen uitvoeren, is verkeerd. Technisch noch aesthetisch kan men er aan denken gebouwen, waarvan de plannen destijds uitgewerkt werden, thans te verwezenlijken'.

Er wordt verwezen naar het toenmalig gekende project voor Keulen van architect-stedenbouwkundige Fritz Schumacher uit Hamburg, die in 1920 door burgemeester Conrad Adenauer als stedenbouwkundige van Keulen werd aangesteld. Zijn project voor een buitenring rond Keulen werd vooral geloofd om de grote samenhang tussen verkeer, openbaar stadsgroen en stedelijke uitbreiding, gecombineerd met talrijke nieuwe voorzieningen.

Leonard geeft met deze vergelijking in feite het standpunt weer van Verwilghen en de dienst voor wederopbouw. Zij verzetten zich tegen het standpunt van de Antwerpse schepen van Openbare Werken Somers, die voorstander was van het aangepaste plan Prost.

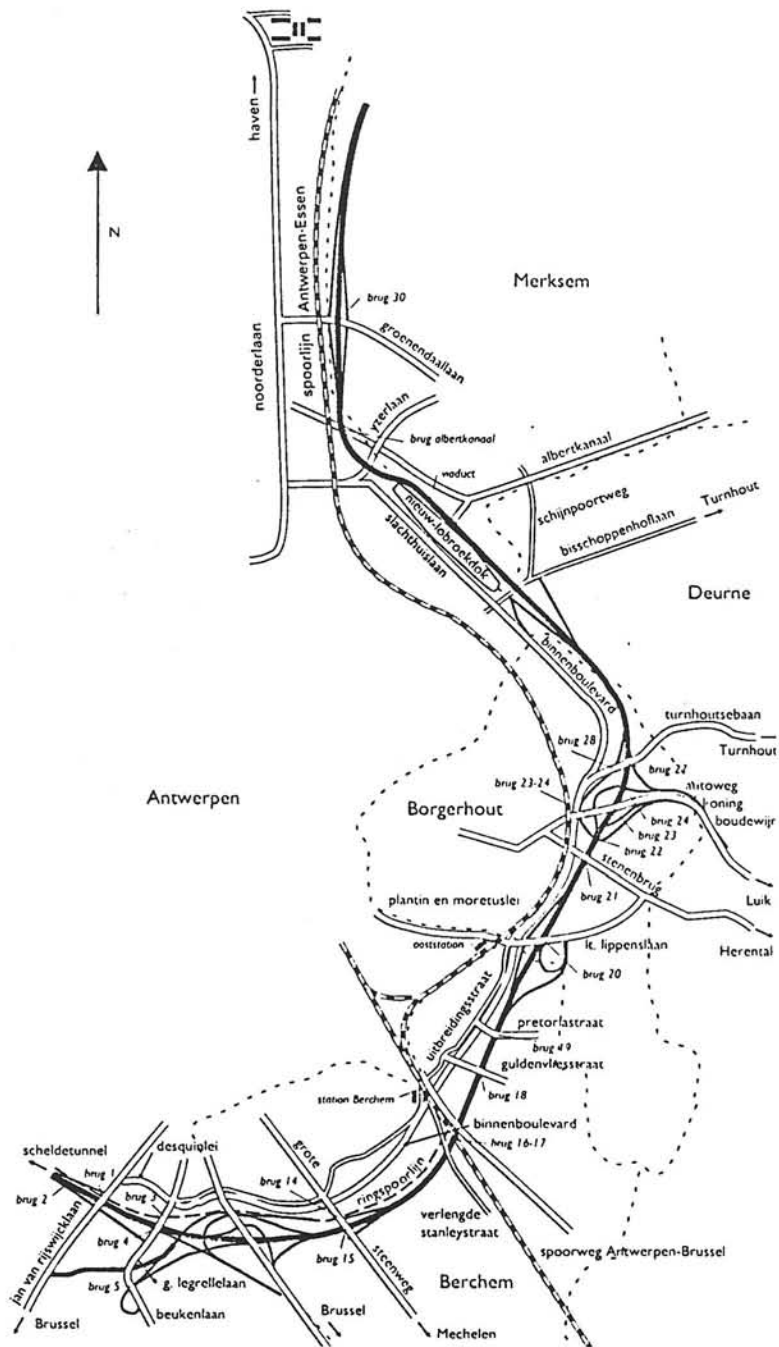
Als gevolg van het stedelijk besluit van 14 augustus 1940 om de Antwerpse omwalling te slopen, werd door het Studiebureau voor de Urbanisatie van Groot-Antwerpen, opgericht door burgemeester Delwaide, gestart met de survey van Groot-Antwerpen. Aanvankelijk werd een zogenaamd streekplan voor de Antwerpse agglomeratie opgesteld. Het strekte zich uit over 30 gemeenten, met een oppervlakte van 46.558ha en een bevolking van ca. 660.000 inwoners. Stadsarchitect Antoon De Mol en stadsingenieur Hendrik Cooreman, directe medewerker van hoofdingenieur-directeur Alfred Roelandts, waren de belangrijkste auteurs van deze studie. Hun onderzoek leidt einde 1942 tot een voorlopig schema van algemeen plan van aanleg. In deze studie wordt heel wat aandacht besteed aan het wegverkeer. Antwerpen heeft nood aan 'goede uitvalswegen en flinke ringwegen', stellen de auteurs. De vestinggordeel wordt beschouwd als 'eenige gelegenheid om een moderne autoweg aan te leggen, die langs een nieuwe tunnel onder de Schelde met de autostrade naar de kust kan verbonden zijn, aan de Jan Van Ryswycklaan den nieuwen autoweg naar Brussel opnemen en de vestingen volgen tot aan Schijnpoort, waar een vertakking is ontworpen met de autostrade naar Luik; de autoweg zou den spoorweg volgen en verbonden zijn met de autostrade op Amsterdam. Deze verkeersweg zou volledig aangesloten zijn aan het autostradenet van West-Europa'.

Gelijktijdig met deze globale stedenbouwkundige studie werd het project van de binnenring verder uitgewerkt. Volgens het nieuwe project, gedateerd op 18 februari 1942, zou de oppervlakte voorzien voor de ring sterk vergroten, het aandeel van middelhoogbouw zou uitgebreid worden met hoogbouw en het pittoreske karakter van de restanten van de omwalling zou plaatsmaken voor een verdere functionele opdeling en verstedelijking van de nog bestaande open ruimte.

Pas in 1947 werden door het ministerie van Landsverdediging de krijgsgroten van de Brialmontomwalling overgedragen aan de stad Antwerpen, met uitdrukkelijk verzoek dat de aanleg van het zuidelijk gedeelte van de ontmantelde vesting 'in de geest van het plan Prost' zou plaatsvinden. Een gedeeltelijk afwijzen dus van de verkeersring zoals deze tijdens de Tweede Wereldoorlog werd uitgewerkt.

Toen Cooreman echter in 1952 tot hoofdingenieur-directeur van de dienst voor stadswerken werd aangesteld, zou de ring dan ook daadwerkelijk gerealiseerd worden en dit in het kader van een nieuw 'Gemeenschappelijk algemeen plan van Aanleg voor de Antwerpse Agglomeratie'. In dit plan werd de grote ring ter hoogte van de fortengordel terug opgenomen, zodat het voorstel Schürmann-Verwilghen opnieuw opdook en 'stilzwijgend' een officiële goedkeuring genoot. Kort daarop werd in 1949 het auto-snelwegenplan van België goedgekeurd. Het werd opgesteld door ir. Henri Hondermarcq, directeur-generaal van van het Bestuur der Wegen. In grote lijnen stemt het overeen met het Duitse R.A.B.-net voor België. Opnieuw wordt de ring van Antwerpen als een onderdeel van het autosnelwegennet rond Antwerpen opgevat. In 1950 wordt het Grote internationale verkeerswegenplan door de Economische Raad van Europa te Genève goedgekeurd. In dit Europees verkeersplan wordt het plan Hondermarcq geheel opgenomen en vormt de Antwerpse ring uiteindelijk een schakel van de E3 (Lissabon-Parijs-Antwerpen-Stockholm). Het Amerikaanse studie bureau Frederic R. Harris Belgium werd pas in 1963 door de 'Intercommunale Vereniging voor de autoweg E-3' belast met de uitwerking van het ringproject. Ook de 'binnensingel' werd gelijktijdig gerealiseerd, maar de grote ring is er tot heden nog niet gekomen.

Wel kan vastgesteld worden dat bij het uiteindelijke project nog slechts summier rekening gehouden wordt met het landschappelijk kader van de vroegere Brialmont-vesting en dat, op twee uitzonderingen na, alle restanten van water- en groenpartijen verdwenen onder het asfalt van een veel bredere ringweg met talrijke aansluitingen op bestaande en nieuwe wegen. Het stadssnelspoor is er niet gekomen, maar wel een nieuwe spoorweg vanaf het station Berchem richting Gent. De nieuwe spoorlijnen vullen de strook op tussen de ring en de binnensingel. Dit laatste werd reeds in het Gemeenschappelijk algemeen plan van aanleg voor de Antwerpse Agglomeratie beslist. Als gevolg hiervan verdween een groot gedeelte van de oorspronkelijke bestemming van deze zone. Cooreman vestigde hier reeds in 1948 de aandacht op: 'Als ernstig nadeel is aan te stippen, dat een gedeelte der vestinggronden, die uiteraard bestemd zijn voor sport-, speel- en bouwterreinen, nu gedeeltelijk zouden worden ingenomen door een spoorweg op verlaagd niveau'.



de ring van Antwerpen met haar aansluitingen op de omgevende autosnelwegen.

Vanaf de Duitse bezetting - en mede door toedoen ervan - werd de realisatie van de Antwerpse ring als een noodzaak beschouwd.

Tijdens de jaren 1940-1942 kwam de definitieve breuk met het plan Prost (1910) tot stand. Vanaf dat ogenblik zou de te ontwerpen ringboulevard een moderne verkeersring worden. Alhoewel door Constant Hanekroot (bijgestaan door Raphaël Verwilghen) reeds tijdens de vooroorlogse jaren een stede bouwkundige studie, met inbegrip van een grondige verkeersanalyse, voor de Antwerpse agglomeratie werd ondernomen, toch blijkt de tussenkomst van Duitse deskundigen en ingenieurs doorslaggevend te zijn voor het concept van verkeersring.

Aanvankelijk vormde deze ring een fundamenteel onderdeel van een globaal stedenbouwkundig- en verkeersplan voor het nieuwe Groot-Antwerpen. Vooral prof. Pfanschmidt legde in zijn voorbereidende studie, ondernomen in opdracht van commissaris Delius, nadruk op de rol en betekenis van een verkeersring rond Antwerpen. Door tussenkomst van de R.A.B.-Planung werd deze ring echter opgevat als een onderdeel van een nieuw autosnelwegennet in België, Nederland en Noord-Frankrijk. Stedenbouwkundig adviseur Schürmann, m.m.v. Raphaël Verwilghen, heeft getracht om het complexe verkeersprobleem op te lossen door het voorstel van een dubbele verkeersring met binnensingel op de rechter Schelde-oever. Dit voorstel geniet echter niet de gunst van de Duitse centrale overheid. Na de oorlog wordt het echter wel hernomen in het Gemeenschappelijk Algemeen Plan van Aanleg voor de Antwerpse Agglomeratie. Maar ook dit plan werd niet gerealiseerd. De kleine ring zou evenwel als onderdeel van het nieuwe Belgische autosnelwegennet pas vanaf 1963 gerealiseerd worden. Voortaan zou het een moderne verkeersring worden, die in opeenvolgende ontwerpstadia, steeds meer groene en open ruimte zou opsorpen en uiteindelijk twee functies in zich zou verenigen: een snelweg voor doorgaand verkeer rond Antwerpen en een draaischijf voor gemengd lokaal en doorgaand verkeer.

Dat de Antwerpse ring ook als een potentieel aan moderne en hedendaagse functies kan beschouwd worden, blijkt uit de studie van architect Willem Jan Neutelings. In 1986 stelde hij in zijn rapport 'Ringcultuur' het volgende: 'De hoofdstelling van het project is dat er in de Europese steden een verjongingsmechanisme bestaat, waarbij een perifere ringzone zich onder invloed van een nieuwe maatschappelijke orde ontwikkelt tot een zelfstandig ruimtelijk-programmatisch element. In de vorige eeuw waren het de boulevards, gebouwd op de geslechte vestingwerken, die uitgroeiden tot de slagaders van de burgerlijke maatschappij. Op eenzelfde wijze ontwikkelden de zones langs stedelijke ringsnelwegen zich in onze tijd tot de centra van twintigste-eeuwse massacultuur, met hun sportcomplexen, motels, meubelpleinen, congrescentra, tentoonstellingshalen, rockpaleizen, volkstuinten en joggingbanen'. Vandaag zal het er op aankomen om het hybride karakter van deze ring en de erbij horende omgevingen, die dikwijls achterop bleven liggen in de moderne en postmoderne ontwikkeling van de stad, een nieuwe functie en een nieuwe vorm te geven.

Literatuur

- A. DE MOL, 'De aanleg van Groot-Antwerpen', in: Bouwkunst en Wederopbouw, 2, 4, 1942, pp.88-89.
- A. VAN DYCK, 'Der Grüngortel Antwerpen', in: Brüsseler Zeitung, okt. 1940.
- A. VAN DYCK, 'Urbanisatiemogelijkheden voor Groot-Antwerpen', in: Bouwkunst en Wederopbouw, 2, 11, 1942, pp.262-263.
- C. HANEKROOT, Algemeen Urbanisatieplan Groot-Antwerpen, korte samenvatting, Brussel (Ter Kameren- Hoger Instituut voor Sierkunsten), april 1936; dit document wordt bewaard in het Fonds Raphaël Verwilghen (ISRO, KUL).
- D. ROMBAUT, Op zoek naar de oorsprong van het ringtracé in Antwerpen, (onuitg. verh. Henry van de Velde-instituut), 1993.
- H. COOREMAN, 'Stedenbouwkundige problemen te Antwerpen', in: Bouw, 16 oktober 1948, pp.14-16.
- J. COENE, 'De E-3 Autoweg', in: Technisch-Wetenschappelijk Tijdschrift, 32, 1963, pp.193-198.
- P. LOMBAERDE et al., Bouwen is leven. Leven is bouwen, (Brussel), 1996, pp.24-25.
- P. LOMBAERDE, 'De verkeersring rond Antwerpen als onderdeel van het Duitse R.A.B.-net', in: Interbellum cahier, 9-10, 1997, pp.55-76.
- P.J. FLOUQUET, 'Principes et activités de la section d'architecture paysagère au Commissariat Général à la Restauration du Pays', in: Reconstruction, 4, 36-37, 1943, pp.1-7.
- V. JANSSENS, De Antwerpse ring en de grootstadgedachte tijdens WO II, (onuitg. verh. Henry van de Velde-instituut), 1994.
- W. DELIUS en W. SCHÜRSMANN, Gross-Antwerpen: ein Eingemeindungs- und Stadtbauproblem, Brussel, 1940.
- W.J. NEUTELINGS, De Ringcultuur, (Vlees en beton, 10), 1988.

Afstudeerprojecten

Museum voor de Postmoderne cultuur

Paul Gerretsen

mentoren: *Leen van Duin, Henk Muhl, Rypke Sierksma*



Schinkels Altes Museum is één van de eerste voorbeelden van een modern museum. Maar de ontstaansgeschiedenis ervan laat zien dat de zuiverheid van het concept twijfelachtig was. Binnen de bouwcommissie onstond tussen de architectuurgeschiedkundige Alois Hirt en Schinkel zelf een geschil over de indeling en functie van dit nieuwe type. In zijn kritiek stond Hirt alleen, zijn oppositie tegen het ontwerp, zou alleen invloed krijgen op de inscriptie van het fries: FRIDERICVS

GVILEMVS III STVDIO ANTIQVITATIS OMNIGENAE ET ARTIVM LIBERALIVM MVSEVM CONSTITVIT MDCCXXIII¹. Het gebouw, geheel volgens de plannen van Schinkel uitgevoerd, kreeg de naam die Hirt gaf aan het instituut dat hij graag had gezien: museum. Een benaming die tot dan toe voor ieder vanzelfsprekend verbonden was met het Mouseion van Ptolemaeus II te Alexandrië, een centrum van studie en wetenschap. Wat Schinkel echter voor ogen had, was een plaats waar het publiek, dat voor het eerst in relatie tot het kunstwerk was komen te staan, vermaakt en onderwezen zou worden. Hirt had

een gebouw gewild waarin de kunstenaar het middelpunt vormde, terwijl Schinkels ontwerp gericht was op de ervaring van de bezoekers. De centrale rotunda, bijvoorbeeld, moest de gemoedstoestand van de belangstellenden in dusdanige vervoering brengen dat deze volledig de schoonheid in de overige ruimten zouden kunnen ervaren. Het concept, dat Schinkel tot in de details als één onveranderbare constructie presenteerde, zou uiteindelijk de plaats van kunst binnen de maatschappij herdefiniëren en zelfs de essentie van het kunstwerk veranderen. Desondanks is het type, in concept, nooit wezenlijk veranderd, zodat ook nu nog bij ieder nieuw museum dezelfde punten van kritiek opspelen; zoals Hirt ze al formuleerde: 'de kunstwerken zijn er niet voor het museum; het museum zou er voor de kunstwerken moeten zijn.'²

1 Friedrich Wilhelm III stichtte dit museum voor de studie naar antiquiteiten van alle soorten en de schone kunsten.

2 Bron: Douglas Crimp, *The End of Art and the Origin of the Museum*, voor het eerts verschenen in *Art Journal* 1987 no.4; *On the Museum's Ruins*, Cambridge MIT Press, 1993.

Het museum in het tijdperk

De aanleiding van dit afstudeer project wordt gevormd door het idee dat er in de hedendaagse maatschappij een beter alternatief bestaat voor het museum als modern instituut. Hoewel het in theoretisch opzicht op zijn laatste benen loopt, kent het toch nog in de praktijk een steeds groeiende belangstelling. Verschuivingen in het werk van kunstenaars en veranderingen van de beschouwer in de hedendaagse maatschappij, hebben echter binnen de essentie van het museum een onverdedigbare situatie gecreëerd. Dit project probeert door middel van een beperkt onderzoek en een ontwerp het spanningsveld zichtbaar te maken waarbinnen het contemporaine museum functioneert. Daarom ook ligt de essentie van het plan meer in het ontwikkelen van een type dan in de status van een uitgewerkt architectonisch ontwerp. Het doel is niet om, zoals André Malraux, een volledig beeld te kunnen genereren van het cultuurgoed van de mens, of om het kunstwerk naar voren te schuiven als de reddende engel van de maatschappij. Het is het omschrijven van een nieuwe plaats waar de communicatie tussen het kunstwerk en de beschouwer plaats kan vinden, zodat een nieuwe verbinding kan worden gemaakt, en dit is het doel, tussen het alledaagse (of het hedendaagse) en de verbeelding.

Dit heeft geresulteerd in een ontwerp voor een museum waarin het kunstwerk niet meer als object aanwezig is, maar waarin het geprojecteerd wordt. De inhoud bestaat uit alle kunst die op het platte vlak is vervaardigd en dus ge(re)produceerd kan worden. Zo komt de essentie, het beeld, sterker naar voren, en blijkt hoe een verandering die wij beoordelen als een verlies, in zich een verrijking kan bevatten, waarin opnieuw een herleven kan beginnen. Want in feite is het kunstwerk in het museum altijd al artificieel geweest, zover zelfs dat het juist het museum is dat voelbaar maakt hoe het kunstwerk van fase overgaat (van vast rechtstreeks naar damp), hoe het sterft. In dit postmoderne museum, is het kunstwerk bij voorbaat al vertrokken. Hiervoor nemen we aan dat voor de huidige beschouwer het verschil tussen de projectie en het 'eigenlijke' kunstwerk niet langer van belang is, daarnaast zijn er natuurlijk tendensen gaande in de nieuwste kunst die een

devaluatie van het kunstwerk als uniek object laten zien. Een collectie, als een niet-taxonomische verzameling aan beelden die elektronisch ontsloten is, heeft in deze context tot doel door middel van een fragmentarisch beeld het verleden, de toekomst en het heden in eenzelfde dimensie te beschouwen.

Alleen zeer ten dele spelen de technische verworvenheden van de afgelopen tijd een rol in het museum van de projectie, ook specifieke kunst is niet van directe invloed op het concept. De uitwerking is verdeeld in een theoretisch en een architectonisch deel, welke bewust gescheiden zijn gehouden. Twee teksten zijn het resultaat van de studie in de theorie van het museum. In de eerste wordt nagegaan welke ontwikkelingen te onderkennen zijn in de relatie van beschouwer tot het kunstwerk binnen de museumcontext. In de tweede tekst wordt ingegaan op de waarde van het verzamelobject binnen-, en de ontstaansgeschiedenis van de collectie. Voor het architectonische deel is eerst een literatuuronderzoek gedaan naar 25 bekende musea, dat resulteerde in een schematisch overzicht van enkele kenmerkende typologische aspecten van musea. Vijf musea hiervan zijn nader toegelicht en hebben een meer uitgebreide analyse ondergaan. Uit deze gegevens is in overeenstemming met het planconcept een programma van eisen opgesteld voor een museum in een grootstedelijke context.

Radio City en de deal van de Zuidas

Het structuurplan voor de Zuidas heeft als achtergrond een masterplan dat uitgaat van een ontwikkeling van het gebied in twintig jaar. In het masterplan worden het 'helen van het stedelijk weefsel' en het genereren van 'kwalitatief hoogstaande openbare ruimte' als belangrijkste argumenten aangedragen voor het ondergronds brengen van alle infrastructuur. Hoe twijfelachtig deze 'heling' en 'kwaliteit' ook, er is een methode bedacht die door een haasje-over strategie in een aantal stappen een vrije bouwlocatie creëert. Op de vrijgekomen ruimte moeten met een voor Nederland ongekeende dichtheid kantoren worden ontwikkeld, waarbij de exploitatie binnen een vaste structuur voor het grootste deel aan ontwikkelaars of bedrijven wordt overgelaten. De deal die hierbij gebruikt wordt is tekenend voor de ontwikkeling van een hedendaagse A-locatie. Het mag duidelijk zijn dat het plan uit nood geboren is, nu na jaren vergetelheid de gemeente Amsterdam wordt in gehaald door de feiten. Inmiddels is het nieuwe ABN-AMRO gebouw opgeleverd en staan verschillende grote ondernemingen in de rij een zelfde eigen ontwikkeling te starten. Daarnaast past het plan tevens in de tendens van een terugtredende overheid, die zich aan haar werkelijke verantwoordelijkheden onttrekt. Zo ontstaat de paradoxale situatie dat met 2 miljard gulden overheidsgeld, onder de noemer van het collectief belang, een bouwlocatie wordt gecreëerd, waarvan het bedrijfsleven de winst opstrijkt.

Voor het centrum van het Zuidas gebied is door hetzelfde bureau dat de bouw van het ABN-AMRO gebouw begeleidde nu een voorlopig inrichtingsplan gemaakt. Vanuit een soort Nederlandse 'zoning-laws' is een schaakbordpatroon ontstaan, dat aangeeft waar hoog- en laagbouw kunnen ontstaan. Daglicht, aanvliegroutes en een straalverbinding beperken de bouwhoogte echter tot honderd meter, zodat van werkelijke congestie geen sprake is. De hechte structuur van het plan is een waarborg voor coherentie, terwijl de torentjes binnen het plan, ruimte voor schijnbare onbepaaldheid bieden. Er is sprake van een soort 'binnenste buiten' gekeerde 'lobotomy', waarin flinterdunne 'matige' architectuur, een wenselijke 'Corporate Identity' moet communiceren en tegelijkertijd de

werkelijke monofunktionaliteit verhuult.

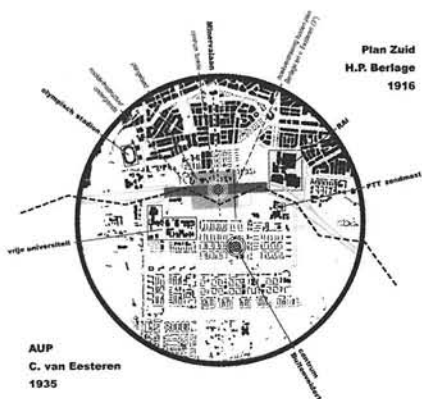
De achtergrond van het Rockefeller Center is bekend genoeg, maar de overeenkomsten met het Zuidas project zijn treffend. De bouw van het Center, op het dieptepunt van de depressie, zou een inzet tonen van cultuur als optimaliserings tactiek. 'De beheerders van het Rockefeller Center waren zich er zeer wel van bewust dat het economische risico van een zo reusachtige onderneming op het dieptepunt van de economische wereldcrisis als een ondubbelzinnige bijdrage aan het algemeen welzijn moest worden voorgesteld.'³ Twee grote theaters moesten op een ongekeende schaal vermaak bieden dat ten opzichte van het er oorspronkelijk geplande operagebouw een hoogst dubieus cultureel gehalte had. Ook de Zuidas en sinds kort eigenlijk alle 'grootstedelijk' ontwikkelingslocaties voor de kantorensector, worden alleen haalbaar geacht door het inzetten van aan het doel wezensvreemde functies, zoals winkelcentra, uitgaansgelegenheden en woningen. De essentie van het leven en het bouwen is ondergeschikt gemaakt aan het werken.

