

# ESSAY

## Getekend grondvlak, gelaagde tijd

Landschap

Ruimte

Grond

Tijd

Instrumentatie

Programma

Tekenen

Landschap-stedenbouw

Frits Palmboom

# GETEKENDE GROND, GELAAGDE TIJD

Tekenen aan de stad is ons vak. We beoefenen het met hartstocht – en verwondering. We staan in een eeuwenoude traditie, die per definitie dynamisch is en zich telkens voor nieuwe vragen ziet gesteld. De stad daagt het denken constant uit. De stad ontglipt het potlood en de tekentafel. Steden verdichten en verdunnen, ze groeien en dijen uit als een tapijt over grote delen van het aardoppervlak. Ze gaan op in complexe netwerken, die het landschap overwoekeren en transformeren. We werken in een verstedelijkt landschap, dat aan voortdurende transformaties onderhevig is (noot). Grensoverschrijdingen tussen de disciplines landschap, stedenbouw en architectuur zijn aan de orde van de dag. De recente pleidooien voor landscape urbanism als een nieuwe benaderingswijze zijn hier een uitvloeisel van (noot).

Nederland kent in de kruisbestuiving tussen landschap, stedenbouw en architectuur een lange traditie. Wij beschouwen ons als voortzetter en erfgenaam hiervan. De enorme verstedelijkingsgolf die op wereldschaal gaande is concentreert zich in kuststroken en deltagebieden. Wat zich daar razendsnel voltrekt, heeft Nederland in de loop van eeuwen ook meegemaakt. Transformaties hebben zich laag op laag voltrokken, meestal geleidelijk, bij tijd en wijle schoksgewijs. Zij hebben stad en landschap in gelijke mate beïnvloed. Voor beiden speelt de verhouding tussen land en water een sleutelrol.

Klimaatverandering en zeespiegelrijzing zetten deze opnieuw op de agenda. De verbinding tussen verstedelijking en landschapsontwikkeling is cruciaal om deze opgaven het hoofd te kunnen bieden. Het stelt de praktijken van stedenbouw en landschapsarchitectuur voor nieuwe uitdagingen en verhoogt de relevantie van de Nederlandse ervaring.

De in dit boek getoonde manier van werken is nauw met deze situatie verbonden. Onze praktijk is een laboratorium op het snijvlak van stedenbouw, architectuur en landschapsarchitectuur. Centraal staan het tekenen als methode en de grond als object van bewerking. Het is een zoektocht naar wat landscape urbanism today kan en moet zijn. Het vormt een pleidooi voor het koesteren van de architectonische dimensie, die in de landschappelijke benadering van de stedenbouw ligt besloten.

# LANDSCHAP

Welke impact heeft het begrip 'landschap' op het tekenen aan de stad?

Historisch gezien is het begrip landschap nauw verbonden met de landschapsschilderkunst: het genre waarin een landelijke omgeving wordt afgebeeld als een tafereel, dat in één blik is te overzien. De lijst van het schilderij maakt het tot eenheid.

Daarnaast is er het begrip landschap in geografische zin: het landschap als een deel van het aardoppervlak dat een samenhang vertoont op basis van kenmerken die veel verder reiken dan het visuele alleen. Landschapsarchitectuur is weliswaar gevoed vanuit de schilderkunstige invalshoek, maar heeft zich in de loop der tijd steeds meer gericht op het landschap als alomvattend geografisch gegeven. Ze behandelt het landschap als een eenheid waarin biotische en abiotische processen hun fysieke neerslag vinden, en waarop zich processen van occupatie, cultivering en verstedelijking afspelen. De landschapsarchitect beïnvloedt en geeft richting aan deze processen, en geeft er vorm aan. Hierbij zijn zowel praktische eisen als esthetische verlangens in het geding.

Deze brede opvatting van het begrip landschap is een voorwaarde om een eigentijdse verbinding met urbanism aan te kunnen gaan.

Een aantal eigenschappen van het begrip landschap maken het relevant voor het denken over en tekenen aan de stad.

Een eerste eigenschap is uitgestrektheid. Tegenover het begrensde en uitgebalanceerde tafereel binnen de lijst van het schilderij, staat de uitgestrektheid van het geografische landschap, dat zich buiten het beeldkader voortzet. Het is zelden in zijn geheel te overzien; daarvoor moet men bewegen of reizen. De uitdaging is het oog te richten op de grote schaal (de hele film) en niet alleen op het vormgeven van het tafereel (de afzonderlijke scene).

Een tweede eigenschap is meerduidigheid. In landschappen kunnen talloze contrasten voorkomen. Het landschap is een amalgaam van natuurlijke en culturele invloeden. Enerzijds is het de bakermat van het alledaagse; de uitdrukking van pragmatisme en overlevingskunst. Anderzijds is het de wereld van het sublieme, van dat wat onbevattelijk of overweldigend is. Dat slaat niet alleen op de sublieme natuur van de woestijn en de zee, van gebergtes en oerwouden, maar evenzeer op uitingen van menselijke cultuur: de piramides, koeltorens of olieraffinaderijen, de assen van Versailles of Washington, Manhattan als een gebergte van torens, etc.

In de derde plaats is landschap dynamisch en tijdgetekend. Landschap is voortdurend aan veranderingen onderhevig. Het is gestolde tijd. In het landschap komen meerdere tijdsdimensies tot uitdrukking. Het landschap is narratief: het vertelt verhalen over de geschiedenis van zijn ontstaan en ontwikkeling.