Juist de media die het Rockefeller Center had mogelijk gemaakt, maakte haar tegelijkertijd overbodig. Het vergaan van de monumentaliteit die ingeruild werd voor de controlerende werking die vanuit de nieuwe media afkomstig was, werd tastbaar in de uitbreiding van het Rockefeller Center met drie ongearticuleerde geëxtrudeerde wolkenkrabbers. Door de uitvinding van de tl-buis konden ze het maximale vloeroppervlak benutten, maar hun monumentaliteit als generend principe hadden ze afgelegd. De vraag naar een nieuw soort monumentaliteit, zoals die op de Zuidas is te vinden, is verbonden aan de drang naar identificatie. Duidelijk zal echter ook zijn dat het succes van het Rockefeller gebied, gebaseerd is op het implanteren van een megalomaan project als generator voor stedelijkheid. Ook bij het Zuidas gebied moet de inbreng van artificiële congestie op het niveau van de stedelijke functies, een generator vormen voor de ontwikkeling van de vierkante meters kantoorvloer.

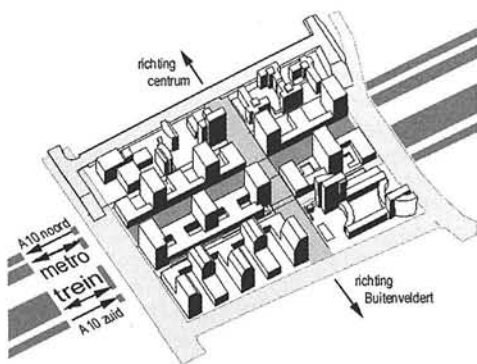
Binnen het gebied nemen het station met daar tegenover het geplande museum een centrale plaats in. De onderlinge verwantschap, stamt al uit de tijd dat beide typen hun opgang maakten,

3 Kenneth Frampton, *Moderne Architectuur, Een kritische geschiedenis*, p.271.

waarin het station en het museum, zoals Proust belicht, beide gebouwen zijn die de scheiding tussen twee werelden aanduiden. Het museum als vertrekpunt voor een reis in de verbeelding en het station als vertrekpunt van een reis in de ruimte. Voor de invulling van het centrum van het Zuidas plan, waar station en museum opgaan in een dichte strook bebouwing, is het zinvol de geprojecteerde service-functies te concentreren. Zo ontstaat een strook-bouwwerk, dat door zijn multifunctionaliteit en door zijn aansluiting op het infrastructuurnet kan dienen als generator voor stedelijkheid. Het paar station-museum flankeert hierbij het werkelijke centrum, een verdiept stuk van de Minerva-as. De indifferente ruimte heeft hierbinnen een belangrijke functie voor het waarborgen van de werkelijke collectieve ruimte, die uiteindelijk de levendigheid van het gebied moet garanderen.



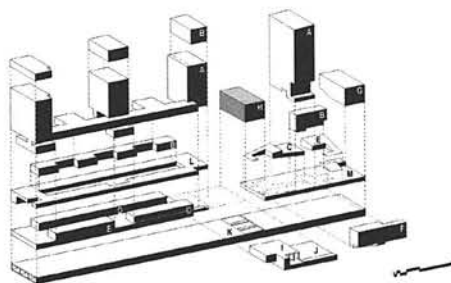
Zuidas tussen plan Berlage en van Eesteren



Voorlopig plan voor de ontwikkeling van de Zuidas (Pi de Bruyn)



Rockefeller Center en Zuidas op een zelfde schaal



Centrale strook als generator voor stedelijkheid

- A Kantoren
- B Woningen
- C Winkels
- D Warenhuis
- E Horeca
- F Hotel
- G Bioscoop
- H Museum
- I Station
- J Busstation
- K Sporen & Perrons
- L Parkeren stad
- M Parkeren regio

Constructie

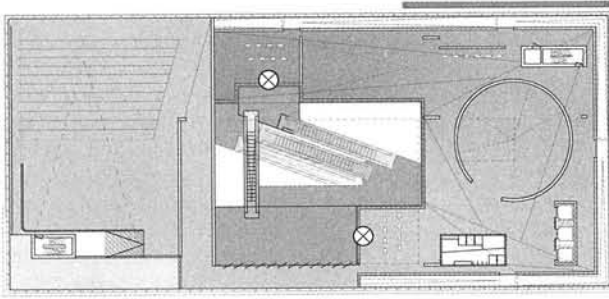
Voor het opstellen van het programma zijn de resultaten gebruikt van de uitgebreide analyse van vijf musea. Hier zijn de criteria niet de aard van de specifieke ruimten maar de omvang. Het aantal bezoekers bepaalt de omvang: 150.000 bezoekers per jaar = 8000m². Het concept van een museum van projectie maakt dat een routing als van een traditioneel museum overbodig. Want op iedere plek is de hele collectie te zien. Verschillende mate van controle over wat men te zien krijgt wordt ingezet als structurerend principe van het ruimtegebruik. Op deze manier ontstaan er verschillende gebieden met een eigen graad van controle en interactie. Zo wordt het programma verdeeld in vijf vormen van museale ervaring, vijf musea, die noodzakelijk zijn geworden door enerzijds het verlies van het aura van het originele werk en anderzijds door het verlies van de plaatsgebondenheid van het kunstwerk, er moet een 'kunstmatige' peristaltische beweging op gang gebracht worden. De mate van controle over het getoonde wordt op deze manier rechtstreeks verbonden met de bezoekerscapaciteit van het museum. Op deze manier wordt de infrastructuur niet noodzakelijk voor de functionaliteit van het gebouw, zoals in de traditionele musea het geval is, maar voor de capaciteit van het museum. Zoals in een station de lengte van het perron maatgevend is voor de capaciteit van het programma.

Het museum begint al als men de trein uitstapt. Boven de perrons bevindt zich een galerij, die tegelijkertijd ontsluiting is en een blik in het museum bied. Zoals de forens dagelijks met een ongecontroleerde hoeveelheid reclame wordt geconfronteerd. Vanuit het station voeren automatische trappen rechtstreeks het museum binnen, dezelfde trappen die ook de ontsluiting verzorgen. De onzekerheid over de merkwaardige billboardachtige projecties in het station, wordt verhevigd en een blik in het gebouw doet vermoeden dat men de verkeerde afslag heeft genomen. Daar de trappen slechts een richting opgaan, is de verdwaalde passant gedwongen het gebouw binnen te gaan – hij is al binnen. Hij bevindt zich op een hellend vlak. Voor hem worden op groot formaat beelden vertoond met een nog onduidelijke sequentie, maar zijn gebiologeerde medebezoekers, lijken meer controle te

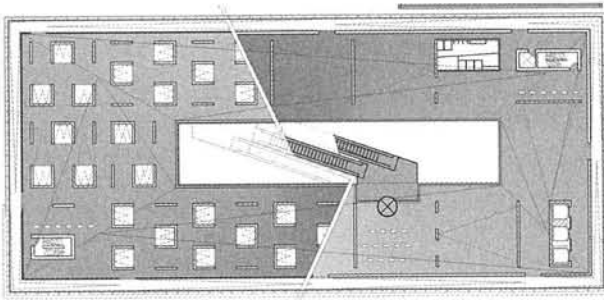
hebben. Op de brede hellingbaan, die in een spiraalbeweging door het gehele gebouw loopt, bevinden zich de ruimten die nog het meest aan een traditioneel museum doen denken. Door perforaties in de buitenwand komt de toevallige bezoeker op een systeem van smalle hellingbanen, dat in tegengestelde richting het gebouw ontsluit. Al dalend komt hij in de ingewanden van het museum. De dragers van de vloeren erboven worden gevormd door opengewerkte cellen die de beschouwer directe controle biedt over wat hij te zien krijgt, maar hij staat door de open structuur tevens in direct contact met medebezoekers en de buitenwereld. De laatste stap van ervaring wordt alleen geboden aan hen die de toegang kunnen vinden tot een ruimte, die zich in het gebouw bevindt, maar er geen relatie mee heeft. Hier binnen wordt het geheel aan beelden op een rond projectie scherm vertoond. Geheel afgesloten van de buitenwereld, vormt het een wereld in zichzelf.

Literatuur

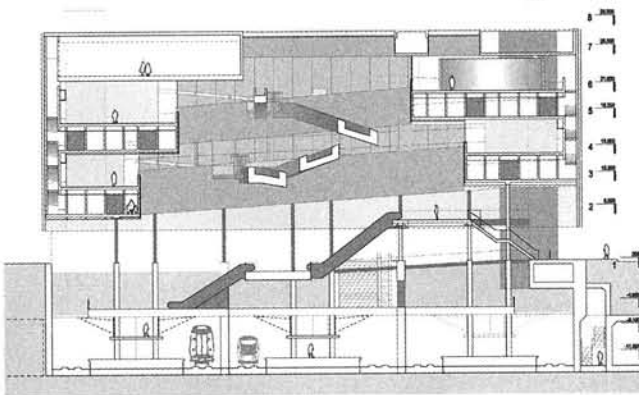
- Adorno, Theodor W. 'Valéry Proust Museum', oorspronkelijk verschenen in *Die neue Rundschau* 1953 en *Prismen* (Suhrkamp Verlag, 1955).
- Balfour, Alan. *Rockefeller Center: Architecture as Theater*. (New York, McGraw-Hill Book Company, 1978)
- Benjamin, Walter. 'Het Kunstwerk in het tijdperk van zijn technische reproduceerbaarheid.' In: *Het Kunstwerk in het tijdperk van zijn technische reproduceerbaarheid*. (Nijmegen, SUN, 1985), pp. 7-42.
- 'Ich packe meine Bibliothek aus.' In: *GS IV[1]* (Suhrkamp Verlag), pp. 388-396.
- Buck-Morss, Susan. *The Origin of Negative Dialectics*. (Hassocks, Sussex, The Harvester Press, 1977).
- Danto, Arthur C. *After the end of art* (Princeton, New Jersey, Princeton university press, 1997).



verdieping 6
21.600



verdieping 4
13.800



langsdoorsnede

- Douglas Crimp, 'The End of Art and the Origin of the Museum', voor het eerts verschenen in Art Journal 1987 no.4; On the Museum's Ruins, (Cambridge, MIT Press, 1993).
- Fenton, Joseph; Holl, Steven. 'Hybrid Buildings', Pamphlet Architecture No. 11 (New York, San Francisco, Stout Architectural Books, 1985)
- Findlen, Paula. Possesing nature. (Berkeley, University of California Press, 1994).
- Frampton, Kenneth. Moderne Architectuur; Een kritische geschiedenis. (Nijmegen, SUN, nederlandse vert. 1988)
- Huysen, Andreas. After the great divide. (Bloomington, Indiana University Press, 1986).
- Koolhaas, Rem. Delirious New York. (Rotterdam, 010 Publishers, new edition 1994)
- Winkel, Camiel van. "De tijdgeest als lacune, Masterplan Zuidas Amsterdam", Archis 12-1997.

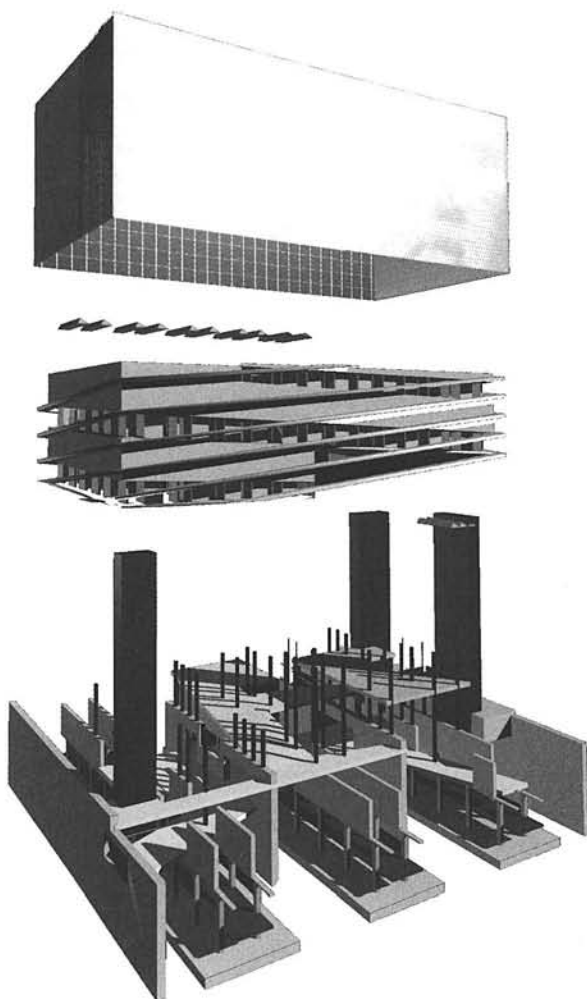
Hybride

Het afstudeerproject kent verschillende graden van hybridisering, met uiteenlopende oorzaken. Zo worden in de centrumstrook, naast het station en het museum verschillende andere centrumfuncties ondergebracht. De op service gerichte onderdelen in het plan hebben dan niet alleen binnen deze 'stedelijke hybride' een onderlinge relatie, maar zijn ook dienend voor de gebouwen in de omgeving. De congestie is in dit geval niet de oorzaak van de hybridisering van het programma binnen het gebouw, maar wordt artificieel ingebracht om een stedelijke atmosfeer te genereren, die de vierkante meter prijs van het hele gebied doet stijgen en daarmee de kans van het slagen van deze A-locatie. Binnen het centrumgebouw kunnen ook verschillende hybride niveau's worden onderkend. Aan de ene kant bestaan er functies die een relatie met elkaar aangaan. In de laagste niveaus, waar een bepaalde mate van toegankelijkheid, voetgangersstromen op gang brengen veranderen sequenties van functies tot gebieden waar deze in elkaar overlopen. Naar boven toe staan de functies naast elkaar in een vreedzame coëxistentie.

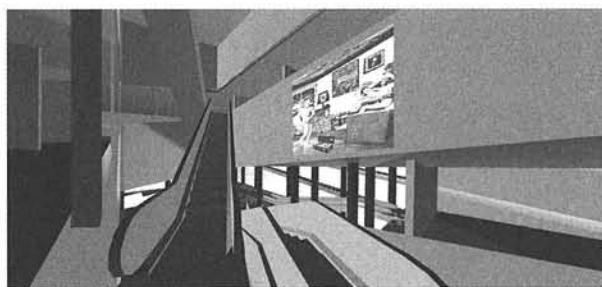
Het museum voor de Postmoderne cultuur, dat binnen de 'stedelijke hybride' een centrale plaats heeft, kent de hybridisering een andere vorm toe. Hierin is geen sprake van een functionele hybride, maar neemt het gebouw in typologisch opzicht (om zich te kunnen handhaven) verschillende aspecten van andere stedelijke typen over. Elementen van een bioscoop, een warenhuis een parkeergarage enz. komen in het museum naar voren. Het genereren van verwarring, is in het gebouw een methode van vervreemding, die ook op dit niveau is terug te vinden. Er zou dus kunnen worden gesproken van een typologische hybride. Omdat de typologie van het klassieke museum onhoudbaar is geworden, wordt gezocht naar een nieuwe typologie voor het museum. Hoewel specifiek in bepaalde opzichten, speelt de uitwerking zich toch af op het vlak van de typologie.

Naast het bestaan van gebouwen met verschillende functies of typologische hybriden bestaat er ook een andere categorie van hybride ruimten. Dat zijn ruimten, waarvan de functie niet of nog niet duidelijk is. Ook ruimtes in de stad die

niet gedefinieerd zijn, of moeilijk definiëerbaar zijn kunnen hybride zijn. Daar waar de ruimte gelaten wordt voor een (nog) onbekend programma, ontstaat ruimte voor het nieuwe. Voor een architect is het een vrijwel onmogelijke opgave het onplanbare te plannen. Want de Indifferente Hybride is geen restruimte of vergeeten gebied, het is een specifiek vormgegeven plek, waarvan de functionele kwaliteit vooralsnog onduidelijk is, maar waarin een bepaalde druk van omliggend programma gebruik noodzaakt. De Indifferente Hybride is een Hybride door datgene wat het omgeeft, de ruimte die een stad nodig heeft voor ontwikkeling, daar waar de mogelijkheden voor de toekomst kunnen ontstaan.



Exploded view



Interieur perspectieven

Onder de Vijzelgracht

Een ontwerp voor een metrostation onder de binnenstad van Amsterdam

Jan van Wolfswinkel

mentoren: Bk: Friedjof van den Berg, Herman van Wegen, Henco Bekkering,

Peter Luscuere

Ct: J.N.J.A. Vambersky, E. Horvat, W.J. Raven, W.C.G. Snelders



In Amsterdam wordt gewerkt aan de voorbereidingen voor de komst van de Noord/Zuidlijn, de nieuwe metrolijn die er in de toekomst voor moet zorgen dat de binnenstad van Amsterdam bereikbaar blijft. De stations in de binnenstad liggen ondergronds. Voor één van deze stations is een ontwerp gemaakt getiteld 'Onder de Vijzelgracht'. Aan het station is een eveneens ondergronds gelegen verzamelgebouw gekoppeld. Door de vergaande ruimtelijke integratie van station en verzamelgebouw is 'Onder de Vijzelgracht' uitgegroeid tot een hybride waarin infrastructuur en gebouw zijn samengesmolten tot één complex.

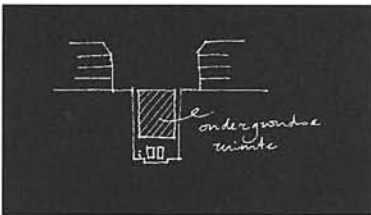
Het ontwerp 'Onder de Vijzelgracht' maakt deel uit van een onderzoek naar belevingsaspecten van ondergrondse ruimten en illustreert

de mogelijkheden van ondergronds ruimtegebruik. Een belangrijk aspect van het onderzoek is de multi-disciplinaire invalshoek waarin vooral de wisselwerking tussen constructief en architectonisch ontwerpen een rol speelt. Het onderzoek is dan ook het afstudeerproject waarmee zowel de studie civiele techniek als de studie architectuur is afgerond.

Hoofdvraag

Een deel van het tracé van de Noord/Zuidlijn kruist de historische binnenstad van Amsterdam. Om de overlast tijdens de bouw zoveel als mogelijk te beperken wordt dit deel van het tracé uitgevoerd als geboorde tunnel. Door de vereiste diepe ligging van de tunnel liggen ook de stations op grote diepte. Het perron van station Vijzelgracht ligt 25m beneden het maaiveldniveau in een bouwput die vanaf het maaiveld gebouwd wordt. Door de grote diepte is in de put erboven (tussen het station en het maaiveld) ruimte beschikbaar. Deze ruimte staat centraal in de ontwerpogpave.

- Op welke wijze kan de ruimte tussen station en maaiveld gebruikt worden?
- Op welke wijze kan gebruik van de ruimte een positieve bijdrage leveren aan de beleving van het metrostation en aan de stedelijke dynamiek die in de omgeving van het station zal optreden als gevolg van de komst van de Noord/Zuidlijn?



De ruimte tussen station en maaiveld is beschikbaar door de diepe ligging van de stations

Locatie

Het ruimtelijk systeem van de binnenstad bestaat uit concentrische ringen en radialen. De ringen zijn de grachten en de radialen de ontsluitingswegen van de binnenstad. De buitenste ring wordt gevormd door de Singelgracht. Op plaatsen waar de Singelgracht door radialen wordt gekruist zijn vaak pleinen en grootstedelijke voorzieningen aanwezig. Daar bruist de stad. Aan de aanwezigheid van deze stedelijke knooppunten dankt de Singelgracht haar allure en haar tweede naam; het Collier van Amsterdam. Station Vijzelgracht ligt op het kruispunt van de Vijzelradiaal en de Singelgracht. Een kruising van een radiaal en Singelgracht die nog de allure mist van andere plekken langs de Singelgracht. De locatie heeft echter wél de potentie uit te groeien tot één van de parels aan 'Collier van Amsterdam'.

Methode

'Onder de Vijzelgracht' is onderdeel van een onderzoek naar belevingsaspecten van ondergrondse ruimten. Dit onderzoek bestaat uit drie delen; theorie; checklist; ontwerp. In het eerste deel is het begrip ruimtebeleving beschreven. Onderzocht is welke condities aan een ondergrondse ruimte gesteld moeten worden om een positieve beleving te bereiken. Daarnaast zijn in het eerste deel de eigenschappen van ondergrondse ruimten beschreven. In het tweede deel, de checklist, worden de opgestelde condities en de eigenschappen met elkaar geconfronteerd. Bij congruentie wordt een ruimte positief beleefd. Een begin is gemaakt met het opstellen

Niveau	Checkpunt
Algemeen: 0	-Betekenis -Inspiratie -Ontwerpproces -Analyse
Stad: 1	-Ordering
Stad - ruimte: 2	-Identiteit -Uitzicht -Toegankelijkheid -Oriëntatie -Ruimtedifferentiatie
Ruimte: 3	-Morfologie -Binnenklimaat -Sociale veiligheid -Brandveiligheid -Claustrofobie -Complexiteit -Detailering -Beheer

De checkpunten uit de checklist die tijdens het ontwerpproces dienst deed als ontwerp- en toetsingsinstrument

van concrete richtlijnen voor het ontwerp van ondergrondse ruimten. In het derde deel zijn de theorie en de checklist toegepast in een ontwerpogpave. In dit deel is 'Onder de Vijzelgracht' tot stand gekomen.

In de ontwerpogpave is in drie stappen naar het uiteindelijke ontwerp toegewerkt.

- Analyse van het bestaande ontwerp met behulp van de checklist
- Bepalen van een programma voor de ruimte tussen station en maaiveld
- Ontwerp van de hybride 'Onder de Vijzelgracht'

Analyse bestaande ontwerp Aan hand van de opgestelde checklist is het bestaande ontwerp voor de Noord/Zuidlijn geanalyseerd. Omdat de Noord/Zuidlijn nog niet is aanbesteed is informatie over het bestaande ontwerp slechts mondjesmaat beschikbaar. Belangrijkste bronnen zijn informatiefolders en interviews met ontwerpers van het Ontwerpbureau Noord/Zuidlijn.

Bepalen van programma Het programma voor de ruimte is bepaald na een analyse van de beschikbare ruimte en van de ruimtelijk economische situatie van de stationsomgeving. Gegevens over het in de stationsomgeving aanwezige programma en over het gevoerde beleid zijn verkregen via de dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam en middels interviews.

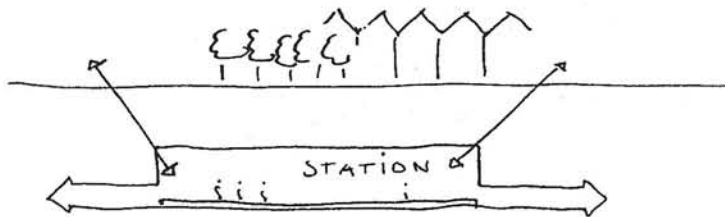
Ontwerp 'Onder de Vijzelgracht' Als eerste is een programma van eisen opgesteld voor het

metrostation en het verzamelgebouw.

Vervolgens is een concept ontwikkeld dat ten slotte ruimtelijk is uitgewerkt. Er is niet gestreefd naar een compleet en gedetailleerd uitgewerkt ontwerp. Het ontwerpproces is benaderd vanuit een aantal onderzoeksthema's. Deze thema's bepalen de accenten in de uitwerking. De belangrijkste thema's zijn de beleving van het ondergrondse complex, de winst van de hybride station-verzamelgebouw en de stedelijke dynamiek die ontstaat als gevolg van de komst van de Noord/Zuidlijn.

Check bestaande ontwerp De stations in het bestaande ontwerp zijn ontworpen als sobere, doeltreffende reizigersmachines. De stations zijn geworden tot langgerekte platte dozen op een diepte van meer dan 20m. Op de koppen worden deze dozen door middel van roltrappen ontsloten. Omdat de stations enkel via de toegangen raken aan de omgeving staan de stations min of meer onverschillig ten opzichte van hun omgeving. Het sturing geven aan de stedelijke dynamiek die als gevolg van de komst van de Noord/Zuidlijn zeker op zal treden is hierdoor nauwelijks meer mogelijk.

De verwachting is dat de stations in de toekomst niet onprettig beleefd worden. Dit vooral dankzij de nadruk die tijdens het ontwerpproces op de functionaliteit van de stations is gelegd. Het gevoel blijft dat de ruimtelijke mogelijkheden van de opgave niet zijn uitgebuit. De stations missen allure.

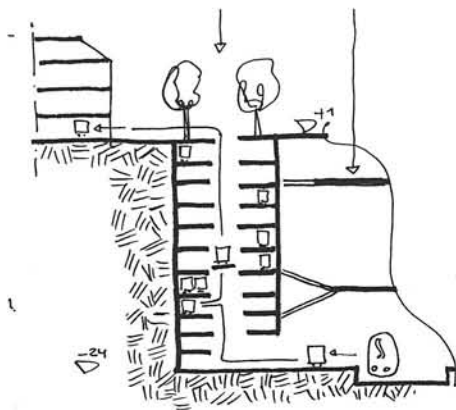


Door de nadruk op de functionaliteit kan het huidige ontwerp beschreven worden als een goedlopende reizigersmachine

Programma De beschikbare ruimte boven station Vijzelgracht is ingevuld met een verzamelgebouw. Het gebouw verzamelt mensen en functies en biedt ruimte aan een scala van activiteiten. Bijvoorbeeld: vergaderen, cursussen, kleinschalige detailhandel, squashes, galeries en ateliers.

Het verzamelgebouw sluit aan op de specifieke eigenschappen van de locatie. Het verzamelgebouw profiteert van de superbereikbaarheid als gevolg van de aanwezigheid van het station en is een aanvulling op het kleinschalige kantorenmilieu in de zuidelijke grachtengordel. Daarnaast kunnen gebruikers van het verzamelgebouw profiteren van voorzieningen in de directe stationsomgeving; de Franshalsbuurt in de Pijp als het 'Quartier Latin' van Amsterdam en het Rijksmuseum, de Heinekenbrouwerij en rondvaartboten langs de Singel.

Naast het bovengenoemde hoogwaardige programma kan het gebouw ook dienst doen als opslagplaats. Opslag van goederen van winkeliers of als bewonersgarage. De goederen kunnen aangevoerd worden via de Noord/Zuidlijn wat de druk van het vrachtverkeer op de binnenstad van Amsterdam sterk zou verminderen.

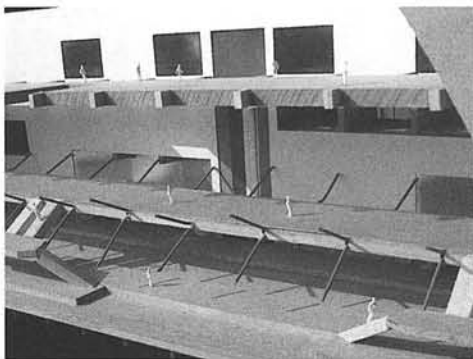


De ruimten tussen de ribben kunnen ook gebruikt worden voor opslag van goederen

'Onder de Vijzelgracht' De centrale ruimte in het ontwerp is de stationshal. De stationshal heeft een voor ondergrondse stations ongewoon grote hoogte (15m). Dit is onder andere mogelijk door de grote stijfheid van verticale ribbenstructuur die de wand van de bouwput vormt. Tussen deze ribben bevinden zich de kleinschalige ruimten (6x6m) waarin de bovengenoemde activiteiten plaats kunnen vinden. Deze ruimten kijken direct uit op de stationshal. Boven de hal bevindt zich een grote kolomvrije vloer. Deze vloer meet 17x130m en is geschikt voor bijvoorbeeld grotere exposities.

Het station en het verzamelgebouw worden ontsloten door middel van een luchtbrug. Deze loopt op een hoogte van 7m boven de perrons door de hoge stationshal. De luchtbrug heeft de straatnaam 'Onder de Vijzelgracht' en het karakter van een passage. Zowel de perrons als de ruimten van het verzamelgebouw zijn vanaf de luchtbrug bereikbaar.

Het verzamelgebouw is vergelijkbaar met de bovengrondse bebouwing van Amsterdam. De stadshuizen op het maaiveld hebben in de loop van de tijd onderdak geboden aan diverse programma's. De stadshuizen zijn casco's die voldoende vrijheid bezitten om de verschillende programma's in zich op te nemen. Op een zelfde wijze is het verzamelgebouw als een casco ontworpen. Hierdoor is het mogelijk dat het verzamelgebouw, door zijn ondergrondse ligging voor eeuwen gebouwd, in de loop van de tijd ruimte kan bieden aan verschillende functies. De struc-



Blik in de stationshal. Te zien zijn de luchtbrug die de perrons en het verzamelgebouw ontsluit en de ruimten van het verzamelgebouw die uitzien op de stationshal

tuur van het casco is gegeven met de verticale ribben van de diepwand.

De komst van het station geeft op een aantal manieren een positieve impuls aan de stationsomgeving. De verkeerssituatie kan in één beweging met de komst van het station gewijzigd worden; het Weteringcircuit wordt vervangen door een haakse kruising. Hierdoor wordt het groen dat versnipperd en onbereikbaar was door de dominante aanwezigheid van autoverkeer verdeeld in twee duidelijke stukken. Aan de Zuidzijde dringt het groen vanaf de Singel tragsgewijs het station binnen. De plek wordt aantrekkelijk voor de vestiging van een grootstedelijke voorziening.

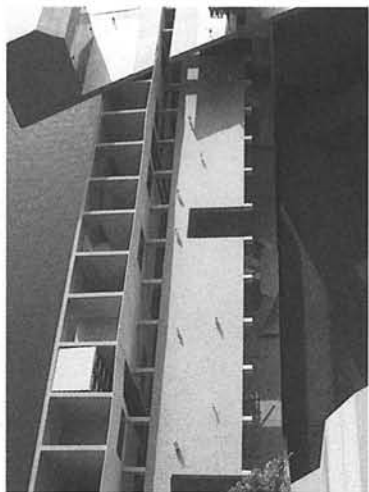
De zuidelijke toegang van het station wordt gezien als de belangrijkste. Deze ingang ligt op de kruising van de Vijzelradiaal met de Singelgracht en wordt daarmee het bronpunt van de nieuwe parel aan het 'Collier van Amsterdam'.

Belevingsaspecten Ondanks de grote diepte waarop de perrons liggen, kenmerkt de stationshal zich door een grote mate van openheid en contact met de bovengrond. Deze openheid is verwezenlijkt door het realiseren van daglichttoetreding tot op de perrons en van een aantal zichtlijnen. Zowel het daglicht als de zichtlijnen

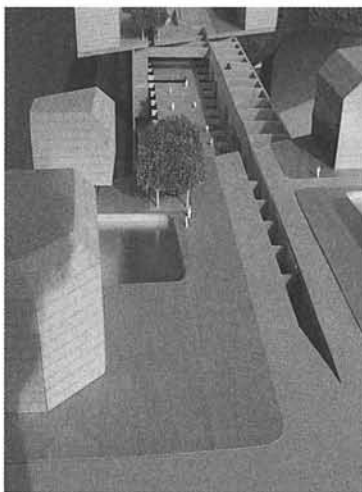
spelen een essentiële rol in de route die de reizigers afleggen.

Vanaf de bordessen tussen perron en luchtbrug lopen zichtlijnen door de vides in de expositievloer naar buiten. Hierdoor worden bij het verlaten van de stations de lucht, de bomen en voorbijrijdende trams zichtbaar. De tweede zichtlijn ondersteunt de toegankelijkheid van het station. Vanaf het maaiveld kan bij zowel de noordelijke als de zuidelijke toegang tot op het perron gekeken worden. Bij de zuidingang is, komend vanuit de Pijp zelfs vanaf de brug over de Singelgracht het perron zichtbaar. Over een afstand van 100m kan op het 24m lager gelegen perron gekeken worden!

Hybride Het combineren van het station en het verzamelgebouw heeft duidelijke voordelen. Station en verzamelgebouw profiteren van elkaar. Voor het verzamelgebouw is geen plek denkbaar die beter bereikbaar is en de stationshal wordt levendiger door de aanwezigheid van gebruikers van het verzamelgebouw. Het verzamelgebouw is de etalage van de stationsomgeving en voor de reiziger begint de stad niet op het maaiveld maar op het perron, 25m onder de grond. Het verzamelgebouw is de schakel tussen station en stad; het biedt de mogelijkheid extra programma direct op het station te vestigen en stuurt de impuls van de komst van het



Bovenaanzicht van het verzamelgebouw. Links de kleinschalige ruimten tussen de ribben, rechts de expositievloer boven de stationshal.



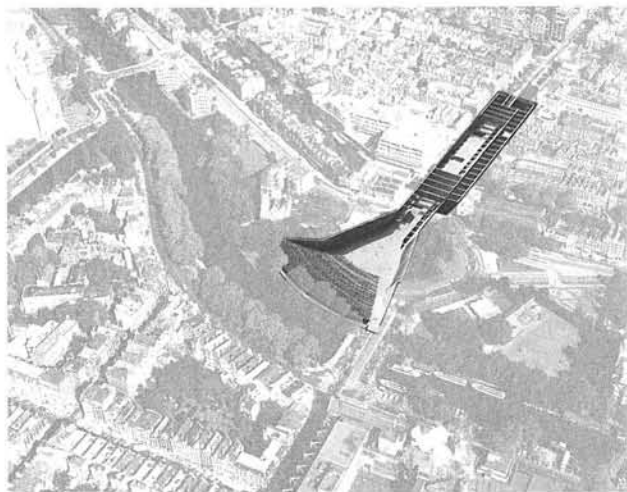
Op het maaiveld is tussen twee tramrails een lichtstrook aangebracht

station op zijn omgeving. Het hybride karakter geldt ook de constructie. Door de ribbenstructuur van het verzamelgebouw is het mogelijk de hoge transparante hal van het station te realiseren.

Discussie

Het resultaat van het project is illustratief voor wat de gevolgde ontwerpbenadering van metrostations kan opleveren. Kenmerkend in die benadering is de voortdurende aandacht voor de wisselwerking van het station en zijn omgeving. Door de toepassing van een hybride kan deze wisselwerking in positieve zin uitgebuit en gestuurd worden. Het ontwerp laat duidelijk zien welke winst hybriden op kunnen leveren voor zowel de ruimtelijke kwaliteit als voor het economisch functioneren van het hybride complex en zijn omgeving.

De brede onderzoeksopzet van het afstudeerproject heeft het volgende voordeel. Door de combinatie van theoretisch onderzoek met ontwerpen wordt de theorie direct getoetst op zijn praktische bruikbaarheid en worden ontwerpbeslissingen meer inzichtelijke en beter verifieerbaar.



De maquette in een luchtfoto gemonteerd. De royale zuidelijke toegang ligt boven op het kruispunt van de Vijzelradial en de Singelgracht.

Literatuur

- Bontje, Leo 'Van Noord naar Zuid', Plan Amsterdam jg 3 no.5, dRO Amsterdam, Amsterdam, juni 1997
- Boyer, L.L. '5th ICUSESS '92', Delft University Press, Delft, 1992
- Santen, C 'Daylight and building underground'
- Sikkel H.A. 'Design and use of underground public space'
- Carmody, J. en Sterling, R. 'Underground Space Design', Van Nostrand Reinhold, New York, 1993
- Golany, Gideon S. en Ojima, Toshio. 'Geo-Space Urban Design', John Wiley & Sons, Inc., New York, 1996
- Voordt, D.J.M. van der, van Wegen, H.B.R. 'Sociaal veilig Ontwerpen' OSPA, Delft 1990
- Westrik, J. 'Stedebouwkundige ontwerpmethoden', Publikatie buro bouwkunde, Delft, 1989
- Wit, ir.J.C.W.M. de, Hutteman, ing. M. 'Noord/Zuidlijn Amsterdam' cement no.10, 1998
- 'De ruimtelijke en functionele ontwikkelingsmogelijkheden langs het tracé van de Noord/Zuidlijn in de binnenstad' verslag werkconferentie april '95
- 'Ruimtegebruik en mobiliteit' Ideeënboek, VROM, 1997

Stadsblok in centrumruit

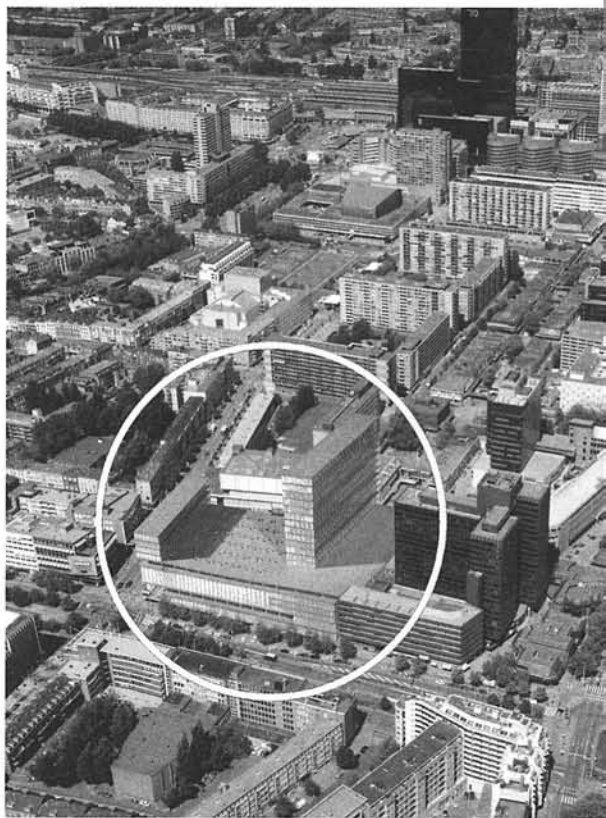
Like Bijlsma

mentoren: Max Risselada, Han Meyer, Henk Muhl



De Rotterdamse binnenstad kan beschouwd worden als een monofunctionele shoppingmall. Na sluitingstijd is het gebied uitgestorven. Om deze situatie te veranderen zal het bestaande programma aangevuld moeten worden met andere functies, zodat het centrum zich kan ontwikkelen tot een veelzijdige stad. De aanwezige potenties -zoals de nabijheid van voorzieningen, de goede bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteiten- zullen hierbij uitgebuit moeten worden.

In dit onderzoek wordt de centrumruit opgevat als een gelaagde stad; een stad die gelijktijdig als shoppingmall en woonplek functioneert en zodoende zowel een buurt- als een centrumfunctie kan vervullen. Hiertoe wordt een aantal functies, die zowel door buurtbewoners als stadbewoners gebruikt kan worden, op een strategische plek toegevoegd. Naast een diversificatie van programma zorgt de introductie van de gelaagde stad ook voor het ontstaan van verschillende gebruiksrhythmes gedurende de dag of het jaar. Bij de architectonische uitwerking wordt uitgegaan van plekspecifieke kenmerken: wederopbouw, lege straten en glazen torens.



Hybride

Het toe te voegen programma wordt gevat binnen een nieuw gebouw, dat stedelijke functies kan opnemen, en tegelijkertijd ruimte biedt aan individuele leefvormen. Zo'n gebouw kan omschreven worden als een hybride. In de literatuur¹ wordt het bestaansrecht van de hybride vooral ontleend aan congestie van programma. Factoren die echter bepalend zijn voor het functioneren van de hybride worden niet besproken. Zo wordt er vaak geen uitspraak gedaan over de specifieke programma-mix, de plaatsing van programma in het bouwvolume, de ontsluitingstypologie, de relatie met het stedelijk weefsel, het volume en de gevel. De typering is niet gevat in termen van een gebouw, maar omschrijft slechts een conditie die het contrast exploiteert. Om de hybride conditie te kunnen realiseren in een hybride gebouw zal aan het ontwerp een aantal voorwaarden gesteld moeten worden die verder gaan dan het opvoeren van programmatische contrasten:

- 1 De programma's zijn complementair aan elkaar en de programma-mix is toegesneden op de context. In dit geval is gekozen voor de combinatie wonen-werken-recreëren-winkelen-parkeren. Het is belangrijk dat deze programma's zowel op buurnivo als op stadsnivo kunnen werken, zodat de verschillende gebruikers op elk moment onafhankelijk van elkaar kunnen inpluggen. Dit genereert eisen met de betrekking tot de beheersbaarheid van het gebouw; alle programma's zijn in dit geval apart ontsloten en te beheersen.
- 2 Alle ontsluitingen takken aan op de stedelijke infrastructuur om het bouwblok zo goed mogelijk in de lokatie in te bedden. Een voorbeeld hiervan zijn passages en de binnenstedelijke shoppingmalls van Victor Gruen, waar winkel, expeditie en woonsystemen elk op hun eigen manier op de stad aangetakt zijn². De plint van het gebouw -daar waar de openbare ruimte het gebouw raakt- is het meest openbare gedeelte.
- 3 De interne en externe ontsluiting heeft een stedelijk karakter. Hiermee wordt niet bedoeld op de sociale connotatie die vaak aan de ontsluitingsstructuur gegeven wordt.³ Het gaat erom dat de ontsluiting een relatie

1 Abalos, I. & J. Herreros (1992), Hybrids. In: *Arquitectura*, vol. 73, no. 290, pp. 53-109.

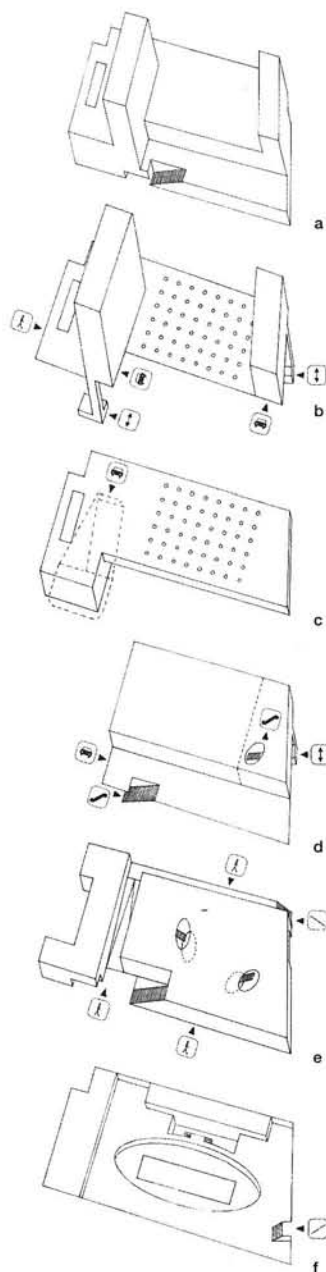
Fenton, J. (1985), *Hybrid buildings*. Pamphlet Architecture no. 11, New York, San Francisco.

2 Gruen, V (1964), *The heart of our cities*. Simon and Schuster, New York.

3 zie bijvoorbeeld plannen van team 10 (Smitsons, Bakema) of Koolhaas waaraan de ontsluiting een sociale functie toegedicht wordt die van betekenis moet voorzien aan de gebouwde omgeving.

programma

- a. bouwvolume
- b. nivo +24.00: wonen en werken; collectieve voorzieningen aan gemeenschappelijke daktuin
- c. nivo +20.00: parkeren
- d. nivo +10.00: ijsbaan-evenementenhal en restaurant aan entreeterras
- e. nivo 0.00: commercie; warenhuis en kleine winkelunits langs passage
- f. nivo -4.00: zwembad en sportclub



heeft met de andere stedelijke ruimtes binnen en buiten het gebouw. Naast functioneel kan deze relatie ook visueel zijn; door een direct uitzicht op de omringende stad wordt het gebouw op de stad betrokken en vice versa. Maaivelden op verschillende nivo's vormen tussengebieden tussen de stad en het gebouw. Binnen in het gebouwvolume zorgen schuin boven elkaar geplaatste vides ervoor dat er in een oogopslag zicht wordt verkregen tussen de verdiepingen.

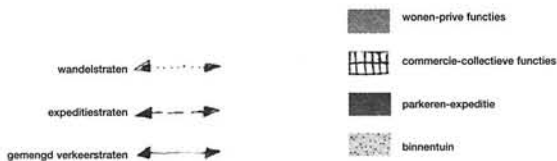
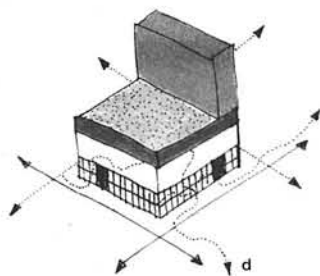
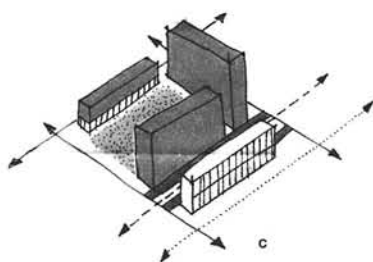
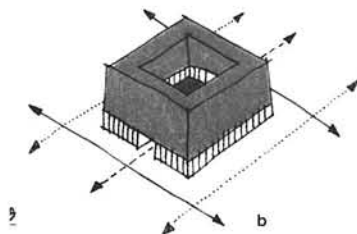
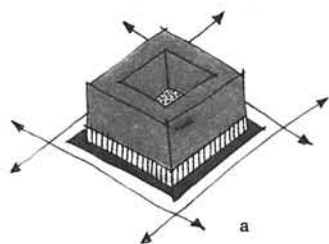
- 4 Het gebouwvolume is herkenbaar in de stad en speelt een rol in het stedelijk interieur, gevormd door volumes, gevels en stedelijke ruimte. De neutrale gevel benadrukt het volume en stelt zich indifferent op ten opzichte van het interieur en het programma.

Zonder een herkenbaar volume is er geen sprake van een hybride gebouw, maar van een hybride weefsel, zoals we dat kennen in bazaars, vliegvelden of shopping malls; zonder begin, einde, interieur of exterieur. Het gebouw verdwijnt in zijn context en heeft geen fysieke buitenkant meer, waardoor het niet als een eenheid begrepen kan worden.

Centrumruit

Het belangrijkste uitgangspunt van het ontwerp is dat het reageert op verschillende stedelijke systemen. De lokatie wordt begrensd door het Binnenwegplein, de Karel Doormanstraat, de Westblaak en de Keerweer en is onderdeel van het wederopbouwplan voor de centrumruit. Dit plan, een radicaal functionalistisch schema voor de modernisering van de binnenstad, bestaat uit een aantal systemen die elk een eigen logica kennen en een specifiek gebruik oproepen:

Stad van bouwblokken De oorspronkelijke stedenbouwkundige opzet met gesloten bouwblokken is in de loop van de planvorming getransformeerd tot een model waarbij de verschillende functies van het bouwblok los in de ruimte geplaatst zijn. De ruimtelijke hergroepering in hoog- en laagbouw is ingegeven door de bezonningseisen van de verschillende programma's. De functionele hergroepering wordt ondersteund door de scheiding van verkeersstromen. De openbare ruimte wordt vervolgens ingezet om de losse gebouwen weer bij elkaar te betrekken.



transformatie van bouwblok

- traditioneel bouwblok
- rotterdams bouwblok
- opengebroken rotterdams bouwblok (Lijnbaan model)
- gelaagde stad (voorgestelde ingreep)

Door het openbreken van het bouwblok zijn de gebouwen c.q. functies over een continu veld verspreid, dat begrensd wordt door de grote verkeersaders. In feite kan dit hele gebied beschouwd worden als een gebouw. De consequente architectonische doorwerking van het stedenbouwkundig schema en de behandeling van de openbare ruimte als een stedelijk interieur dragen hiertoe bij.

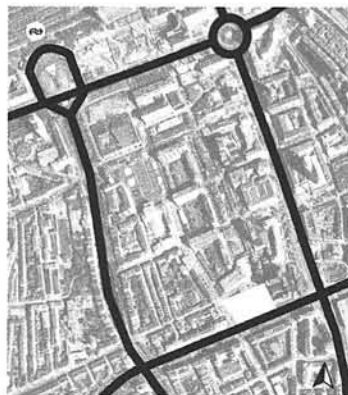
De woonfunctie heeft echter een ambivalente positie gekregen. Binnentuinen en entrees grenzen direct aan de stedelijke ruimte en behoren eerder tot de stad dan tot de buurt. Daarom wordt in het ontwerp voorgesteld de functies in verticale zin te hergroeperen zodat de woonfunctie op een natuurlijke wijze afgescheiden wordt van de meer openbare functies. Op deze wijze kan zowel de buurt- als centrumfunctie van dit gebied zich optimaal ontwikkelen.

Stad van functies De wederopbouwstad is gepland aan de hand van de buurtgedachte. Dit model ging uit van min of meer onafhankelijke woonbuurten, als satellieten gegroepeerd rondom een centrum met voorzieningen van een hogere orde. De centrumruimte is de rol van winkel- en kantorengedrag toebedeeld. Op dit moment is er echter behoefte aan een meer gedifferentieerd programma.

Stad van bewegingen In de centrumruimte is een strikte verkeersscheiding ingevoerd, waarbij de volgende verkeerssoorten worden onderscheiden:

- een grid van verkeersaders: grote boulevards die de verschillende buurten van elkaar scheiden;
- een stelsel van expeditiewegen die de aanvoer van goederen efficiënt moet laten verlopen;
- een wandelgebied: een verblijfsruimte die de winkelstraten aan elkaar knoopt.

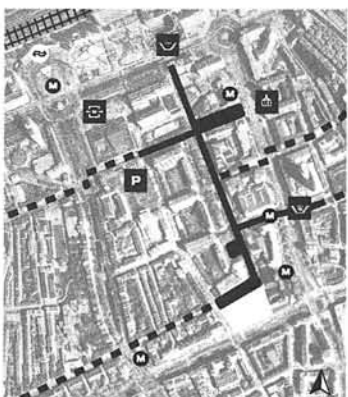
Elk systeem heeft zijn eigen ruimtelijke uitwerking in straatprofiel, gevel en programmering. Binnen de centrumruimte is de verkeersscheiding duidelijk; minder duidelijk is hoe de systemen aansluiten op de omringende 19e-eeuwse stad. Daar waar de systemen botsen ontstaan plekken waar de centrumruimte als gebouw uit elkaar valt. Voor een betere werking van de centrumruimte



a. verkeersaders



b. expeditiestraten en gemengd verkeer



c. wandelgebied met aansluitingen aan de randen van de centrumruimte

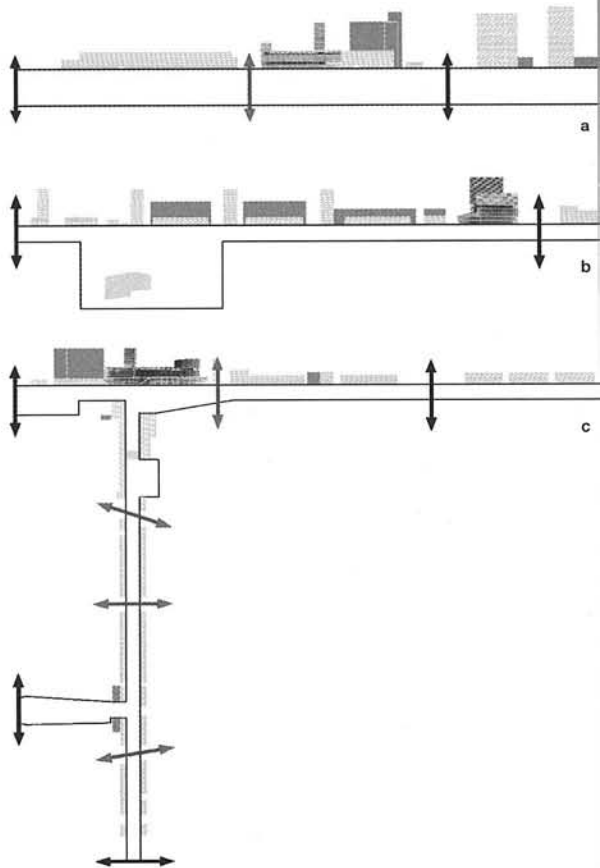
verkeerssoorten in centrumruimte

als gebouw zal aan de randen ingegrepen moeten worden. In dit voorstel wordt de overstap/parkeerfunctie ingezet om de stad als shoppingmall beter te laten functioneren. Bovendien wordt het wandelgebied doorgetrokken tot de rand, waardoor er een wandelroute naar de tegenoverliggende wijk ontstaat.

Stad van openbare ruimte De openbare ruimte is in het wederopbouwplan ingezet de centrumruimte aan het omliggend stedelijk weefsel te knopen, en tevens om de geëxplodeerde bouwblokken weer aan elkaar te relateren. De openbare ruimte heeft een duidelijke sociale connotatie⁴, en is ontdaan van haar beweging; de straat is geen verplaatsingsruimte meer, maar verblijfsruimte.

Doorzichten zijn afgesneden door consequent bajonetaansluitingen te gebruiken. Hierdoor is het systeem van openbare ruimtes een in zichzelf gekeerd systeem geworden. De ruimtes verwijzen naar elkaar en niet naar de omringende stad. Zichtlijnen zullen zoveel mogelijk toegevoegd of hersteld moeten worden, zodat er oriëntatie en uitzicht vanuit de openbare ruimte ontstaat.

Stad van gevels De stad van gevels is direct gerelateerd aan de stad van de bewegingen; in het wederopbouwplan worden specifieke gevels en profielen aan verkeerssoorten gekoppeld. De verkeersboulevards krijgen een breed profiel met hoge wanden. Zij doorsnijden het stedelijk weefsel en vormen een scheiding tussen de wijken. De wandel- en gemengde verkeerstraten worden begeleid door lage winkelstroken met daarachter hoge torens of grote bouwblokken. De expeditiestraten worden geflankeerd door garage-deuren en entrees. Het ontwerp volgt zoveel mogelijk de logica van de bouwhoogtes die door de verkeerslijnen bepaald worden.



gevels aan verkeerslijnen

a. verkeersader: Westblaak

b. gemengd verkeerstraat: Karel Doormanstraat

c. wandelgebied: van Lijnbaan naar Binnenweg

4 Bakema, J.B., (1964), Van stoel tot stad. De Haan, Zeist.

Gelaagde stad

In het ontwerp wordt een aantal ingrepen voorgesteld. Dwars door het gebouw wordt een ooproute vanaf de Lijnbaan naar Westblaak gerealiseerd. Het Keerweer wordt naar het westen verschoven en de Lijnbaan krijgt een beëindiging via een hellingbaan, op een balkon aan de Westblaak. Deze looproute wordt begeleid door een winkelpassage. De Westblaakgevel wordt op de 1e verdieping geopend en gerelateerd aan het wandelgebied.

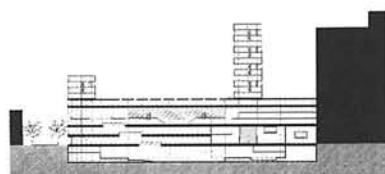
Het Binnenwegplein wordt aangepast: de snackkloketten worden verplaatst naar de gevel van het nieuwe gebouw, zodat het plein wel zijn snackfunctie kan behouden maar tegelijkertijd wordt leeggeruimd. Zo ontstaat er weer een doorzicht naar de Coolsingel. De nieuwe inrichting van het Binnenwegplein is zo opgezet dat het plein verbonden wordt met het winkelinterieur. Het bomengrid is een voortzetting van het kolomgrid in het gebouw. De bomen worden omgeven door ronde zitbanken, die 's-nachts de boomkruinen van anderen verlichten zodat zij ook dan het plein een plafond geven. De bestrating van het plein loopt door in het gebouw.

De verschillende programmaonderdelen zijn op elkaar gestapeld en worden apart ontsloten. De plint is verhoogd tot 20 meter en bevat collectieve voorzieningen voor stad- en buurtbewoners, zoals een zwembad, een sportschool, een ijsbaan/evenementenhal, horecavoorzieningen een warehouse en kleine winkels. De bouwmassa van de plint wordt toegankelijk gemaakt door middel van openbare maaivelden; buitenruimtes tussen de stad en het gebouw. Deze maaivelden doen tegelijkertijd dienst als een overstapruimte die direct gerelateerd is aan de parkeerfunctie. Door deze ingreep ontstaat een bewustzijn van de plek door orientatie te bieden op de omgeving.

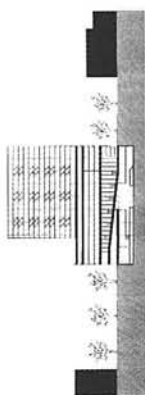
Binnenin de plint zorgen schuin boven elkaar geplaatste ellipsvormige vides voor doorzichten en ontsluiting van de programma's onderling.

Een parkeerdek scheidt het woon- en werkprogramma van de collectieve plint, op dezelfde manier als de expeditiestraten in horizontale zin de Lijnbaanflats van de Lijnbaan scheiden.

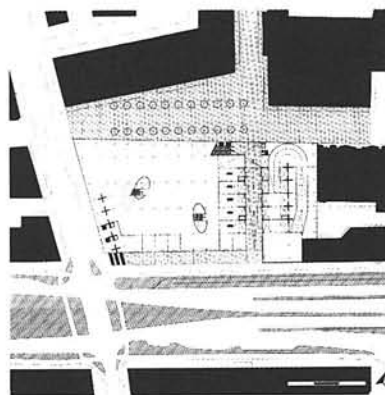
Boven het parkeerdek ligt de woontuin, die uit-



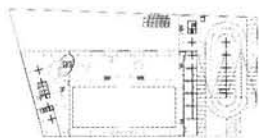
a



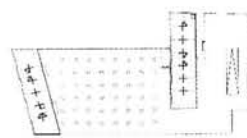
b



c



d



e

plattengronden en doorsnedes

- a. langdoorsnede
- b. dwarsdoorsnede
- c. nivo +5.00 in lokatie geprojecteerd
- d. nivo +10.00
- e. nivo +24.00

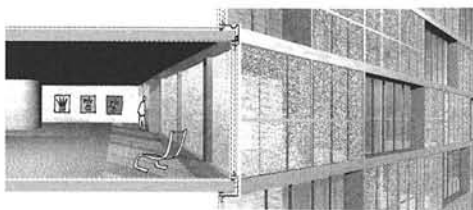
zicht biedt op de Maas en waaraan de lobbies en buurtvoorzieningen gesitueerd zijn. De tuin is ingericht als grasdak met daarin kleine koepeltjes van stalen roosters, die de daglichttoetreding verzorgen in de ondergelegen parkeergarage en 's-nachts de tuin verlichten.

De torens bestaan uit kleine eenheden van 50 en 70 m², die geschikt zijn voor wonen of werken. Zij worden ontsloten door een galerij en privé portieken die aan de galerijzijde te koppelen zijn. Een eenheid is daardoor zowel in verticale als horizontale zin uitbreidbaar. Binnen een vast stramien kunnen zo individuele plattegronden en verschillende unitgroottes ontstaan. De trappen zijn gevat in betonnen kruisen die tevens de stabiliteit van het gehele gebouw verzorgen. In de onderbouw is hierin het vertikaal transport ten behoeve van de installaties en circulatie gevat.

De constante bij de gevelopbouw is de vaste stijlfstand van 2.40 meter; in horizontale zin is de afstand flexibel. De verschillende verdiepingen hebben eigen hoogtes en vloerdiktes naar gelang de functie en de benodigde luchtbehandeling. Dit grid van stijlen en regels omschrijft het bouwvolume en is uitgevoerd in gegalvaniseerd staal. Alleen bij de parkeergarage is de gevel afwezig.

De gevel is ingevuld met glas, dat aan de zuid en (gedeeltelijk) west gevel bedekt is met een rolzonwering van metaalgaas, wat het glas matteert. Het glazen bouwvolume krijgt massa door een diepe negge te introduceren op die plekken waar een relatie met buiten bestaat: bij de entreegedeeltes op de begane grond en de maaivelden en bij de geheel te openen balkonstrook aan de westzijde van de torens. Verder is de gevel zo vlak mogelijk gedetailleerd zodat er een abstract beeld van het volume ontstaat.

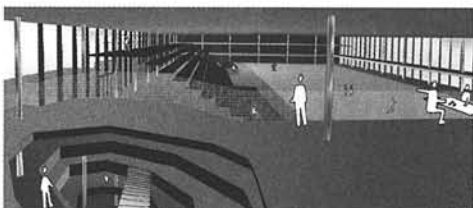
Reclame is ongelimiteerd geoorloofd achter de gevel, maar niet toegestaan vóór het gevelopervlak. Glas, metaalgaas en gegalvaniseerd staal moeten de materiële buitenkant van het gebouw blijven vormen. De enige plaats waar het materiaal zich kan aanpassen aan het interieur is bij de entrees van de verschillende programmaonderdelen. Zij bieden toegang tot het meervoudig gebruik van deze plek binnen verschillende stedelijke systemen.



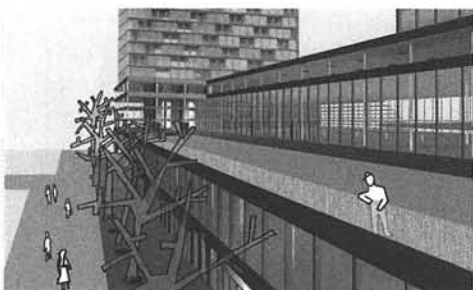
a



b



c



d



e

zicht op stadsblok

- a. woon of werk eenheid
- b. daktuin vanuit de lobby
- c. zicht door gebouw van restaurant naar zwembad
- d. zicht op Binnenwegplein
- e. passage naar Westblaak

Leven aan het Grote Kerkplein

S.Y. Andringa

mentoren: *Umberto Barbieri, John Westrik, Leen Hulsbos*



Onderwerp

Stedebouwkundig plan voor een plangebied in het centrum van Rotterdam en een ontwerp voor een woongebouw met 109 woningen, winkels en bedrijfsruimten.

Het Grote Kerkplein ligt in het centrum van Rotterdam, maar het ligt er troosteloos en verlaten bij. Het plein en eigenlijk het hele westelijke gedeelte van het Laurenskwartier vormen een achtergebleven gebied in het centrum. Het gebied heeft geen centrumkarakter, een lage bebouwingsdichtheid en veel leegstand. Buiten de winkelstraat, de Hoogstraat, is het gebied ontoegankelijk; dichtgeslibd met losse bebouwing en zonder functies. Het kleinschalige karakter van het gebied met zijn vele kleine,

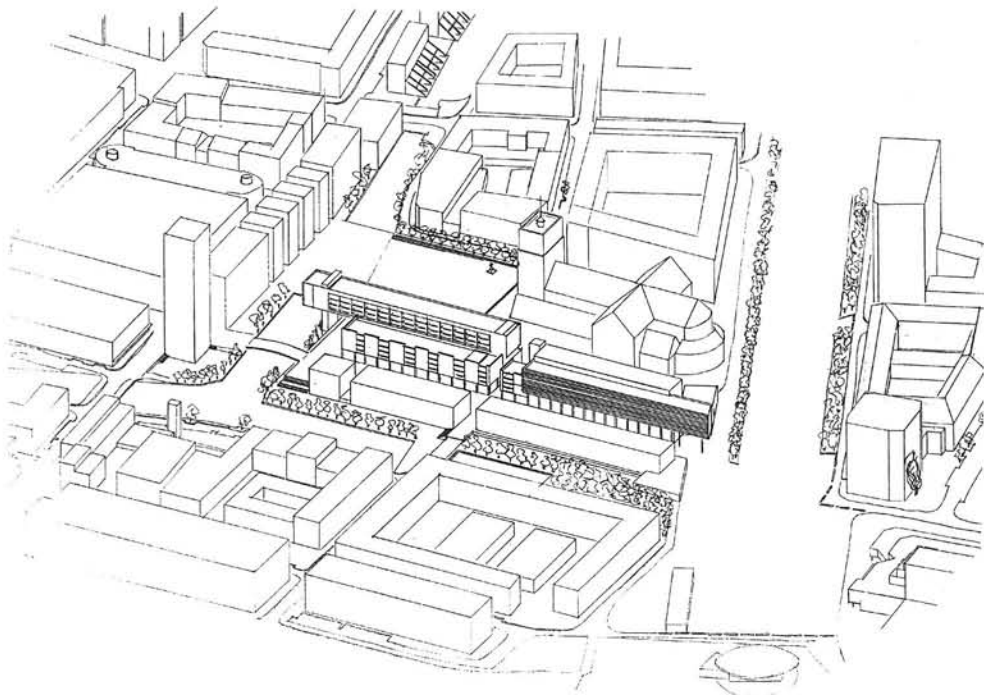


diverse winkeltjes verraad de historische betekenis van het gebied. Het Laurenskwartier beslaat een groot deel van de middeleeuwse landstad van Rotterdam en veel van de oude structuren, zoals de waterstructuur, de Hoogstraat, de Binnenrotte en van latere datum de St. Laurenskerk zijn nog steeds zichtbaar. Deze structuren zijn juist door de desinteresse in het gebied bewaard gebleven.

Eeuwenlang lag hier het centrum van de stad tot in het Uitbreidingsplan van 1903 de gemeente besloot het centrum met zijn functies naar het westen te verschuiven en het opnieuw vorm te geven met grote boulevards en pleinen. Bovendien werd een luchtspoor voor de trein aangelegd over de huidige Binnenrotte waardoor het oude centrum in tweeën werd gesneden en onaantrekkelijk werd voor ontwikkeling door het lawaai, de stank en de vervuiling die de trein met zich meebracht.

Na de Tweede Wereldoorlog werd het gebied een reservegebied voor toekomstige krapte in het centrum. Toen bleek dat er te veel winkeloppervlakte was opgenomen in de wederopbouwplannen werden de gesloten bouwblokken als eerste in het Laurenskwartier geschrapt en de ruimte werd opgevuld met een school, een kerk en een parkeergarage. Zo kon het gebeuren dat de Steigergracht doodloopt op een parkeergarage. Door de aanwezigheid van de oude structuren en de Hoogstraat als bestaande winkelstraat ontstond een lintbebouwing langs de Hoogstraat met onaantrekkelijke achterkanten aan de Grote Markt en het Grote Kerkplein.

Nu de spoortunnel is gerealiseerd en de Laurenskerk is hersteld is nieuwe ontwikkeling van het gebied mogelijk geworden. De gemeente ontwikkelt een aantal grote projecten aan de Binnenrotte. Het gebied tussen de ontwikkelingen aan de Binnenrotte en het winkelcentrum vormt mijn plangebied.



<p>Het plangebied vormt een deel van de middeleeuwse landstad van Rotterdam.</p>	<p>Het plangebied heeft een lage bebouwingsdichtheid van 30% en een relatief klein aantal woningen (256).</p>	<p>De stedenbouwkundige structuur. De Binnenrotte, Meent en Hoogstraat vormen de structurerende assen.</p>

Stedebouwkundig plan

De Hoogstraat loopt dood op de leegte van de Binnenrotte en winkelend publiek moet twee maal dezelfde route lopen. Dit betekent in de praktijk dat de meeste mensen niet aan het einde van de Hoogstraat komen en dat de handel hier onder lijdt.

Door de geslotenheid van het gebied bestaan er geen verbindingen tussen de verschillende winkelstraten. Door het maken van een dwaalzone tussen de winkelstraten kunnen onderlinge verbindingen ontstaan en zijn meerdere routes door het gebied mogelijk waardoor de aantrekkelijkheid van het gebied wordt verhoogd.

Bij de ontwikkeling zijn zowel de identiteit van het gebied als de toegankelijkheid van belang. De identiteit, de profilering naar de buitenwereld, kan snel gevonden worden in de unieke karakteristieken van het gebied, de geschiedenis en de structuren die daar nog naar verwijzen. Toegankelijkheid wordt verkregen door het openen van het gebied en het terugbrengen van functies. Hierbij spelen de historische elementen een belangrijke structurende rol en geven zij het gebied een uniek karakter.

Essentieel in de ontwikkeling is de Vlasmarkt, als poort naar het gebied. De Vlasmarkt ligt op de kruising van de oude waterstructuur en zou zicht kunnen bieden op het totale gebied en toegang kunnen geven tot alle ruimten. Door de bebouwing van semi-permanente kramen is alle zicht echter ontnomen en de toegangen naar andere ruimten zijn donker en nauw en lopen langs blinde gevels.

De Vlasmarkt wordt vervangen door een brug. De helling van de brug en de versmalling van de straat maakt het winkelend publiek attent op de karakteristieken van het gebied zoals de waterstructuur en geeft zicht over het totale gebied. Door brede, overzichtelijke toegangen kunnen alle ruimten direct worden betreden. De van oudsher aanwezige hoogteverschillen worden benadrukt waardoor een interessantere ruimte ontstaat met verschillende standpunten.

De waterstructuur is uniek in het centrum. De huidige hoge bakstenen kaden vormen een begrenzing van de ruimten en maakt van de waterstructuur slechts een obstakel. Door verlagening van de kaden, het toegankelijk maken ervan en het creëren van plekken aan het water kan gebruik worden gemaakt van haar natuurlijke aantrekkingskracht. Bij de ontwikkeling van het Grote Kerkplein wordt het plein zelfs over het water doorgetrokken waardoor het water onderdeel wordt van het plein. Het plein krijgt hierdoor ook een verbinding met het winkelcentrum. De ontwikkeling van de Weste Wagenstraat wordt mogelijk en het plein zelf krijgt meer vorm. Door het plein af te laten lopen richting het water, kan voor de kerk een voorplein worden gecreëerd en ontstaan hoogteverschillen aan de randen waardoor een scheiding ontstaat tussen verkeer en plein en zittreden aan de zijkant van het plein kunnen worden gemaakt. Het plein vormt het grootste deel van de dwaalzone en hier is plaats voor kleine bedrijven, winkels, ateliers en horeca.



Tussen de hoge bebouwing aan de Blaak en de Hoogstraat ontstaat een veel rustiger gebied dat geschikt is voor woningbouw. Door het terugbrengen van de Grote Markt ontstaat een ruimte die een logisch voortzetting is van de Steigergracht en de verbinding herstelt tussen Binnenrotte en Steigergracht. De Grote Markt biedt plaats aan speelvoorzieningen en groen voor de bewoners van dit gedeelte van de stad en biedt een voorkant aan de woningen aan de achterzijde van de Hoogstraat.

Ter plaatse van de Binnenrotte steekt de bebouwing van de Hoogstraat door en onderbreekt het de wand van de Binnenrotte. Hierdoor kan de Hoogstraat zich beter profileren aan de Binnenrotte. Het biedt bovendien een oplossing voor het Blaakplein. De bibliotheek is namelijk stedenbouwkundig wel opgenomen in de wand van de Binnenrotte, maar vraagt door zijn vorm om een eigen ruimte. Afsluiting of vernauwing van de Binnenrotte is niet mogelijk door het grote commerciële belang van de markt.

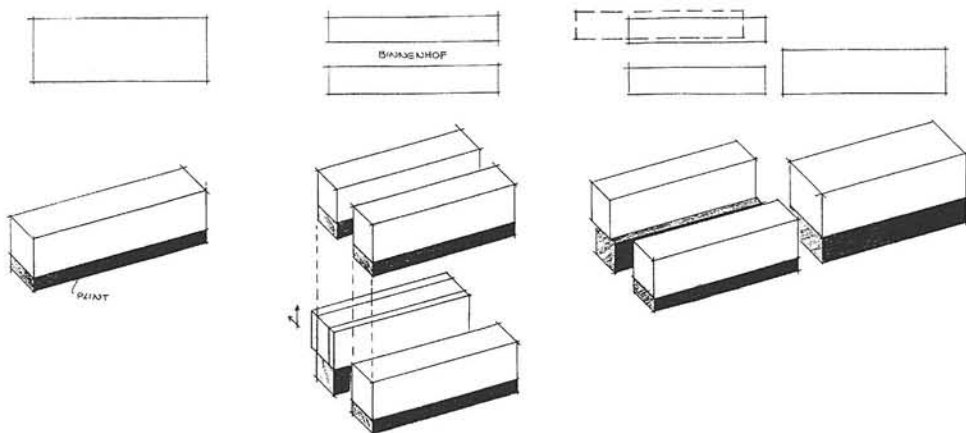
De kop van het gebouw steekt met de woonverdiepingen door, maar de winkels op de begane grond lopen rond het blok waardoor een continue gevel met winkels kan worden gerealiseerd en een verbinding ontstaat met de dwaalzone.

Gebouwsmassa

De diepte van het kavel, 30 meter, betekent een conflict met de plint die aan alle zijden representatieve ruimten heeft en de woningplattengronden die een maximale en minimale diepte vereisen ten aanzien van de functionaliteit. De lineariteit van de Hoogstraat en de pleinwand en de openheid in het gebied bepalen de strakke vorm van het gebouw. Binnen de enveloppe reageert de bouwsmassa op het tekort aan daglicht ter plaatse van de Laurenskerk. Daar waar mogelijk maakt het gebouw zich zo breed mogelijk en ontstaan twee woningblokken naast elkaar. Tussen de blokken bevindt zich een zo groot mogelijke ruimte om zon- en daglicht toe te laten treden. Daar waar een daglichtprobleem is schuift het blok zover in elkaar dat een woning ontstaat met een zo diep mogelijke plattengrond. De blokken worden zo geschikt dat de pleinwand wordt benadrukt. Een zichtlijn vanaf de Blaak snijdt het blok open waardoor een beschermt entreegebied ontstaat.

Gebouw

De plint heeft een volledig commerciële functie. In een binnenstedelijke situatie moet voorkomen worden dat er achterkanten ontstaan. Er is een oplossing gevonden voor de bevoorrading van de winkels met zo min mogelijk onaantrekkelijk of leeg geveleppervlak in een interne bevoorradingsgang in combinatie met een centraal magazijn en een goederensluis. Hierdoor kan nachtelijke bevoorrading plaatsvinden en kan de fileproblematiek worden omzeild. Door de centrale magazijnen kan de bevoorrading van



BASISBLOK

BINNENHOF
VERSCHUIVING TBV OPTIMALE
ZON- EN DAGLICHTTOETREDING

REACTIE OP DAGLICHT TPV KERK
DIVERSE WONINGTYPOLOGIËN

de winkels in kleinere hoeveelheden geschieden en kunnen de winkels de eigen magazijnruimte minimaliseren.

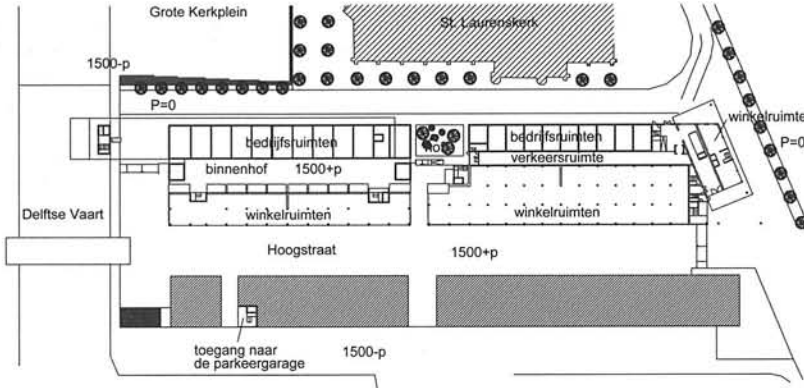
De ruimte rond de woning in een binnenstad is direct publiek. Binnen de woning wordt dit gecompenseerd door een relatief grote vloeroppervlak, een ruime verdiepingshoogte en een grote privé buitenruimte. Bovendien is er tussen woning en stad een overgang gecreëerd. Verschillende typen ruimten die een eigen mate van openbaarheid hebben. De tegenstelling openbaar en privé, tussen stad en woning, komt verder tot uiting in materialisering en detaillering. Aan de stadzijde is het materiaal hard en zijn privé-buitenruimten afgeschermd door gel-

schermen, aan de binnenzijde zijn de balkons en galerijen juist open en licht en zijn de materialen zacht en warm van kleur.

Woningtypologie

De verschillende bouwdeelen hebben ieder een geheel eigen karakter door de verschillende ligging ten opzichte van de stad, de oriëntatie, het uitzicht en de plaats binnen het bouwblok. Ook de functies in de plint en de architectuur zijn van invloed op de typologie van de woning. Elk woningtype benut zo goed mogelijk de kwaliteiten en mogelijkheden van zijn locatie.

Type A bevindt zich in de plint aan het Grote Kerkplein. Het zijn ruimten, flexibel in te richten



<p>De tegenstelling openbaar-privé, stad-woning, komt tot uiting in ruimte, materialisering en detaillering.</p>	<p>Door het maken van verschillende ruimten ontstaat een overgang tussen stad en woning. De entrees van de woningen liggen aan een beschermt hof.</p>	<p>Openheid is van groot belang. De kerk is zichtbaar vanaf de toegangen tot het gebied.</p>

als woning, bedrijfsruimte of kantoor. Om het gebruik als woning mogelijk te maken is een buitenruimte en een mogelijkheid tot het maken van een berging op de begane grond opgenomen. De verdiepingen heeft een eigen entree aan het plein.

Woningtype B bevindt zich in het blok boven type A en bevat vier verschillende typen woningen. Het meest voorkomende type is een maisonnette, ontsloten door een galerij op het noorden op één verdieping. Hierdoor is vrij uitzicht mogelijk op het Grote Kerkplein op de andere verdieping en kan bovendien aan de zuidgevel optimaal gebruik worden gemaakt van het zonlicht.

Woningtype C is een flat en bevindt zich aan de Hoogstraat, heeft een galerij-ontsluiting op het noorden en een loggia op het zuiden. Dit woningtype is relatief ondiep om zoveel mogelijk zonlicht te laten binnentreden in het binnenhof en de woningen aan de pleinzijde.

Woningtype D bevindt zich verderop aan de Hoogstraat en is een woningtype met juist een extra diepe plattegrond. De ontsluiting door middel van een corridor zorgt voor een minimaal verlies aan geveloppervlakte. Het onderste woningtype heeft de mogelijkheid tot een koppeling met de ondergelegen bedrijfsruimten tot een woon-werkwoning. De bovenste woningen hebben een galerij-ontsluiting op het noorden en een groot dakterras op het zuiden.

Type A

Type A is gelegen aan het Grote Kerkplein. Het blok is drie lagen hoog. Op de begane grond bevindt zich een ruimte met een entresol, erboven bevinden zich twee verdiepingen met een hoogte van drie meter.

De ruimten zijn zo neutraal mogelijk ontworpen waardoor verschillende functies mogelijk zijn. Hierdoor kan de ruimte zowel een publieke functie krijgen als een woonfunctie. De leidingkokers zijn gekoppeld aan de vaste elementen, zoals de trap, waardoor een maximale inrichtingsvrijheid ontstaat.

De verschillende verdiepingen kunnen afzonderlijk worden verhuurd. De begane grond en de verdiepingen hebben een afzonderlijke entree. Alle entrees liggen aan het Grote Kerkplein.

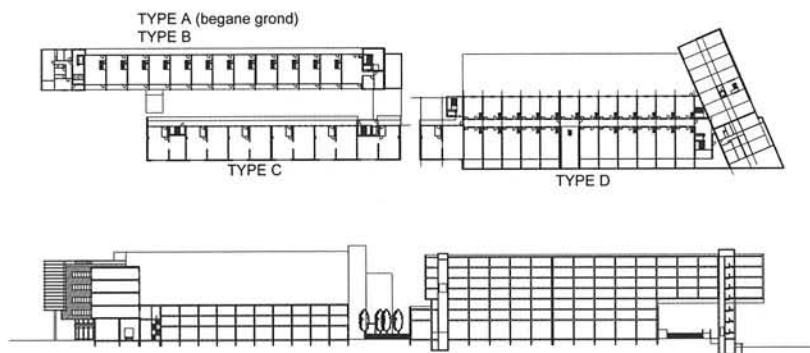
Ten behoeve van de mogelijkheid een woning te kunnen creëren is een buitenruimte, een dakterras en de mogelijkheid van een berging op de begane grond opgenomen.

Woning, type D

Het woonblok bestaat uit 5 woonlagen. De onderste drie daarvan worden ontsloten door een corridor, de bovenste twee door een galerij. De woningen beslaan allen 1,5 verdieping. Op de kop van het blok zijn nog eens vier appartementen gelegen die worden ontsloten vanaf een portaal naast het trappenhuis.

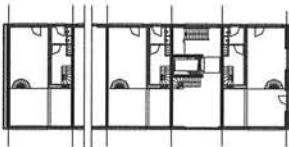
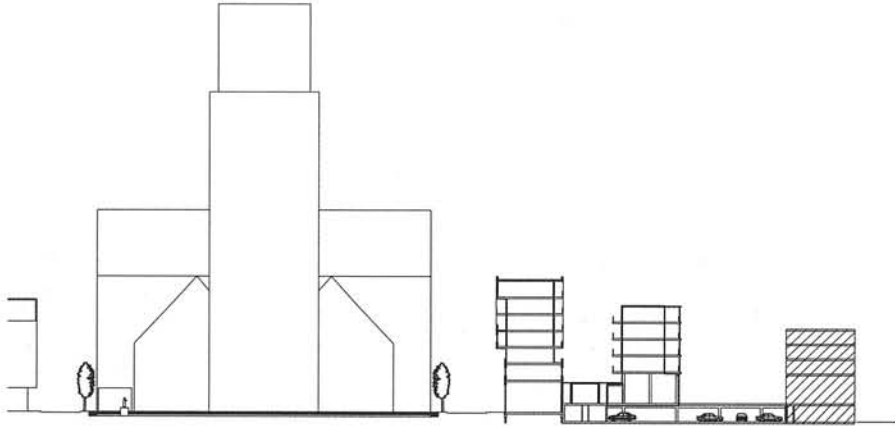
Kenmerkend voor het blok is de grote diepte, namelijk 18 meter. De grootste diepte die bereikt kan worden bij een oppervlakte van ca. 120 m² en een goede woonkwaliteit. Bij een beukmaat van 5,4 m kunnen nog drie gevels per woning worden gerealiseerd waardoor vier slaapkamers mogelijk blijven.

Alle woningen hebben aan de zuidzijde een balkon over de volle breedte. Dit balkon is afgeschermd door een glazen scherm in verband

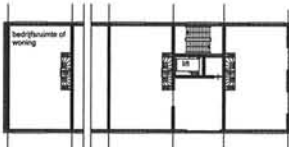


met de drukte en het geluid van de Hoogstraat. Door de horizontale aluminium profielen geeft het scherm een duidelijk horizontale belijning aan de Hoogstraat. Door de profielen dient het gevelscherm tevens als zonwering en biedt het bescherming tegen inkijk vanaf de Hoogstraat. Delen van het scherm zijn uitgevoerd als schuifraam.

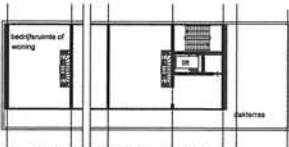
De onderste woningen hebben twee gevels op het noorden, maar hebben een extra buitenruimte in de vorm van een patio, die overdekt kan worden tot een serre. Bovendien hebben deze woningen de mogelijkheid om via deze patio een toegang te creëren tot de bedrijfsruimten hieronder waardoor een woon-werkwoning gecreëerd kan worden.



BEGANE GROND, P=0



1e VERDIEPING, 5500+p



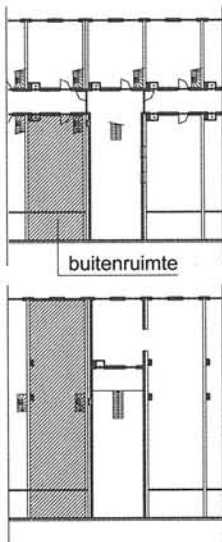
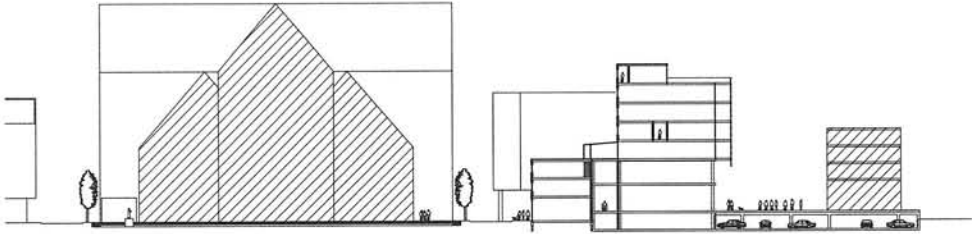
2e VERDIEPING, 8500+p

	<p>individuele ontsluiting</p>	
<p>Positie</p>	<p>Ontsluitingsprincipe</p>	<p>Zon en uitzicht</p>

De kopwoningen hebben een prominente positie aan de Binnenrotte en vrij uitzicht over Binnenrotte en Hoogstraat. Het balkon is op het zuiden gelegen.

De leidingkokers zijn aan de meterkasten gekoppeld en zoveel mogelijk in het midden van de woning gehouden waardoor de functies waarvoor geen daglicht benodigd is zoals de

keuken, badruimte en technische voorzieningen binnen de woning liggen en zoveel mogelijk ruimte aan de gevels vrij blijft voor woon- en slaapkamers. De woning is op verschillende manieren in te richten afhankelijk van de wensen van de bewoners.



oppervlakte woning type D 135 m² (incl trap.)

<p>Positie</p>	<p>Ontsluitingsprincipe, via corridor en bovenste verdieping door middel van galerij.</p>	<p>Enkele inrichtingsmogelijkheden, boven of beneden wonen en twee tot vier slaapkamers.</p>

Sportpaleis Antwerpen

Angelique Haver

mentoren: Carel weeber, Inge Bobbink, Henk Muhl



In België wordt het landschap vanuit verschillende concepten vormgegeven. De chaotische versmelting van deze concepten en de daaruit bijkomende afwezigheid van een centrale visie op het gebied van de Ruimtelijke Ordening, is duidelijk zichtbaar in de bebouwing die zich in lintvorm langs de wegen heeft ontwikkeld, totaal zo'n 5731 km lang. Deze bebouwing is van plek tot plek gerealiseerd, dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld Nederland waar men vaak kiest voor de ontwikkeling van een groter gebied in zijn geheel. De lintstructuur heeft geleid tot een uitgebreid wegennet: zo'n 87% van de reizigersmobiliteit bestaat uit privé-autovoerkeer. De verwachting is dat de lintbebouwing in de toekomst met 50% zal toenemen en het wegennet met 75%. Het bestaande netwerk zal uitbreiden, waarbij de snelweglocaties steeds belangrijker worden.

De laatste jaren is een nieuwe vorm van lintbebouwing ontstaan die veel weg heeft van de Amerikaanse lintstructuur. Een voorbeeld is de Boomsesteenweg tussen Antwerpen en Brussel: de situatie is vergelijkbaar met de Las Vegas-strip, er is sprake van een lint van bedrijven met een doorgaande verkeersstrook en ventwegen voor langzamer verkeer; zo ontstaan er in het weekend autocircuits van winkelend publiek. De bedrijven vestigen zich in zones zo ontstaan er o.a. de meubelboulevard, de doe-het-zelf-baan en sinds kort ook uitgaanslinten.

Ring

Inspelend op deze ontwikkelingen in dit auto-land heb ik mijn afstudeerproject gesitueerd

langs de Ring van Antwerpen. Het ontwerp anticipeert op het dynamische en hybride karakter van deze stedelijke corridor. De potenties van de gebieden langs de Ring zijn al uitgebreid besproken door Willem Jan Neutelings. De Ring vormt een groene verkeersgordel tussen binnenstad en voorsteden. Het is de ruggegraat van de stad: zij zorgt voor een verbinding met alle onderdelen. Er langs ontstaan grootschalige gebouwen: er is sprake van een enorme programmatische dichtheid maar een lage volumedichtheid in deze gordel. Het gebied is zo te vergelijken met de typische Belgische lintvorming zoals bijvoorbeeld langs de al eerder genoemde Boomsesteenweg. De Ring is een lint maar dan op grotere schaal. Gelijkaardige functies groeperen zich ook hier in de zones langs de snelweg: een flatgebouwenstrook, een kantoorgordel, een cultuurstrip, etc. In mijn afstudeerproject is de toekomstvisie van Neutelings gecombineerd met een nieuwe sportvoorziening: Antwerp Olympics. De verwachting is dat het aantal vrijetijdssporters zal toenemen. Daarbij zal er steeds meer behoefte komen aan sportvoorzieningen midden in de stad. Bovendien is sport steeds minder gebonden aan een specifieke locatie, zo zijn o.a. de simulatiesporten sterk in opkomst (golf, kano, klimwand). In het afstudeerproject worden het hippodroom, de tribune, het nieuw te bouwen stadion voor Anderlecht en een megasportcomplex langs de Ring gerealiseerd. De Ring wordt als één lint beschouwt en eens per jaar afgesloten voor de 'Antwerpse autorace'. Eén van de nieuw geplande sportvoorzieningen is verder uitgewerkt en maakt deel uit van deze race.

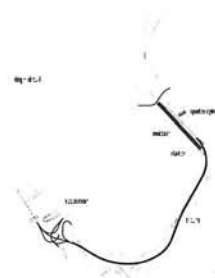
SPORTPALEIS Antwerpen



massa



ring + punt



N ANTWERPEN 1/125.000 circuit + elementen



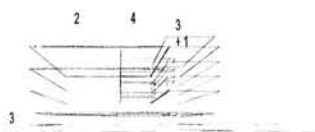
circuit



route



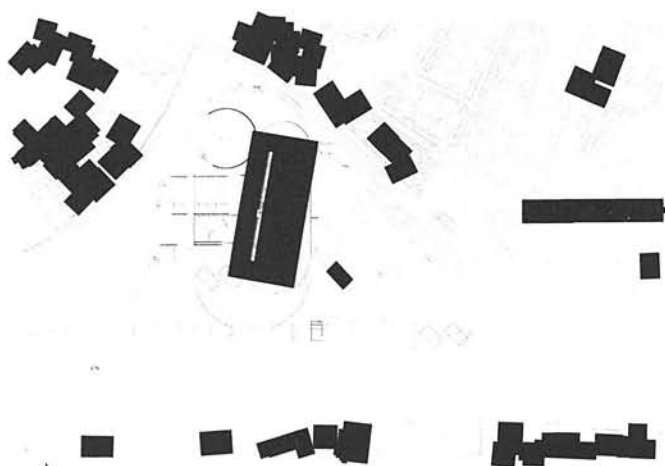
kernen



organisatie



constructie



NIEUW LOBROEKDOK

landschap 1/6000

Locatie

De sportvoorziening is gelegen op het terrein van het oude 'Sportpaleis', een belangrijk oriëntatiepunt langs de Ring. Juist op deze plek heeft men vanaf de snelweg een prachtig panoramaview op de stad. Het Lobroekdok was een onderdeel van het oude havengebied en wordt momenteel gebruikt als jachthaven, het Albertkanaal is nog steeds een belangrijke economische vaarroute, en het gebied ligt bij één van de zeven afslagen naar de stad. De ligging langs de 8-baanssnelweg, maakt het gebouw van nationaal tot lokaal niveau aantrekkelijk. Per dag komen er ongeveer 115.000 personenwagens in beide richtingen langs dit punt. Bovendien wordt het gebouw gekoppeld aan de Antwerpse autorace. Door het al bestaande Sportpaleis heeft het terrein een goede verbinding met het station, via metro tram en bus.

Programma

Het programma is op het bereik aangepast, de verschillende sporten worden gestapeld, dit betekent een dubbel gebruik van grond en een confrontatie van de verschillende bewegingen, het kijken en bekeken worden staat centraal. Naast een sportieve functie heeft het complex ook een vermaakfunctie, het sportprogramma is uitgebreid met o.a. restaurant, café, hotel, supermarkt etc. Als alles gebruikt wordt zullen er zo'n 1200 mensen per uur sporten en zijn er 8500 toeschouwers. Daarnaast zijn er 4500 extra zitplaatsen voor de autorace en zo'n 2000 vaste parkeerplaatsen.

Bereikbaarheid

Aangezien het een Belgisch complex is vormt de auto het belangrijkste transportmiddel. Het complex krijgt zijn eigen afslag in de vorm van een circuit. Dit circuit vormt niet alleen op en afrit voor het personen en goederenvervoer, tevens wordt het circuit gebruikt voor autoraces en wielervedstrijden, tijdens saaie files kan het ook uitkomst bieden.

Landschap

Het terrein bestaat uit een asfaltvlakte waar de sportvelden als losse elementen in liggen. Alle velden hebben een voorgeschreven oriëntatie meestal NW-ZO, zodat beide partijen onder

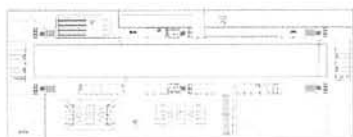
dezelfde condities spelen. Via kleine dijkes waarlangs tribunes zijn gelegen is het terrein verbonden met het gebouw. Het gebied heeft naar een sportieve functie, ook een recreatieve functie.

Het Sportpaleis en het nieuwe sportcomplex worden als losse elementen over dit landschap verspreid. Voor het nieuwe gebouw is gekeken naar de oriëntatie, de grootste confrontatie met de snelweg en het uitzicht op de binnenstad. Vanaf de meest ideale richting, de sportzijde op N de servicezijde op Z, is het gebouw iets gedraaid om de servicekant meer uitzicht te geven op de Ring en het centrum van Antwerpen, tevens wordt het gebouw nu meer als een los element gezien vanaf de snelweg.

Organisatie

De organisatie van de sportvoorziening is afgestemd op een zo efficiënt mogelijk gebruik, en een zo groot mogelijke confrontatie van de verschillende bewegingen.

Het toegangscircuit voor de auto wordt als looproute doorgezet in het gebouw, dit koppelt de verschillende onderdelen op een losse manier aan elkaar. Het efficiënte verticale transport wordt verzorgd door 6 kernen waarbij in de middelste twee het goederentransport en het leidingenverloop zijn opgenomen. Het complex bestaat uit verschillende lagen: de onderste drie bevinden zich buiten, daarboven hangt een dichte doos verdeelt in twee sportniveaus van 8.10 m hoogte, het tussengebied bestaat voor het grootste deel uit een vide die niet alleen voor meer licht zorgt maar de sporten ook visueel aan elkaar schakelt. Aan de buitenzijde van deze zone is deze hoogte verdeeld in vier niveaus met kleedruimtes en aan de andere zijde 3 niveaus met vermaak, met als extra verdieping een hotel op het dak. Beide zijdes kunnen zo gebruik maken van de kleedruimtes.



4 1:1000



8 1:1000



3 1:1000



7 1:1000



2 1:1000



6 1:1000

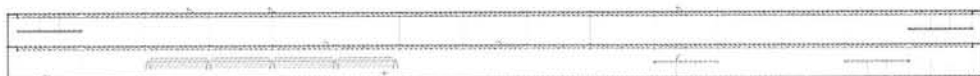


5 1:1000



1 1:1000

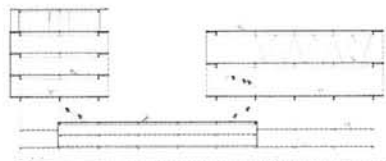
SPORTCOMPLEX 1 / 2000



langsdoorsnede 1/750 AA'



BB'



dwarsdoorsnede 1/750 CC'

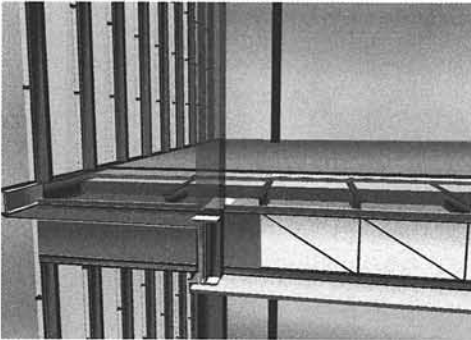
Constructie

Het complex is opgebouwd uit stalen pretab elementen. Hierdoor kunnen:

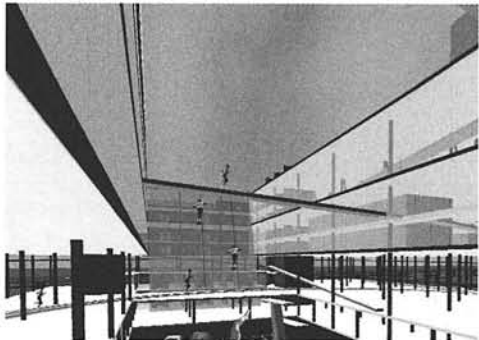
- de grote overspanningen met een dunner en lichter pakket worden uitgevoerd;
- het skelet sneller en makkelijker worden opgebouwd;
- de leiding doorvoeren makkelijk gemaakt worden.

Het maatsysteem is gebaseerd op het gebruik van het gebouw: dit betekent een raster van 7.80 x 9.60 m voor de onderste twee lagen. Uit economische oogpunt is gekozen voor betonnen prefabbalken en platen bestaande uit dubbele T-liggers met daartussen piepschuimelementen die vervolgens worden aangestort. De dichte doos heeft een overspanning van 15.60 x 9.60 m. De overspanningsrichting is gekozen met het oog op het leidingenverloop. Het skelet wordt opgebouwd uit stalen kolommen gevuld met beton, spanten, en een vloerpakket van dubbele T-platen opgebouwd uit twee stalen I-profielen die met deuvels aan een betonplaat van 2.40 breedte zijn verbonden. Ze worden als prefabelement aangevoerd, opgelegd en afgewerkt met een druklaag. Om geen dik vloerpakket in de gevel te krijgen is gekozen voor een uitkraging in beide richtingen, bovendien onderscheid de doos zich nu meer van de onderste lagen. Kortom, een hybride constructie.

De gevel heeft aan alle zijden zoveel mogelijk hetzelfde strakke uiterlijk. De T-liggers uit de vloerplaten worden in feite doorgezet in de



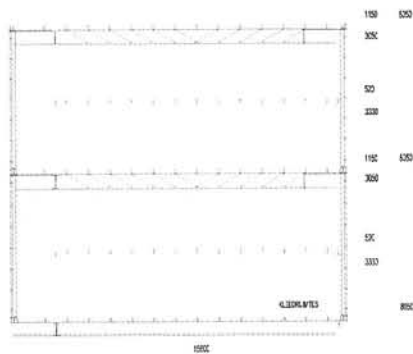
perspectivische doorsnede



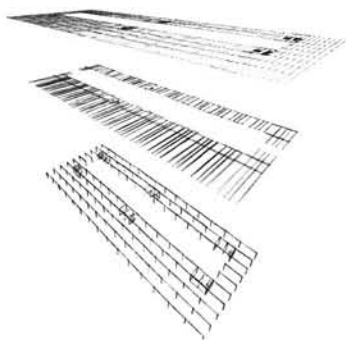
Impressie gebouw

windstijlen van de gevel. Dit komt o.a. tot uitdrukking op de bovenste laag waar de stijlen buiten de gevel staan. De glasplaten worden met hoekstalen aan de stijlen verbonden. De vloeren worden afgewerkt met stalen liggers aan de buiten kant. De gevel wordt gebruikt voor reclame.

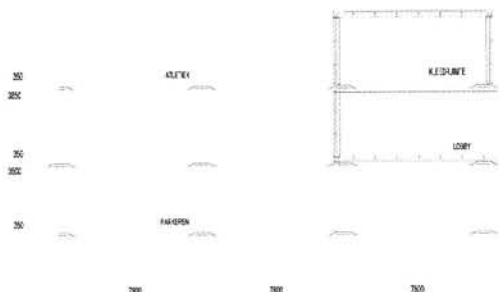
Qua type zou je het gebouw kunnen vergelijken met de Boots factory van Sir Owen Williams. Deze farmaceutische fabriek is vanuit een functionalistische benadering opgezet: een structuur van vier lagen van gewapend beton op een streng grid. In deze structuur zijn gaten gemaakt om licht op het begane grond niveau te brengen. De opzet van het gebouw is gebaseerd op een zo efficiënt mogelijk verloop van het productieproces, volgens Williams 'een plek beschermd van weer en wind waar de productie van goederen of processen zich efficiënt kan voltrekken'.



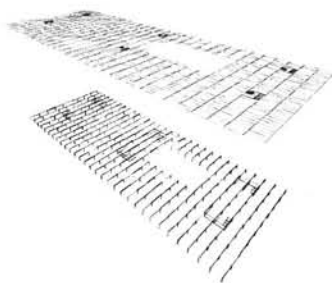
1500



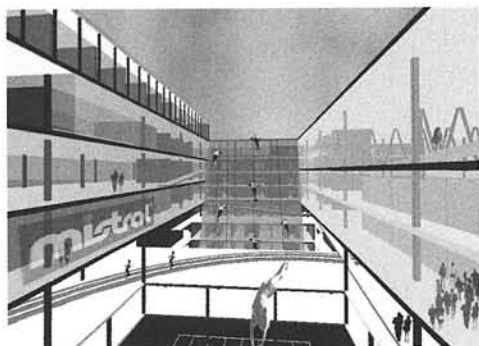
overspanning staal



langsdoorsnede 1/150 BB*



overspanning beton



Impressie gebouw

Afstudeerprojecten

en uitvoering

Wertheimer centrum voor de fotografie

Roderick van Doorn

mentoren: Leen van Duin, Cristoph Grafe, Carl van Bruggen



De fotografie wereld is sterk verspreid in Nederland aanwezig. Onafhankelijk van elkaar werkende instituten zorgen ervoor dat binnen de Nederlandse fotografie wereld geen duidelijk aanspreekpunt aanwezig is. Door het bouwen van het Wertheimer centrum voor de fotografie zal er een plek ontstaan waar alle aspecten van de fotografie aan het Nederlandse publiek getoond kan worden.

Sinds het overlijden van dhr. Wertheimer in 1997 is er binnen de fotografie wereld een discussie aan de gang. De discussie werd veroorzaakt door de erfenis die dhr. Wertheimer achter heeft gelaten aan het Prins Bernard Fonds. In de erfstelling werd het Prins Bernard Fonds gevraagd het geld te gebruiken om de fotografie

binnen Nederland een beter aanzien te geven. Om deze taak te kunnen uitvoeren liet het PBF een onderzoek starten naar de huidige staat van het fotografieveld. Uit het onderzoek uitgevoerd door het ICN bleek dat de fotografie wereld te sterk verdeeld is over het Nederland. Verschillende instituten werken langs elkaar heen en veroorzaken hierdoor een grote overlap. Er ontbreekt een centraal aanspreekpunt. In dit centrale punt zal plaats moeten zijn voor tentoonstellingen, voor het geven van onderricht en het jonge talent de mogelijkheid kunnen bieden hun werk aan een groot publiek te kunnen tonen. In het kader van mijn afstuderen binnen het atelier Hybrides ontwerp in het Wertheimer centrum voor de fotografie



Luchtfoto Amsterdam

Locatie

Al vanaf het begin van de discussie over de het centrum voor de fotografie werd er gezocht naar een geschikte locatie. Van de kanshebbers waren het Rotterdam en Amsterdam die de beste papieren hadden. Net als Amsterdam bezit Rotterdam een groot aantal fotografie instituten, maar Rotterdam heeft een groot nadeel, Rotterdam is niet zoals Amsterdam de culturele hoofdstad van het land. Dit maakt Rotterdam minder aantrekkelijk voor de plaatsing van het centrale punt binnen de fotografie.

Voor het zoeken van een geschikte locatie binnen Amsterdam is de nog aan te leggen Noord/Zuidlijn van de metro als uitgangspunt genomen. Deze Metrolijn zal Noord-Amsterdam gaan verbinden met Zuid-Amsterdam en loopt via het centraalstation, het Rokin en de Vijzelgracht naar het Rai-complex. Deze metrolijn zal tot doel hebben de verkeersstroom in de richting van het centrum te ontlasten maar biedt daarnaast goede mogelijkheden het stedelijk-structuur langs deze lijn te verbeteren.

Langs de route van de metrolijn bevindt zich een dicht en compact stedelijk structuur waarin slechts weinig gaten in te vinden zijn. Een open ruimte springt echter in het oog, het Weteringcircuit. Gelegen op de Singelgracht strook wordt deze locatie gevangen tussen de Weteringschans en de Stadshouderskade.

De locatie bestaat uit een groot groengebied op steenworp afstand van het Museumplein.



Noord/Zuidlijn

Het Weteringplantsoen is op dit moment niets meer dan een open gebied langs de rotonde. Hoewel er veel groen aanwezig is, is dit voor het grootste gedeelte niet toegankelijk. Het parkje langs de Singelgracht is afgesneden van het weteringplantsoen door de drukke weg tussen de rotonde en de Stadshouderskade. Dit alles maakt dat de situatie wel veel groen heeft maar deze maar beperkt toegankelijk is.

Het autoverkeer Voor het autoverkeer is de route vanaf de Vijzelgracht in de richting van het centrum van levensbelang wil de automobilist in het centrum kunnen komen. De route loopt aan de Stadshouderskade en Weteringcircuit via de vijzelgracht naar het Rokin. Deze route loopt dwars door de locatie heen en zorgt de hele dag door, maar vooral in de ochtend- en avondspits, voor veel overlast.

Het tramverkeer Het Weteringcircuit is een knooppunt van de tram in twee verschillende richtingen. Via de Weteringschans gaan trams in de richting van het Leidscheplein, terwijl via de F. v.d. Polweg en de Vijzelgracht de tram in de richting van het centrum loopt.

De metro De metrotunnel komt precies onder het Weteringcircuit te liggen. Van de stations komt het weteringcircuit te liggen tussen het station van aan de Vijzelgracht en de F. v.d. Polweg. In het ontwerp van de architecten Benthem & Crouwel voor het station aan de Vijzelgracht is het Weteringcircuit mee genomen om het gebied toegankelijker te maken. Dit heb-

ben ze gedaan door de ingang van het station op de rotonde te plaatsen waardoor het gebied omsloten door de rotonde nieuwe waarde krijgt.

Rotonde: 1950 De rotonde is rond 1950 aangelegd om de verkeerssituatie rond de kruising tussen de Weteringlaan en de Weteringschans veiliger te maken. Deze onveiligheid werd veroorzaakt door de grote toename in het aantal auto's. De Amsterdamse wegen waren in die tijd niet aangepast aan de toenemende stroom gemotoriseerd verkeer. Hierdoor ontstonden op sommige plekken een onhoudbare situatie. In die tijd was de Weteringschans nog een weg met tweerichtingsverkeer.

Rotonde: huidige situatie Op dit moment verdeelt de rotonde het weteringcircuit in een drietal eilanden. Het parkje langs de Singelgracht het groen van de rotonde en het plantsoen langs de Weteringschans. Het groen binnen de rotonde is niet bereikbaar en wordt afgeschermd door een afscheiding. De verbindingen tussen de eilanden zijn schaars en is beperkt zich tot een enkel zebrapad.

Rotonde: toekomst Gekeken naar de verkeerssituatie en de huidige staat van het plantsoen kan er geconcludeerd worden dat het niet nodig is om de rotonde te handhaven. De rotonde zal verdwijnen en plaats gaan maken voor een kruising die de verkeerssituatie van voor de rotonde weer in ere herstelt. De weg naar de kruising zal het weteringcircuit gaan verdelen in een tweetal gebieden in plaats van de drie eilanden.



huidige situatie



situatie auto



toekomst



situatie metro

Work in progress

Hybride gebouwen kennen hun oorsprong in de Verenigde Staten. Doordat de groei van de steden werd beperkt, en de prijzen van land omhoog vlogen, werd men bewust van de voordelen van het samenvoegen van verschillende programma's. Veel gebouwen met slechts een programma maakten plaats voor multiprogramma gebouwen. Er zijn echter een tweetal redenen waarom het aantal hybride gebouwen sterk in aantal is afgenomen. Op de eerste plaats had de beursval in 1929 tot gevolg dat het bouwen van nieuwe constructies werd stilgelegd. Daarnaast waren het de beslissingen genomen door ciam IV, ondermeer het gescheiden houden van wonen en werken, die het hybride gebouw de das om deed.

Op dit moment is de interesse naar hybride gebouwen weer aan het op bloeien. Dit wordt vooral veroorzaakt door het terug keren van het probleem met de groeiende stad. De verschil tussen binnenstad en periferie is aan het vervaagen. Het verschil tussen wonen en werken verdwijnt en het nieuwe programma dient ingepast te worden in de reeds bestaande stedelijke structuur.

Als we naar de huidige hybride programma's kijken zijn er twee soorten te onderscheiden. Op de eerste plaats is er het thematische programma.

In het thematische programma zijn de onderdelen afhankelijk van elkaar en wordt ertussen de onderdelen samengewerkt. Steeds vaker ging men inzien dat het samenvoegen van ver-

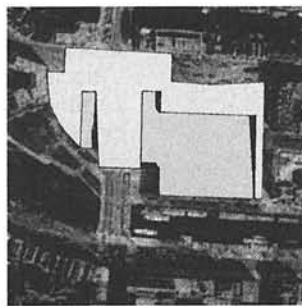
schillende functies onder een dak de samenwerking tussen deze functies zou kunnen verbeteren en vereenvoudigen. Daarnaast is er het ongelijkmatige programma waarbij de onderdelen in een gebouw zijn onder gebracht maar waartussen geen onderlinge samenwerking tussen bestaat. Dit programma is meer gericht op de economische voordelen die het heeft.

Het verdwijnen van de periferie heeft zoals reeds gezegd tot gevolg dat in de reeds bestaande stedelijke structuur nieuwe functies moeten worden ingepast. Dit zou gepaard gaan met het samenvoegen van programma's die op het eerste gezicht geen binding met elkaar hebben. In het ontwerp van het Wertheimer centrum voor de fotografie worden twee programma's als het metrostation en het museum samengevoegd. Dit heeft tot gevolg dat voor de bezoeker een soort verschuiving plaatsvindt van functies. Het metrostation zal zijn oorspronkelijke functie gaan verliezen en plaats moeten maken voor een combinatie van programma's.

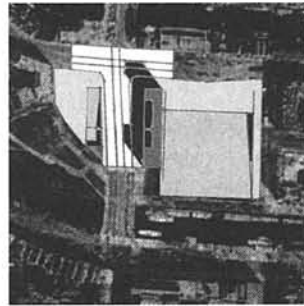
Het centrum zal zich voor een groot gedeelte binnen het beneden aangegeven gebied komen te liggen. Door de verbinding die plaatsvindt tussen het Metrostation en het centrum, zal bij de kruising de nadruk komen te liggen wat betreft de bouwvolumes. Het belangrijke aan deze opdracht zijn de mogelijkheden die de locatie heeft te bieden. Door de verkeersfunctie die de Vijzelgracht heeft voor het verkeer naar het centrum, kan het terrein gaan fungeren als een culturele poort.



niveau 0



niveau -1



bebouwing

Centercourt

Recreatie aan de Amstel gekoppeld aan topsport

Gerbrand van Oostveen

mentoren: Carel Weeber, Cees van Weeren, Wouter Reh

Er is nog steeds veel discussie gaande over het concept 'Het Groene Hart', welke een belangrijk onderdeel vormt van het verstedelijkingsbeleid in de Randstad. Recreatie speelt hierin een centrale rol. De Randstad moet immers een groene metropool worden. Dat is nu echter nog niet het geval. De Randstedeling is slecht bedeed met toegankelijke gebieden dicht bij de woning, waar veelzijdige recreatie mogelijk is. De schakel tussen de stad en de grotere recreatiegebieden kan nog veel meer uitgebuit worden. Het slechten van barrières en het koppelen van uitvalsroutes aan recreatieve netwerken vergt nog grote inspanningen. Door de barrièrewerking van de grote infrastructuur zijn grote delen van de stad afgesloten van gemakkelijke contacten met de uitloopgebieden.

Het te ver doorschieten van de compacte-stad gedachte zorgt er tevens voor dat veel kleine groengebiedjes en stedelijke achterkanten bebouwd raken. Ook grotere elementen zoals sportvelden worden de stad uitgerst en komen verder van de stad af te liggen.

Metropolen voelen zich gedwongen tot het maken van grootschalige plannen. De metro-poolschaal vraagt zowel technisch als conceptueel om een drastische schaalessprong. Hiermee moet voorkomen worden dat de metropoolstructuur onduidelijk, ongrijpbaar en een ruimtelijke chaos wordt. Grote projecten maken de metropool weer leesbaar.

Probleemstelling

De leefomgeving van de inwoners van de Randstad staat onder druk. Nieuwe samenwerkingsverbanden tussen landelijke en stedelijke functies zijn nodig. Er moeten grote gebieden aangewezen worden die geschikt zijn voor de ontwikkeling van nieuwe recreatie en natuur. Juist in de nabijheid van de stad hebben deze gebieden betekenis. Investerings in recreatieve

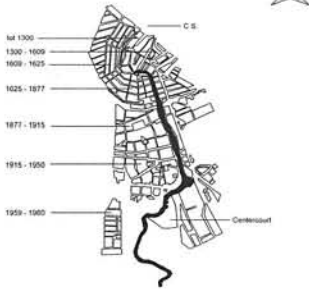


mogelijkheden in die directe woonomgeving zijn nodig, zodat die als stapstenen kunnen dienen naar de grotere natuurgebieden in het Groene Hart. Voor natuur en recreatie zal veel meer ruimte nodig zijn om de groei en de verandering van de vraag op te kunnen vangen. De recreatieomgeving moet daarom aan steeds strengere eisen voldoen om in het diverse behoeftepatroon te kunnen blijven voorzien. De druk op voorzieningen en op het landelijk gebied zal hierdoor toenemen. Het is belangrijk desondanks de recreatiekwaliteit te waarborgen en de groeiende gemotoriseerde mobiliteit in goede banen te leiden. Verplaatsen is immers inherent aan recreatie.

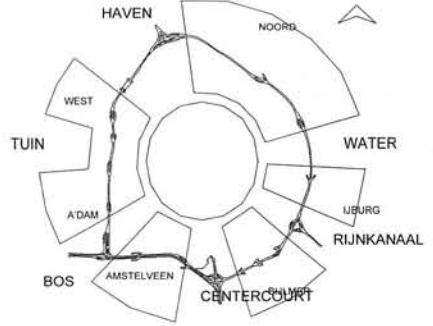
Lokatiekeuze

Voor mijn afstuderen heb ik het gebied aan de Amstel gekozen ter hoogte van de ringweg. Binnen mijn studiegebied vallen o.a. het volkstuinpark 'Amsteltorie', sportpark 'Overamstel' en verkeersknooppunt 'Amstel'. In en rond dit gebied zijn al verschillende sport- en recreatievoorzieningen aanwezig. Deze locatie ligt aan de ring, daar waar de Amstel de stad binnen komt. De ringzone wordt doorkruist door één van de radiale groene scheggen van Amsterdam. De periferie is paradoxaal genoeg het nieuwe centrum van het toekomstige leven van Amsterdam en zal gevormd worden door ruimtes die een betekenis hebben als plaatsen van gemeenschappelijk belang. Het Amstelland en de binding daarvan aan zowel het stedelijke gebied als aan de rivier heeft potenties voor een grootstedelijke uitwerking. Het thema van de Amstel inspireerde binnen de oude stad tot de locatie van o.a. het Centraal Station, de Beurs van Berlage, de Stopera, het Amstelhotel en theater Carré. Ten zuiden van de ringweg is het karakter van de Amstel meer landelijk en deels onbe-paald. De Amstel vormt een hart op hart-verbinding.

AMSTEL IN DE TIJD



RING SCHEGGEN EN LOBBEN



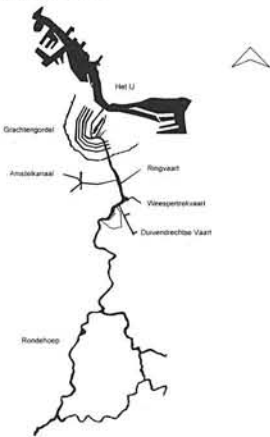
AMSTELACCENTEN



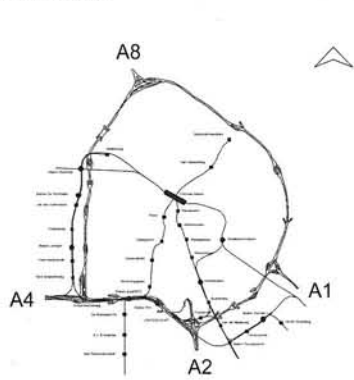
RINGACCENTEN



AMSTELWATER



RINGVERKEER



LANDSCHAP

ding tussen hartje stad en het Groene Hart van Holland.

Uitgangspunten

Centercourt wordt een collectieve ruimte t.b.v. de 'sportieve' recreatie.

Centercourt wordt niet gezien als een rustieke groene plek, maar meer als een bruisend en overladen stedelijk knooppunt.

Centercourt wordt een koppeling van 'recreatie'

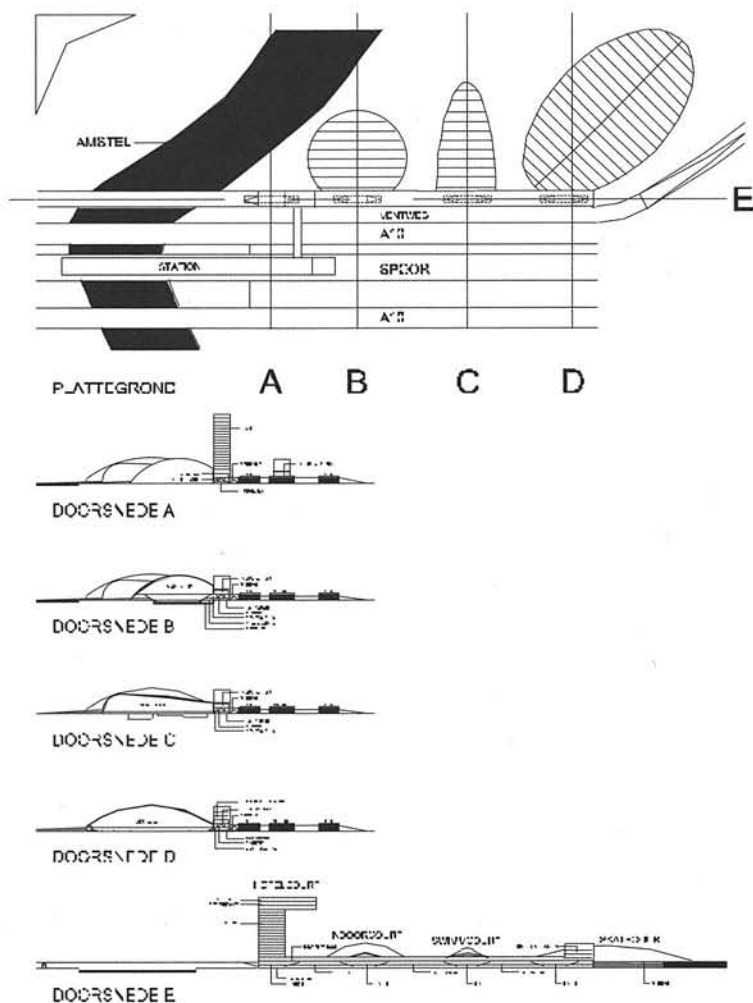
aan 'mobiliteit' en 'voorzieningen', waaruit een nieuw ruimtelijk programma zal ontstaan.

Centercourt wordt een nieuw knooppunt.

Centercourt wordt een ontmoetingsplek die kan dienen als overstapplaats en deel uitmaakt van de netwerkstad.

Centercourt wordt een samenhangende, continue ruimte, waarbinnen plaats is voor afwijking en verschil.

Centercourt intensiveert het landschap.



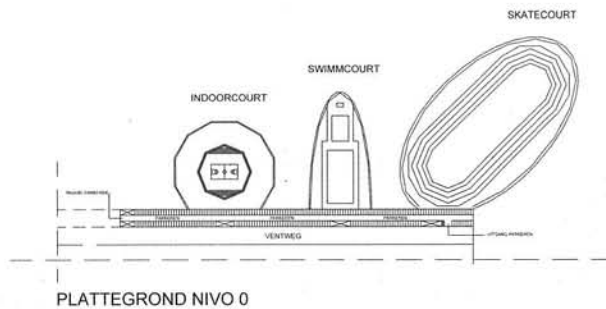
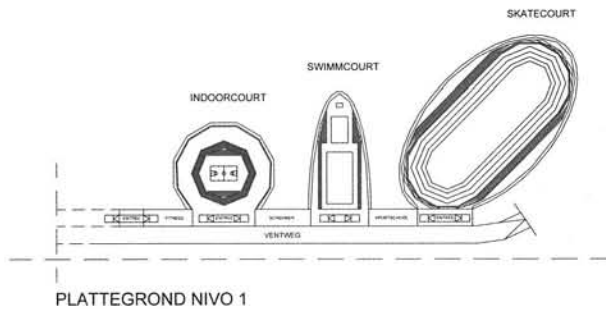
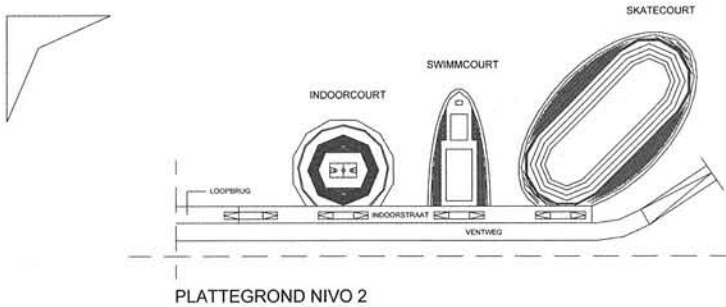
ARCHITECTUUR

Centercourt wordt vormgegeven door landschap als concept in te zetten.

Werkwijze

Het gebruik van het programma en het mengen van verschillende bezoekersstromen zijn de belangrijkste factoren in het ontwerpproces van mijn afstuderen. De bezoeker kan op deze manier van gedaante verwisselen door zich te bewegen in het programma. Voor de ruimtelijke

en materiële organisatie van het programma wil ik me in eerste instantie zo min mogelijk laten afleiden door historiserende of regionalistische feiten. Het algemene abstracte model wat dan ontstaat kan vervolgens naast de lokale gegevens geplaatst worden. Hierna kan het model zich transformeren, waardoor het zich hecht in zijn omgeving.



ARCHITECTUUR

Commercieel spiritueel centrum

Ayan Pherai

Mentoren: Leen van Duin, Leontine de Wit, Rogier Verbeek



De titel 'Commercieel spiritueel centrum' kan leiden tot enige verwarring. Hoe zou de verheven spirituele activiteit iets van doen kunnen hebben met commercie? Toch laat de huidige maatschappelijke realiteit zien dat deze twee ogenschijnlijk onverenigbare zaken weldegelijk samen kunnen gaan. We kunnen constateren dat allerlei commerciële organisaties in staat zijn gebleken de behoefte aan zingeving en spiritualiteit winstgevend te maken. Denk hierbij aan de vele cursussen, seminars, trainingen, pep-talks, excursies, e.d. voor zowel particulieren als het bedrijfsleven met spiritualiteit als centraal thema.

Cultuursociologe Anneke van Otterloo: 'Spiritualiteit betreft aanvankelijk de innerlijkheid, de beleving en levensstijl kenmerkend voor religie in traditionele zin. Voor de huidige tijd is het element van subjectieve ervaring het meest essentieel. De spirituele grondhouding kan, behalve met religie, ook verbonden zijn met levensbeschouwing – de leer van welzijn – of nog algemener met een (collectief of individueel) zingevingssysteem. Zingeving hoeft hierbij niet uit-

sluitend van religieuze of levensbeschouwelijke aard te zijn, maar kan ook betrekking hebben op instrumentele doelen.' Van Otterloo concludeert terecht dat moderne spiritualiteit ondanks de schijn van het dagelijks taalgebruik, dat verwijst naar een verheven streven, in zekere mate een instrumenteel karakter draagt: 'Waar mensen eerder leefden onder een 'hemels baldakijn' en zich (soms) richtten op vormen van traditionele spiritualiteit gaan zij nu (soms) naar een spirituele markt, waar ieder individuele keuzen maakt. Deze keuzen kunnen verband tonen met het 'transcendente' maar noodzakelijk is dat niet'. Spiritualiteit zal in de context van dit project worden ontdaan van elke dogmatische binding met de traditionele religie. Ze zal worden benaderd als een commercieel product welke op commerciële wijze – een wijze die gericht is op handel met winstoogmerk – zal worden aangeboden en geconsumeerd.

Mijn afstudeeropgave stelt zich tot doel deze 'commerciële spiritualiteit' te onderzoeken op haar architectonische potenties en van daaruit een concreet architectonisch plan te ontwikkelen.

Feng-shui op het werk



Spiritualiteit raakt het hart van elke organisatie
De organisatie is een spiegel van uzelf
16 & 17 mei 1998 in Hotel Oranje te Noordwijk
Het is geen werk
waaraan u participeert
wat u doet, maar
De goed functionerende organisatie staat nu

Leven in Liefde
Deepak Chopra

Bio-energetica



JE HUIS ALS SPIEGEL
workshop anast



situatietekening

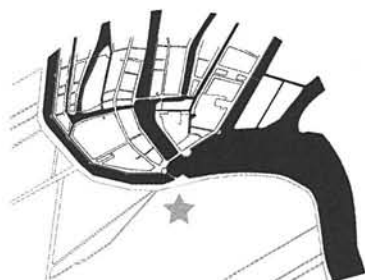
Locatie

De locatie is een bestaande bouwput in een bouwblok aan de Reguliersbreefstraat en Vijzelstraat, midden in het bruisende hart van de Amsterdamse binnenstad. De locatiekeuze is gemaakt op basis van verschillende criteria en veronderstellingen: een dergelijk 'onconventioneel' programma kan alleen gedijen in een grootstedelijke omgeving; het beoogde consumptieve karakter van het commercieel spiritueel centrum moet aansluiting vinden op het consumptieve karakter van deze omgeving; het commercieel spiritueel centrum moet goed bereikbaar zijn; de nabijheid van andere recreatieve voorzieningen (winkels, horeca e.d.) en de daarmee samenhangende continue voetgangersstroom is vanuit zakelijk oogpunt wenselijk.

Er is een historisch morfologische analyse gemaakt op basis van historisch kaartmateriaal, foto's en prenten. Doel van dit alles is het begrijpelijk maken van de huidige structuren met behulp van de geschiedenis. Tevens kan vanuit historisch oogpunt duidelijk worden welke ruimtelijke elementen constant en welke variabel zijn binnen het projectgebied.

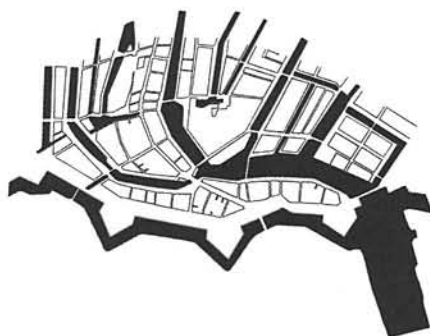
Uit de functieanalyses blijkt dat het project zich bevindt in een zone van het stadshart met overwegend publieksgerichte voorzieningen: veel uitgaansgelegenheden (voornamelijk horeca en dansgelegenheden) en winkels.

Uit de bereikbaarheidsstudies blijkt dat de Vijzelstraat één van belangrijke verkeersaders is voor het autoverkeer van en naar de binnenstad. Ook wat het openbaar vervoer betreft speelt de Vijzelstraat op stedelijk niveau een belangrijke rol: onder de Vijzelstraat wordt op dit moment het tunneltracé aangelegd voor een nieuwe metroverbinding tussen Amsterdam-Noord en Amsterdam-Zuid/WTC: de Noord/Zuidlijn. Het ligt zelfs in de bedoeling dat dit tracé in toekomst wordt doorgezet naar Schiphol, waardoor het hart van de binnenstad -en dus ook de projectlocatie- direct verbonden wordt met de luchthaven.

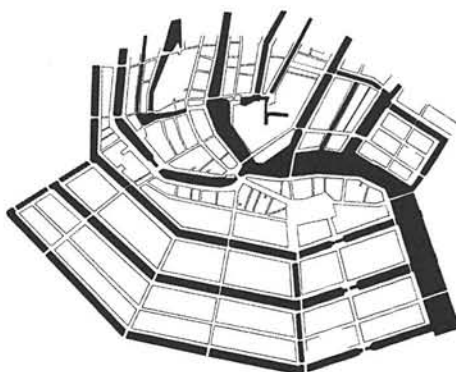


stedelijke structuurschets, 1544

0 100m



stedelijke structuurschets, 1650



stedelijke structuurschets, 1800



locatie gezien vanuit de Reguliersbreefstraat

Programma-ontwikkeling

Het sociale en ruimtelijke programma voor het commercieel spiritueel centrum is ontwikkeld op basis van programmatische analyses van bestaande commerciële spirituele centra (o.a. Oininio), mijn visie over wat een dergelijk centrum aan programma-onderdelen zou moeten bezitten en de gevormde visie over welke programmatische elementen geschikt zijn voor deze specifieke locatie. De belangrijkste programma-onderdelen zijn: een warenhuis, cursusruimten, horecagelegenheden, (verhuurbare) zalen, een kapel, meditatiepaviljoens, een stilte tuin, een badhuis, verhuurbaar oppervlak en een kantoor-gedeelte.

Analyses van precedenten

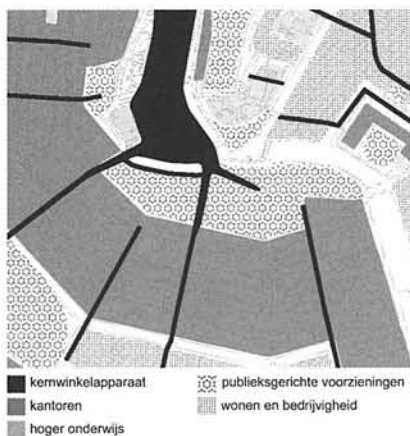
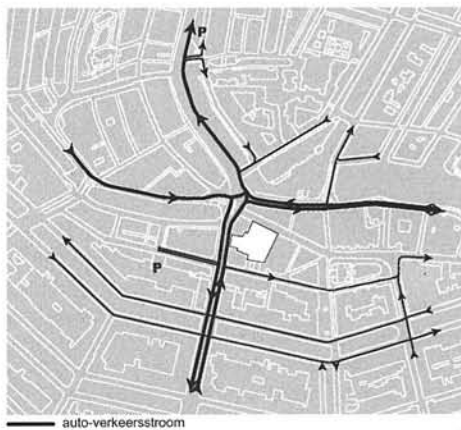
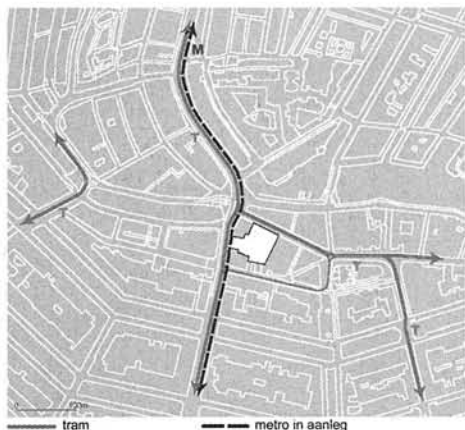
Bij de zoektocht naar bruikbare precedenten werd duidelijk dat mijn voorstelling van een passende architectuur voor het centrum zowel elementen van spirituele ruimte als van commerciële ruimte moet bezitten (een hybride architectuur?). Zo zijn er een aantal analyses gemaakt van gebouwen met een overwegend commer-

cieel programma (winkels, horeca, kantoren) en een openbare routing met een passageachtige ruimtelijke kwaliteit. Tevens zijn er analyses gemaakt van gebouwen en plaatsen met een sterk spiritueel karakter (kloosters, Boeddhistisch theehuis, begraafplaats).

Vooral wat betreft de spirituele bouwwerken zijn er opvallende overeenkomsten te vinden in de geanalyseerde ruimtelijke karakteristieken: context, ruimtevorm, verschijningsvorm, route, materialisering en lichtbehandeling.

Hybridisering

Binnen dit project is sprake van hybridisering op verschillende niveaus. Zo kun je op het niveau van de sociale activiteit een zekere hybridisering onderkennen. De spirituele activiteit wordt op commerciële wijze aangeboden en ervaren, en andersom! Zo zal een bezoek aan het 'meditatiecafé' (een ruimte met veel groen, een vijver en zitkussens, waarin in betrekkelijke rust en stilte dranken en hapjes worden geserveerd) niet vergelijkbaar zijn met een bezoek aan een (gewijde) spirituele ruimte, evenmin met een



functiekaart



Architecten Cie. Ingangspartij van commercieel complex 'Kalvertoren' in Amsterdam

'cafébezoek'. Binnen de activiteit, die in deze ruimte plaats vindt, is sprake van een bewuste vermenging van elementen met verschillende herkomst. Het ligt voor de hand dat de hybride activiteit eisen stelt op het niveau van de architectuur.

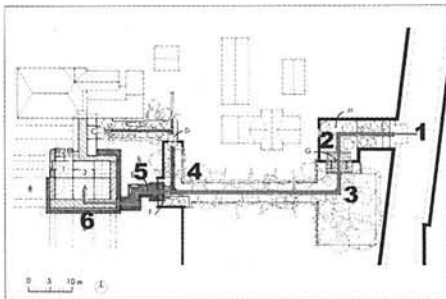
Conceptvorming

De behandelde deelstudies zijn verricht met de intentie dat zij voldoende kader kunnen scheppen voor het ontwikkelen van een architectonisch concept: een min of meer samenhangend denkraamwerk, welke de ontwerper in staat stelt de ontwerpbeslissingen te legitimeren en waaraan deze de ontwerpbeslissingen kan toetsen. In deze fase van het afstuderen zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- in dit beschermd stadsgezicht dient het gebouw zich in zijn verschijningsvorm bescheiden te presenteren. Tegelijkertijd is het vanuit vooral commercieel oogpunt wenselijk dat het gebouw zich duidelijk manifesteert;
- de Amsterdamse binnenstad vraagt om een

duidelijke grens tussen de stedelijke publieke en private ruimte. Het ligt voor de hand dat de geplande stedelijke private ruimte de rooijlijnen van het historische stadsblok zal volgen;

- achter het gevelvlak van het stadsblok is er maximale vrijheid voor massa, leegte, vorm en materiaal. Deze vrijheid schreeuwt om uitgebuit te worden;
- vanuit interieurtechnische overwegingen is daglichttoetreding op nagenoeg elk vloerniveau wenselijk. Er zal een naar een gebouwvorm moeten worden gezocht die daartoe de mogelijkheid biedt;
- vanuit beeld- en sfeeroverwegingen is een alom aanwezige voelbaarheid van de stilte-tuin in het complex wenselijk. De tuin biedt zich bijna als vanzelfsprekend aan als centraal regulerend ruimtelijk element.



Koto-in Zen tempel in Kyoto, Japan: een choreografeerde route



Oininio, Amsterdam: 'Stilte-café'

Literatuur

- Abrahamse, J., Zuidelijk deel Binnenstad. Stedebouwkundig historisch onderzoek. Amsterdam: Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, 1994.
- Barrie, Th., Spiritual path, Sacred place. Myth, Ritual and Meaning in architecture. Boston: SHAMBHAI Publications, 1996.
- Bleekere, S. de (et al), Media en spiritualiteit, Leuven: Davidsfonds, 1996.
- Faber, H., Boven de boomgrens. Op weg naar een hedendaagse spiritualiteit, Baarn: Ten Have, 1987.
- Fenton, J., Hybrid Buildings, Pamphlet architecture N°.11. New Jersey: Princeton Architectural Press, 1985.
- Gemeente Amsterdam, Beleidsplan Binnenstad, Amsterdam, 1998.
- Harvey, D., The Condition of Postmodernity. Cambridge, USA: Blackwell Publishers, 1990.
- Jolles, A., Dam, Rokin, Munt. Stedebouwkundig historisch onderzoek. Amsterdam: Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, 1992.
- Louwe, J., Hoeven, C. van der, Amsterdam als stedelijk bouwwerk, een morfologische analyse. Nijmegen: SUN, 1985.
- Maugier, P., Centres commerciaux. Parijs: Moniteur, 1991.
- Sorkin, M., Variations on a Theme Park. New York: Noonday, 1992.
- Ura, K., Commercial facilities. New Concepts in Architecture and Design. Tokyo: Meisei Publications, 1996.
- Voorsluit, B. (et al), Moderne spiritualiteit tussen traditie en vernieuwing, Zoetermeer: Meinema, 1997.
- Waaijman, K., Wat is spiritualiteit, Nijmegen: Titus Brandsma Instituut, 1992.

Wonen en leren op één plek

Een stedelijk school-woongebouw op de Grote Markt

Iskandar Pané

mentoren: Henk Engel, Jurgen Rosemann, Marianne Hänninen



Het onderwijs is sterk in beweging. Termen als multifunctionaliteit en flexibiliteit zijn veelgebruikt in het debat over nieuwe onderwijskundige ontwikkelingen. Naast de traditionele onderwijsfunctie dient het schoolgebouw ook te voorzien in een vraag naar opvang-, wijk- en welzijnsfuncties.

Parallel aan de ontwikkelingen op het gebied van onderwijs spelen de nieuwe plannen voor wonen in de Nederlands binnensteden en de realisering van de VINEX-uitbreidingswijken.

De in de jaren 60 zo bepleitte functiescheiding van wonen, werken, verkeer, recreatie, educatie en andere functies is definitief verlaten. De hedendaagse school is niet langer een mono-functioneel gebouw. Zelfs het schoolgebouw als solitair object is niet meer vanzelfsprekend. Een menging van de programma's wonen en onderwijs, vormt een nieuwe ontwerpogave.

Probleemstelling

De probleemstelling van deze ontwerpogave is tweeledig. Enerzijds omvat de opgave het samenvoegen van een breed onderwijsprogramma met andere stedelijke programma's als wonen, publieksfuncties en parkeren, binnen één hybride gebouw.

Anderzijds vraagt de opgave om een interpretatie van de stedelijke context van het project met als belangrijk onderdeel van deze context, een complexe historie van voortdurende transformatie. Een analyse van het plangebied geeft inzicht in de problematiek van de situatie. Een

deel van de morfologische analyse van het plangebied en het stedenbouwkundig voorstel worden in deze publicatie gepresenteerd.

Discussie

Enigszins in de luwte van de projecten in Rotterdam Zuid staat het Laurenskwartier opnieuw in de belangstelling. Ondanks 50 jaar wederopbouw is het Laurenskwartier een periferie van het centrum gebleven.

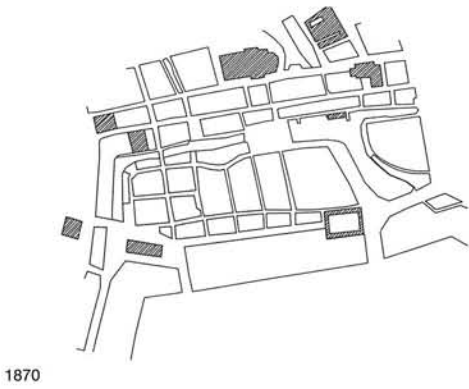
Pas na het gereedkomen van de spoortunnel en de inrichting van de Binnenrotte door West 8 er een nieuw perspectief op de toekomst ontstaan en wordt er door opdrachtgevers en architecten nieuwe plannen ontwikkeld¹. Voor verschillende locaties in het Laurenskwartier dienen nieuwe architectonische concepten als motor van de transformatie naar een vitaal binnenstadsgedebied.

De locatie Grote Markt is één van deze locaties waarin een sterke verwevenheid van publieksfuncties met wonen, werken en onderwijs een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het Laurenskwartier. Plannen van studenten bereiken de discussie over het Laurenskwartier met nieuwe mogelijke oplossingen.

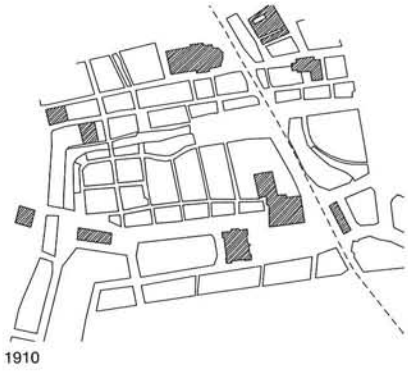
Locatie

De locatie van het afstudeerproject is de Grote Markt in Rotterdam. De Grote markt was voorheen het centrale plein van de stad. Parallel aan het plein ligt de Hoogstraat die naast belangrijkste winkelstraat en oost - west verbinding ook

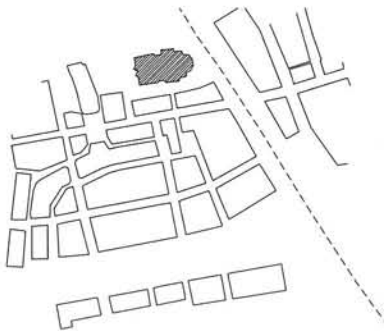
¹ Dienst Stedebouw en Volkshuisvesting; Het Laurenskwartier, stedenbouwkundig plan, 1998.



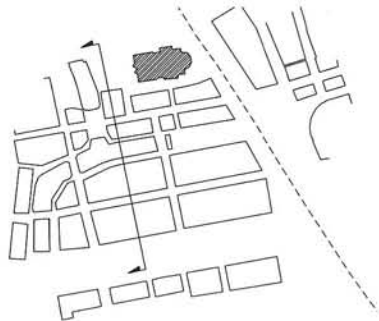
1870



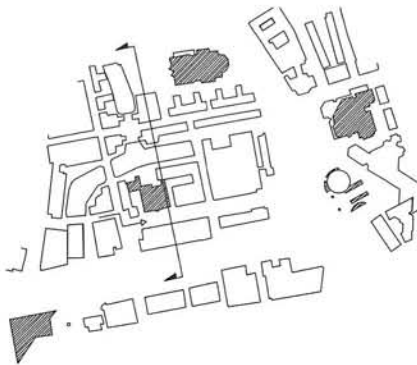
1910



1941



1946



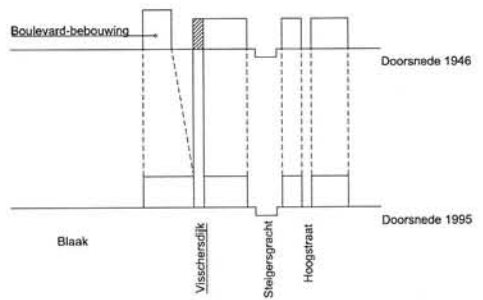
1995



Erasmus op de Grote Markt in
1898



Het dempen van de kolk in
1906



Transformatie zuidelijk deel Laurenskwartier

nog een waterkerende functie had. Dit deel van de stad, het Laurenskwartier, het voormalige stadshart van Rotterdam met de Grote Markt, de Hoogstraat, de Laurenskerk, het Rottetracé en de Kolk, heeft in de loop der tijden een volledige transformatie ondergaan.

In de jaren 30 zijn belangrijke openbare instituten zoals stadhuis, beurs en postkantoor naar de gedempte Coolsingel verhuisd, waardoor het Laurenskwartier in de luwte kwam te liggen. Na het bombardement van 1940 vestigden winkelbedrijven zich in noodwinkelcentra aan de rand van het lege stadshart. Uit het succes van deze vestigingsplaats volgde het Lijnbaancomplex. Met de verschuiving van het stadscentrum naar het westen ontstond er de Coolsingel als centrale stadsas met aan weerszijde daarvan het kernwinkelapparaat Lijnbaan, Beursplein en Hoogstraat. Hierdoor bleef er voor de oorspronkelijke bestemming van de Visscherdijk als winkelstraat tussen de Hoogstraat en de Blaak te weinig draagvlak over. De combinatie van een boulevard bebouwing aan de Blaak en een straatbebouwing aan de Visschersdijk in een bouwblok bleek problematisch. De uiteindelijke loskoppeling van beiden is in de huidige situatie goed zichtbaar. Een achterkanten gebied met een zeer ruime profielmaat die niet goed aansluit op stratenpatroon in westelijke richting. De onbepaaldheid van de functie van het achterliggende gebied heeft geleid tot een onsamenhangende invulling ervan.

Methodie

Voor de analyse van de context is gebruik gemaakt van een historisch morfologisch onderzoeksmethode² die in Nederland veel is toegepast door o.a. Rein Geurtsen. De middelen en analysemethoden voor zijn manier van onderzoek zijn ontleend aan buitenlandse studies waar namen aan verbonden zijn als Rossi, Muratori, Ching, Bacon en Panerai³.

De onderzoeksmethode is in de eerste plaats gericht op een cartografische analyse van de stadsvorm.

Het doel van een morfologische studie is het operatief maken van de geschiedenis voor het (stede)bouwkundig ontwerp: het onderzoek dient als voorbereiding voor het ontwerp en is dus dienstbaar aan het ontwerp. De stad kan beschouwd worden als bodemarchief waarin het

geheugen van de stad is opgeslagen, als een imaginaire bibliotheek van ontwerpen, waarvan de bestaande stad slechts één van de mogelijke uitkomsten is. De kaart verschijnt als een puzzel, die door onderzoek ontward kan worden en dan pas haar geheimen blootgeeft: onbegrijpelijke structuren waarvan de ontwerpideeën pas duidelijk worden na het analyseren van een inmiddels alweer verdwenen context. De ontwerper plaatst zich hierbij in de positie van zijn voorgangers alsof de ontwerpopgave nu gesteld wordt (Crimson 1997).

Met behulp van reductiekaarten kan enerzijds de continuïteit en verandering van de stadsvorm worden weergegeven, anderzijds, datgene wat specifiek is en dat wat permanent is. Specifiek zijn gebouwen of plekken die een belangrijke rol spelen in de historie van een stad; stadshuis, centraal stadsplein en kerken. Permanent zijn de structuren die door de eeuwen heen onveranderd blijven; weefsel, lange lijnen, oude rivieren.

Work in progress

De morfologisch historische analyse geeft de transformatie van de voormalige stadsdriehoek weer met daarin drie ruimtelijke stelsels die van belang zijn voor het ontwerpproject: de Hoogstraat, de Binnenrotte en het gebied rond de Grote Markt tussen de Hoogstraat en de Blaak.

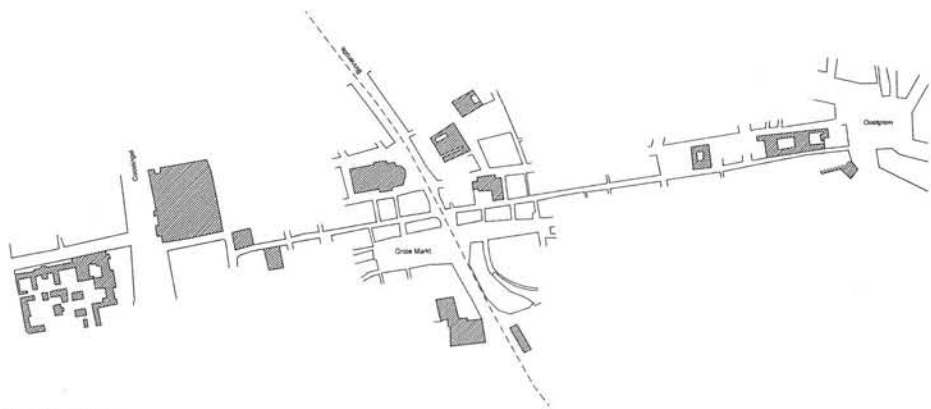
De reductiekaarten onderscheiden vijf ruimtelijke kenmerken: het stedelijk weefsel, de objecten, de waterstructuren, de infrastructuur en de straten en pleinen als residu van het weefsel, de objecten en de waterstructuren.

Literatuur

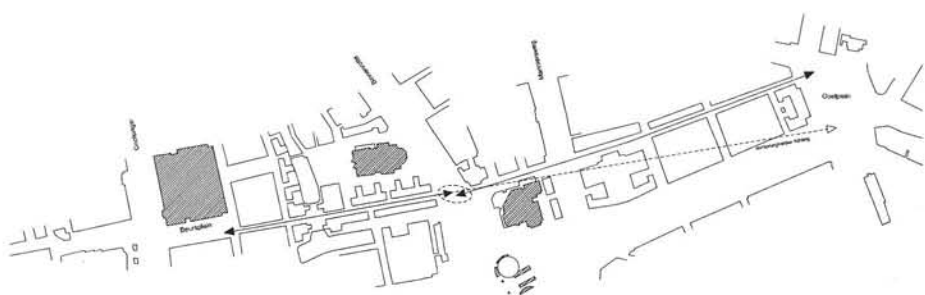
- Crimson., Re-Urb, nieuwe plannen voor oude steden. Rotterdam: 010 Uitgeverij, 1997.
- Dienst Stedebouw+volkshuisvesting., Stedebouwkundig plan Laurenskwartier, 1995.
- Dienst Stedebouw+volkshuisvesting., Stedebouwkundig plan Laurenskwartier, 1998.
- Liesbrock, h. en S. Blumberger., Die neue Stadt, Rotterdam im 20. Jahrhundert. Stuttgart: Dr. Cantz'sche Druckerei, 1993.
- Mekes, J., Rotterdam, stad van mijn vader. Alphen aan den Rijn: Canaletto, 1973.
- Mekes, J., Wijs mij de plaats waar ik woonde. Alphen aan den Rijn: Canaletto, 1969.
- Mekes, J., Wijs mij de plaats waar ik woonde, deel twee. Alphen aan den Rijn: Canaletto, 1973.
- Meyer, H., De stad en de haven, Stedebouw als culturele opgave, Londen, Barcelona, New York, Rotterdam. Utrecht: Uitgeverij Jan van Arkel, 1996
- Palmboom & v.d. Bout en Camp & Camphuis., Ontwerpstudie Laurenskwartier, 1998.
- Steenberghe, C., et al., Het montagelandschap, landschapsarchitectuur van de stad. Delft: Publicatiebureau Bouwkunde, 1996.
- van der Vegt, M., Rotterdam, stad van mijn vader, deel twee. Alphen aan den Rijn: Canaletto, 1980.

2 Crimson, Morfologisch Onderzoek; RE-URB, Nieuwe plannen voor oude steden, blz 39 t/m 42.

3 Leupen et al, Inleiding; Ontwerp en analyse, blz 8 en 9.



Hoogstraat - 1935

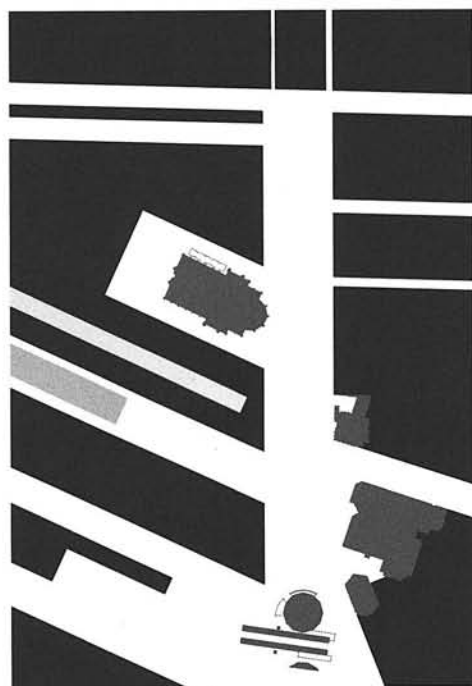


Hoogstraat - 1995

Transformatie Hoogstraat



Stedebouwkundig ontwerpvoorstel



Contouren studie Binnenrotte

Antwerpen - Hybride Zones

Nieuwe woonvormen in een hybride omgeving

Leslie Wong

mentoren: Richard Foqué, Willem Hermans, Meijnardt Scheers



De ontwerpogave is gebaseerd op het volgende uitgangspunt:

Het woongebouw zal worden geïntegreerd in de omringende (en onderliggende) stedelijk openbare ruimte, die de vorm kan aannemen van pleinen, platforms en straten.

Dit gebeurt op een zodanige manier dat voor de gebruikers (dit zijn de bewoners en de passanten) een interessante en gedifferentieerde leefomgeving ontstaat die de context vormt voor ongedwongen sociale interacties. De interacties kunnen op verschillende niveaus van toegankelijkheid (openbare, semi-openbare en ook privé ruimtes) plaatsvinden.

Het openbare karakter van het plein, het platform of de straat is niet meer gebonden aan het grondniveau, en het woongebied beperkt zich niet meer tot het appartement en ontsluitingswegen zelf.

Met andere woorden de grens tussen de beide belevingswerelden vervaagt.

Het afstudeerproject zal uit twee delen bestaan:

- een stedenbouwkundig schetsontwerp voor het plangebied;
- de ontwikkeling en uitwerking van het woonprogramma inclusief aanvullende voorzieningen.

Locatie

Aan de noordelijke stadsrand van Antwerpen ligt het Eilandje, een oud-havengebied daterend uit de 19e-eeuw. Haar havenondersteunende functie bracht een eigen stedenbouwkundig uitleg met zich mee, dat uit een orthogonaal stelsel van dokken en eilanden bestaat. Zelf over een sterke identiteit beschikkend, ligt het Eilandje in de verschillende invloedssferen van de directe omgeving.

Het Eilandje vormt het overgangsgebied tussen de noordelijk gelegen moderne haven en het middeleeuwse stadscentrum.

Aan de oostzijde grenst het aan een drukke verkeersader die lokaal en regionaal bestemmingsverkeer toegang tot het hart van Antwerpen verleent.

De wijde Schelde biedt een fascinerend uitzicht, die samen met de hoogbouw en groene strook van de Linkeroever het beeld aan de westzijde bepaalt.

Het gebied kent een menging van functies als wonen, winkels, cafés, kleine havengerelateerde bedrijven en loodsen.

Nu de belangrijke havenondersteunende activiteiten zijn weggefallen verkeert het gebied in verwaarloosde en vervallen staat, en heeft het gebied een nieuwe impuls nodig.

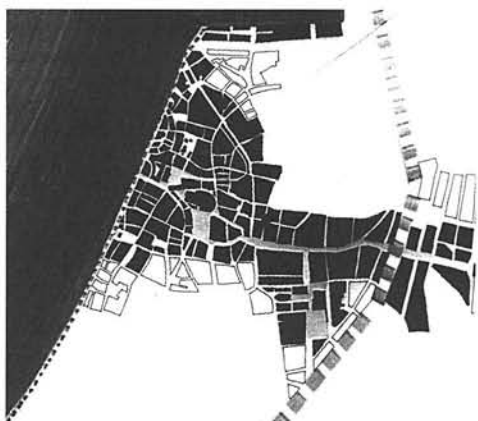
Methode

In de huidige ontwerpfase zijn analyses voor de stedenbouwkundige context afgerond:

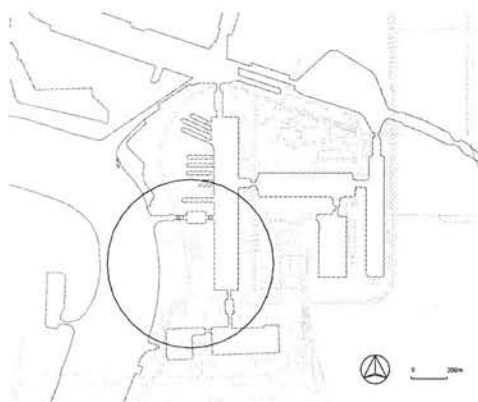
- morfologische studie van de ontwikkeling van Antwerpen;
- infrastructurele analyses op regionale en lokale schaal;
- een analyse van de stedelijke openbare ruimte met betrekking tot de bestaande recreatieve wandelroute in de binnenstad in aansluiting op het Eilandje;
- een inventarisatie van de bebouwing in de nabije omgeving.

Uit de literatuur is informatie verzameld over:

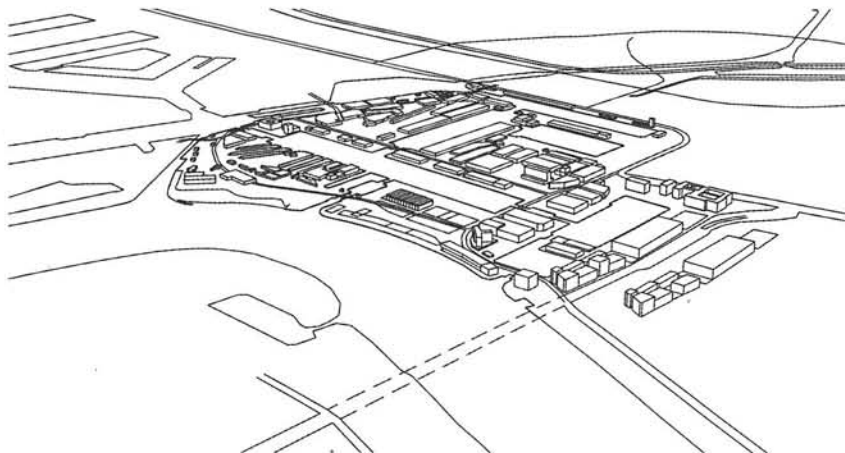
- de historie van het Eilandje en Antwerpen;
- recente ontwikkelingen in stadsvernieuwingsprojecten met betrekking tot het Eilandje en Antwerpen;
- precedenten: waterfront-herontwikkelingsgebieden (London Docklands, Barcelona waterfront), stedelijke openbare ruimten (pleinen in Barcelona), ondergrondse parkeergarages in Lyon, ontwerpvoorstellen voor het Eilandje (resultaten van een internationaal uitgeschreven prijsvraag en meervoudige opdracht, als onderdeel van het stadsvernieuwingsproject Stad aan de Stroom).



De bestaande recreatieve wandelas in het stadscentrum in oost-westelijke richting



Plangebied het Eilandje



Vogelvluchtperspectief

Work in Progress

In deze fase van het afstudeerproject is er een programma, een visie en conceptuele voorwaarden voor een stedenbouwkundig plan ontwikkeld.

Het programma voorziet in functies als wonen, winkels, horeca, theater, museum, infrastructuurle voorzieningen. De intensivering van programma-onderdelen doet recht aan de oorsprong van dit gebied. Als oudste kern van het Eilandje concentreerden de activiteiten zich hier op deze plek.

Hieronder worden een aantal aspecten van de locatie belicht die het uitgangspunt vormen van de stedenbouwkundige opzet.

Water, eenheden. De dokken en de kades worden als eenheden ervaren, als 'kamers' in het stedelijk gebied, met de omringende gevels als de wanden. De kades rond het Kattendijkdok worden integraal behandeld.

Een ander eenheid vormt de Schelde en haar invloedssfeer op de oevers. De nabijheid van de Schelde zal overal voelbaar zijn, vooral op plaatsen waar visuele verbinding met de rivier mogelijk is.

Entreegebied. De aansluiting op de belangrijke ontsluitingswegen en het nabije stadscentrum geeft het gebied de potentie om een entreegebied te worden voor de bezoekers van het stadscentrum.

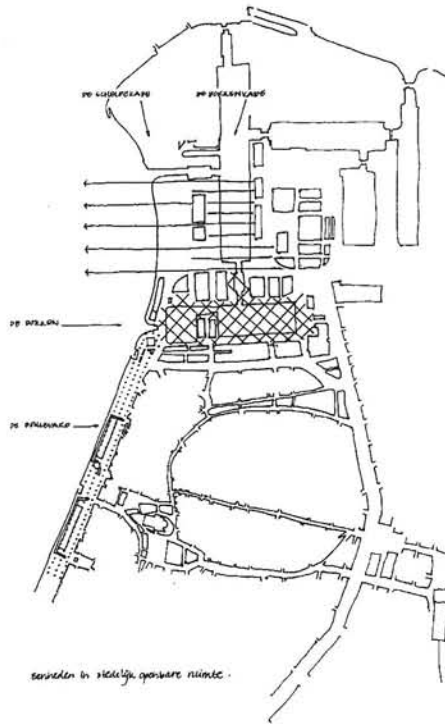
Voor de bezoeker van de stad zijn eerste indrukken en specifieke oriëntatiepunten belangrijk om zijn positie in de stad te bepalen en duidelijkheid te scheppen in een vreemde stad. De Schelde is zeer herkenbaar en wordt derhalve ingezet als oriëntatiepunt.

Routing van openbare ruimtes en recreatiezones. Door de stedelijk openbare ruimte van het Eilandje een logische aansluiting te geven op de bestaande routing van openbare ruimtes kan de binding met het stadscentrum versterken worden.

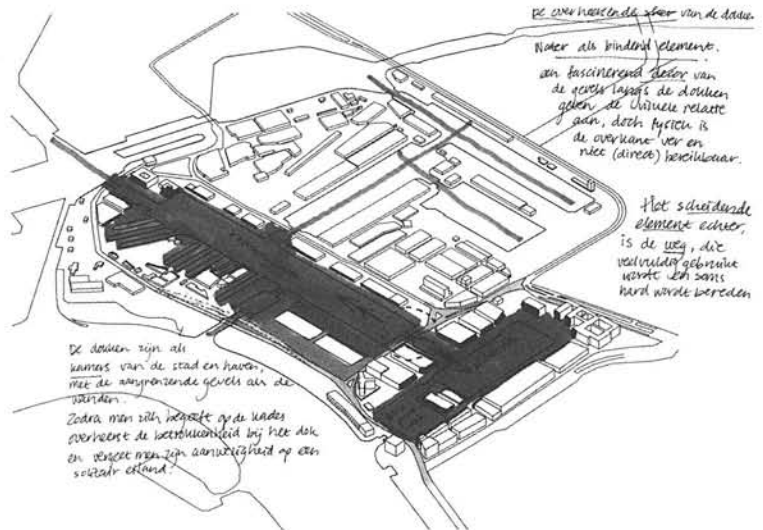
Het specifieke open karakter van het door water omringde plangebied bepaalt de sfeer van de stedelijke recreatiezone binnen het stedelijk weefsel. Zowel de recreatief ingestelde bezoekers als de inwoners van het Eilandje en van Antwerpen zijn de gebruikers.

Stedelijke leefomgeving. Het oud-havengebied, dat de overgang vormt tussen de stad en de moderne haven, kan worden ontwikkeld als een aantrekkelijke aanvulling op de aanwezige stedelijke mix van wonen, werken en voorzieningen.

Voor een levendig stedelijk woongebied is een menging van verschillende functies noodzakelijk om een verscheidenheid aan impressies, gebruikers en gebruikspatronen te garanderen. De wegen die het Eilandje doorkruisen worden door zowel bestemmingsverkeer als doorgaand verkeer veel gebruikt, wat ten goede komt aan de dynamiek van het plangebied.



Concept eenheden



Concept kamers/eenheden

Literatuur

- Antwerpen – Stad aan de Stroom/Vakoefening morfologie en architectuur van de stad TU Delft
- Han Meyer/De stad en de haven, proefschrift/Rotterdam 1996
- Jef Vanreusel/Antwerp – Reshaping A City/Antwerpen 1990
- Kris Geelen/Het Eilandje/Brugge 1989
- Nicola Körnig Antwerpen/een verhaal van een bewogen relatie, scriptie/Delft 1990
- Pieter Uyttenhove/Tussen kant en wal, De 19e eeuwse gordel van Antwerpen: elementen voor een cultuur van de stad/Antwerpen 1993
- Rita Steyaert e.a./Architectuurgids Antwerpen/Antwerpen 1993

De Antwerpse opgave

Van stad tot tafel

Richard Foqué, Jef Van Oevelen

Henry van de Velde Instituut voor Architectuurwetenschappen



De nieuwe gordel rond de stad Antwerpen is in snel tempo tot stand gekomen en heeft een ondoordringbare zone opgeleverd die weliswaar plaats biedt aan stedelijke activiteiten, maar ook de structuur van de stad ontkent. Ze vormt een leegte en is een obstructie voor de verdere ontwikkeling van de stad. Reconversie dringt zich op doch dit vraagt inzicht en visie.

De ontwikkeling van het noordelijk segment van de ring kan niet geïsoleerd worden van de problemen van de binnenstad. Daarom wordt de problematiek van dit segment van de stad onderzocht aan de hand van reeds bestaande studies en wordt er stapsgewijs ingezoomd op mogelijke bouwlocaties.

Gezien de ruime context van het afstudeerproject worden gedurende 4 jaar verschillende randvoorwaarden onderzocht. De verschillende studies worden gedaan vanuit steeds een andere invalshoek en snijden wisselende combinaties

van problemen aan. Het samenbrengen van de verschillende onderzoeken, na 4 jaar, kan op deze wijze een zo ruim mogelijk inzicht geven in de problematiek.

Voor het academiejaar 1999-2000 is het gebied tussen de Noorderlaan, de IJzerlaan, de Slachthuislaan tot en met het spoorwegemplacement onderwerp van studie.

Deze plek aan het oude spoorwegemplacement biedt enerzijds de problematiek van de in onbruik geraakte spoorweg en de doorgang van de toekomstige TGV en anderzijds de restanten van de oude haven en de industrie.

Om een zo gevat en onderbouwd mogelijk beeld te krijgen van de problematiek wordt gedurende het eerste semester informatie verspreid aan de hand van workshops en lezingen waarbij belangrijke onderzoeksthema's worden verduidelijkt zoals mobiliteit, evolutie van het verkeer, economische ontwikkeling (industrie, handel, wonen), visie van de overheid (stad, NMBS,



haven) en bestaande stedenbouwkundige voorstellen.

Het onderzoeksprogramma kan niet de pretentie hebben om een pasklaar antwoord te bieden op de gegeven problematiek. Het kan enkel een visie ontwikkelen d.m.v. een correcte interpretatie en analyse van de pijnpunten van de plek. Doel is de ontwikkeling van architecturale invullingen binnen een voorgesteld masterplan.

De architecturale invullingen hebben tot doel via een iteratief proces de deelgebieden af te tasten en te evalueren. De architecturale studies moeten via terugkoppeling en toetsing een controle van het onderzoek mogelijk maken.

Buiten de noodzakelijk technische en culturele vorming, in de breedst mogelijke zin, is een school voor architectuuronderwijs, eveneens een centrum voor kritische reflectie.

Een architectonische problematiek dient in de gegeven context geplaatst te worden, waarbij alle inwerkende factoren van historische, culturele, economische, sociologische, politieke of andere aard, die de complexiteit bepalen, moeten worden ontdekt en geanalyseerd.

Deze benaderingswijze eist een persoonlijk engagement en kan onmogelijk academisch en vrijblijvend uitgevoerd worden. Al te dikwijls verdwijnt de betrokkenheid bij deze problematiek zodra de oefening voorbij is.

De finaliteit van deze pedagogische benadering is het stimuleren van het kritisch bewustzijn en de student te helpen in het begrijpen en kunnen omschrijven van zijn rol in de maatschappij. Hierbij kan duidelijk gesteld worden dat het doel van het onderwijs niet ligt in het voorstellen van dé oplossing, die trouwens niet bestaat, noch van 'de volgens allen best beoordeelde oplossing', gebaseerd op traditionele en subjectieve criteria; maar wel, in de student te helpen en hem de middelen te beschikking te stellen om een persoonlijke benaderingsmethode te ontwikkelen in alle objectiviteit, vrijheid, eerlijkheid en los van een belastend formalisme.

Het afstudeerproject is in tweeën opgesplitst. In het eerste semester ligt de nadruk op stedenbouw, in het tweede semester op de bouwkundige constructie.

Omgevingsanalyse

Het plangebied bestaat uit een concrete en actuele locatie, met een grote stedenbouwkundige complexiteit, waarbij alle randvoorwaarden door de studenten dienen te worden onderzocht.

Er wordt gestart met een analyse van bestaande studies en bestaande stedenbouwkundige voorstellen om inzicht te krijgen in het ontstaan, groei, bloei, verval en toekomst van de plek.

De stedenbouwkundige oefening heeft als doel de wijze te bepalen waarop het betreffende gebied zich dient te ontwikkelen. Hierbij zijn zowel de analyses van het gebied en omgeving als het prospectief onderzoek de belangrijkste werkinstrumenten; de eigen visie interpreteert deze gegevens wat tot de synthese leidt.

De fase van het structuurplan laat toe om de complexiteit van de sociaalruimtelijke problematiek 'uiteen te leggen' en stapsgewijs te bestuderen. De opeenvolging in planfasen maakt terugkoppeling, explicitering en bespreekbaarheid mogelijk.

Stedenbouwkundig ontwerp

Beslissingen genomen in de stedenbouwkundige oefening zullen mede bepalend zijn voor het stadsontwerp; ze worden getoetst aan en eventueel bijgestuurd door de meer concrete uitwerkingen in het stadsontwerp.

Het stadsontwerp gaat verder en vult dit planconcept aan in een ontwerp met preciezere planuitwerkingen en volumebepalingen. Het formuleert een visie voor het gebied vanuit een brede waaier aan invalshoeken en is hierdoor tevens de controle op en bijsturing van het structuurplan.

Het is een onderzoek naar de mogelijkheden die én de problemen oplossen én een beeld geven van mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

Het stadsontwerp dient ertoe om binnen de lijnen van het structuurplan een beeldend voorstel uit te werken. De voorafgaande opbouw van een eigen visie in het structuurplan moet het gehalte aan 'realiteit' en betekenis van dit ontwerp kunnen garanderen.

Het vervaardigen van het stadsontwerp gebeurt in subgroepen, en moet leiden tot een masterplan voor het gehele plangebied.

Stadsontwerpopgave

Kennismaking met de verschillende aspecten en onderdelen van de stedenbouw. Wat zijn de grondslagen van de stedenbouw en welke onderzoeksmethoden zijn relevant?

Men leert het verband tussen de omgevingsanalyse en het stadsontwerp: wat wordt vastgelegd in een stadsontwerp en hoe kan men deze gegevens interpreteren?

Architectonisch ontwerp

Het bouwkundig ontwerp neemt de stedenbouwkundige opties over en vertrekt vanuit het stadsontwerp om de specifieke plek en het gevraagde gebouw verder te ontwikkelen.

Alle ontwerpopgaven zullen gebaseerd zijn op een zeer concreet en gedetailleerd bouwprogramma, dat gebonden zal zijn door zijn situering binnen dezelfde locatie. Men kan denken aan:

- ontwerp van een gebouw (openbare functie) met concrete opgave van programma en locatie
- ontwerp van een gebouw (woningen) op een gegeven locatie en met zelf in te vullen programma
- interpretatie van het stedenbouwkundig voorstel voor het gehele gebied met architecturale uitwerking van een belangrijk deel ervan.

Voor elk van de verschillende ontwerpopgaven, zal beroep gedaan worden op een persoon of dienst die bereid is op te treden als reële bouwheer als gesprekspartner.

Constructieopgave

Naast de zuiver technische en wetenschappelijke informatie omtrent deze brede materie, moet in de opleiding plaats gevonden worden tot relevante verwerking ervan in een architectuuropdracht.

We onderscheiden drie opeenvolgende benaderingen:

Keuze van structuren, systemen en materialen

Binnen de grenzen van een concrete ontwerpopdracht, worden bepalende en beperkende factoren, welke moeten leiden tot ontwerpkeuzes, geanalyseerd en tegenover elkaar afgewogen. (stabiliteit, functie, programma, flexibiliteit, economie, levensduur of tijdelijkheid, onderhoud,...)

Naast het kunnen formuleren van de verschillende conceptuele voorwaarden van het eigen architectuurontwerp (openheid, geslotenheid,

afstand en overspanning, hoogte, begrenzing, levensduur, tijdelijkheid, klimaat, akoestiek,...) moet de student op zoek gaan naar die structuren en die materialen, met de meest complementaire eigenschappen.

Herhaalde terugkoppelingen tussen het concept en deze technische voorwaarden, moeten leiden tot een verbetering, versterking van de identiteit van het ontwerp.

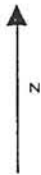
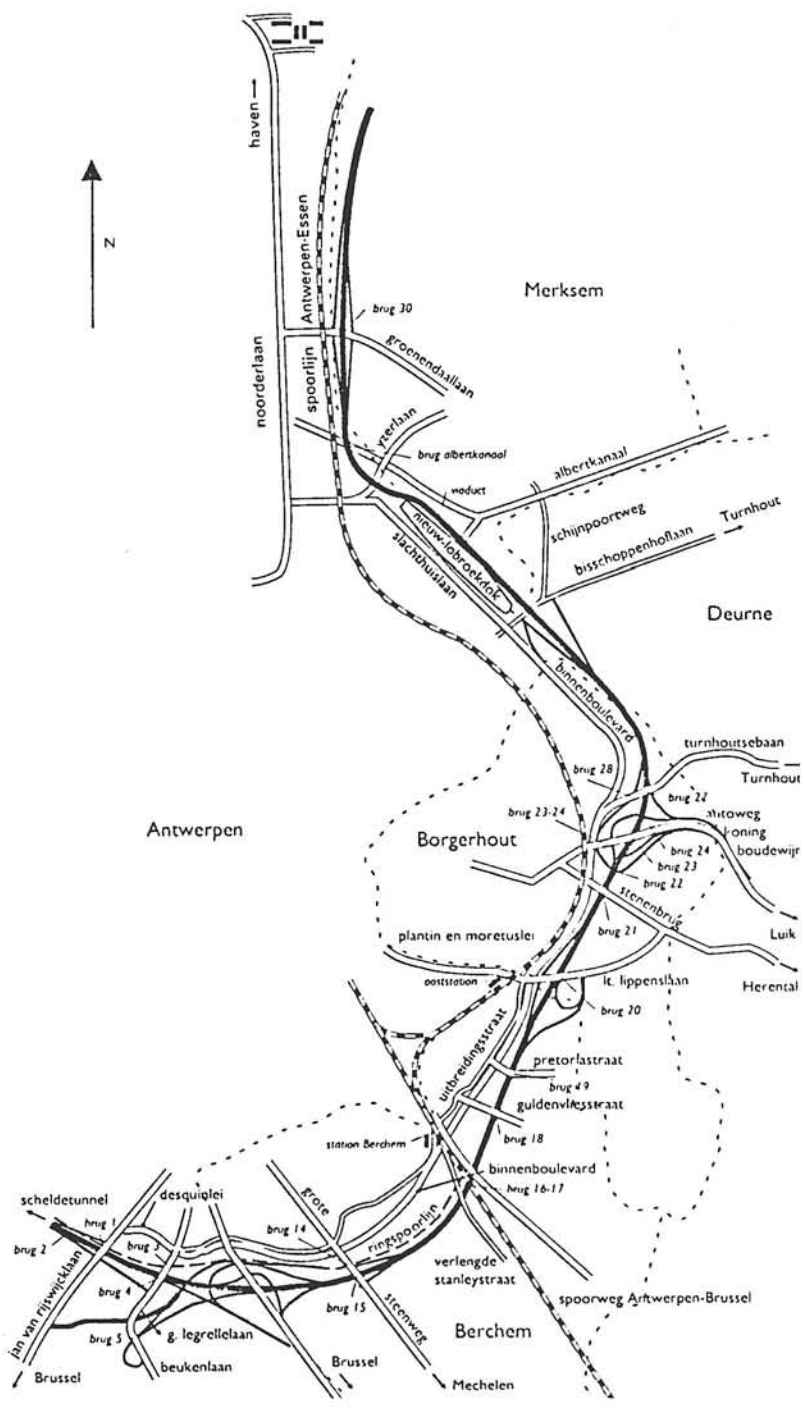
Verwerking en uitwerking

Op basis van de gekozen structuren en materialen, zal het ontwerp verder worden uitgewerkt en gedetailleerd. Ook hier zullen de herhaalde terugkoppelingen moeten leiden tot een verfijning van de ontwerpopaties en het bewijs leveren dat het ontwerp als uitvoerbaar geheel onder controle is.

Detaileringen en doorsneden zullen onderzocht en opgemaakt worden in relatie tot hun beeldende en ruimtelijke betrokkenheid, en nooit als een zuiver technisch, bouwkundig vraagstuk alleen.

Grafische voorstelling voor uitvoering

Het is belangrijk dat het ontwerp schriftelijk en mondeling op professionele wijze wordt gepresenteerd. Hierbij moeten we ons realiseren dat het optekenen van een ontwerpconcept andere informatie wil overbrengen dan het optekenen van een uitvoeringsdocument. Aan de hand van voorbeelden en concrete oefeningen zal het communicatieve moment van het ontwerpproces nader worden geanalyseerd.



Colofon

Wetenschappelijke referenten

dr. ir. P. van Wesemael
prof. dr. ir. arch. P. Lombaerde
dr. C. Wagenaar

Redactie

prof. ir. L. van Duin
dr. H. van Wegen

Productie en Coördinatie 'Hybrides'

Ayan Pherai
Iskandar Pané

Uitgever

Delft University Press
Postbus 98
2600 MG Delft
tel: *31 15 2783254 / *31 15 2781661

Grafisch ontwerp

Jantien Methorst, Rotterdam

Eindredactie van de reeks atelierpublicaties

drs. I.T. Klaasen

Druk

Drukkerij Wyt & Zonen, Rotterdam

Informatie

www.bk.tudelft.nl/ai/hybrides/index.htm

ISBN 90-407-2008-8

© 1999 De betreffende auteurs





Het concept van de grote stad is aan grondige revisie toe. Wat ooit helder te onderscheiden gebieden waren - wonen in periferie, werken en voorzieningen in centrum - verdicht zich programmatisch en ruimtelijk tot een hybride netwerk van stedelijke knopen en corridors. Welke nieuwe programma's, nieuwe typologieën en beeldtalen hebben het vermogen te anticiperen op het hybride karakter van deze netwerken. Hoe kunnen ze worden omgetoverd tot de centra van de éénentwintigste eeuw?

In het atelier gaat onderzoek naar de samenhang tussen stedelijke transformaties en veranderingen in typologie van gebouwen hand in hand met het experimenteren met nieuwe concepten en modellen in het ontwerp. De Noord/Zuidlijn in Amsterdam, de Rotterdamse centrumruit en de ring van Antwerpen fungeren hierbij als concrete cases. De studies zullen resulteren in een reeks van ontwerpen, onderzoeksverslagen en essays, waarin de contouren van een nieuw paradigma voor 'de stedelijke architectuur van de eenentwintigste eeuw' beargumenteerd wordt. Het onderzoeksatelier 'Hybrides' houdt zich bezig met de ontwikkeling van ontwerpmethoden waarmee de problematiek van de functiemenging en verdichting, en de behoefte aan nieuwe stedelijke architectuur kan worden aangepakt.



TU Delft



9 789040 720086