Ten vierde is landschap materieel en weerbaar. Het is tastbaar en stoffelijk. Het is het resultaat van hoe land, water, wind etc. fysiek op elkaar inwerken, elkaar in beweging brengen - en vaste vormen aannemen in landschappelijke structuren. Het is weerbaar omdat die gestolde structuren zich niet zomaar laten veranderen en hun oorsprong overleven.

Ten vijfde zijn landschappen specifiek en plaatsgebonden. Er bestaan enorm veel soorten, die als entiteiten herkenbaar zijn en in typologische termen kunnen worden benoemd. Echter, elk landschapstype is per definitie op specifieke wijze vervoegd naar lokale condities. Ze zijn niet verplaatsbaar of uitwisselbaar.

Tenslotte is het landschap in grote trekken meestal slechts gedeeltelijk ontwerpgestuurd tot stand gekomen. De mens is niet de bron, de producent van het landschap, maar participant in het proces van ontstaan en ontwikkeling. Het landschap gaat aan de individuele mens en het ontwerpen vooraf. Zelfs het Nederlandse landschap, dat te boek staat als bij uitstek ontwerpgestuurd staat van het begin af aan in de schaduw van de oerkrachten van de zee en de delta. Deze zijn niet voor eeuwig getemd. Er is sprake van een spannend samenspel dat nooit tot stilstand komt.

In onze optiek zijn al deze kenmerken bij uitstek van toepassing op de hedendaagse conditie van de stad. Ook de stad is een landschappelijk fenomeen. De stad is nauwelijks meer op te vatten als een architectonische entiteit die zich van het landschap afzondert. Het vormt in essentie een "verstedelijkt landschap": uitgestrekt en vloeïend; gelaagd, door de tijd getekend; ongepolijst, ontstaan door een conflictueus samenspel van natuurlijke en culturele krachten, voortgedreven door de pragmatiek van het overleven, met af en toe flitsen van een esthetisch streven. Iedere interventie has to take its complex layering into consideration, to deal with its conflicts and to use its potential of unexpected combinations and contrasts.

Landschap is in deze opvatting niet meer het onschuldige en idyllische tegenbeeld van de stad. Landschap is de arena waarin natuurlijke en culturele krachten van allerlei soort de confrontatie aangaan. Ontwerpers staan voor de uitdaging hierin te interveniëren, en ze tot een visuele beleving te verheffen. Harmonie en conflict zullen daarin om de voorrang strijden. De aantrekkingskracht van dit schouwspel schuilt niet zozeer in catharsis of verzoening, maar in het drama van haar historische realiteit (noot).

# RUIMTE

Het is interessant het begrip 'landschap' te plaatsen naast de lotgevallen van het begrip 'ruimte', zoals dat door de moderneren omstreeks de vorige eeuwwisseling werd uitgevonden. In de stedenbouw vertegenwoordigde Berlage een opvatting waarbij ruimte wordt gezien als per definitie omhuld en begrensd. Bij hem bestaat de stedenbouwkundige ruimte bij de gratie van de architectuur die om haar heen gevouwen is. Architectuur wordt opgevat als bekleding van de stedelijke ruimte. Berlage volgde het adagium van A.E. Brickmann: "Staedte bauen heisst: mit dem Hausmaterial Raum gestalten!" (noot). Van Eesteren, als voorman van de moderneren, omarmde de opvatting van ruimte als continuüm, losgeweekt van omhulling of begrenzing. Door Giedion is deze opvatting tot het paradigma van de moderneren verheven (noot). Het maakte een grote aanspraak op objectiviteit en rationaliteit. Haar legitimatie werd versterkt door het verbond met het politieke streven naar een egalitaire samenleving, waarin ook maatschappelijke grenzen werden opgeheven.

Deze aanspraak op universaliteit kwam in jaren 50/60 onder vuur te liggen, van de kant van Team X op het internationale toneel en de Forum groep onder aanvoering van van Eijck in Nederland. Tegenover de totaliserende en nivellerende pretenties van de continue ruimte stelden zij de persoons- en momentgebonden ervaring van de ruimte. Van Eyck stelde dat ruimte in het gemoed wordt waargenomen en ervaren als plaats; en dat tijd in het gemoed wordt waargenomen en ervaren als gebeurtenis (noot). Het gezichtspunt verschoof van rationeel en objectief naar antropocentrisch en personalistisch. Het opende de vensters voor culturele en regionale diversiteit, en vestigde de aandacht op het particuliere en specifieke. Men ontworstelde zich aan de utopisch getinte tabula rasa benadering.

Binnen Team X gingen Alison en Peter Smithson op zoek naar de great identifying devices, die houvast konden geven bij het ontwerpen aan de eigentijdse metropolen. Ze vonden deze in de "unique configurations of the ground" en "pre-existing structures" zoals heuvels en baaien, havens en fortificaties, maar ook in stedelijke megastructuren zoals stadions, urban motorways en spoorwegemplacementen (noot). Met hun manier van kijken hebben zij de (her)ontdekking van het landschappelijk gezichtspunt bij het stedenbouwkundig ontwerpen voorbereid.

Het begrip 'landschap' zoals dat hiervoor beschreven is, overstijgt de abstractie van de continue ruimte van de moderneren, maar overstijgt ook het antropocentrische van van Eyck c.s. Het draagt de dimensie tijd in zich, maar dan een tijd in vele lagen, voorbij de tijd van de louter persoonlijke ervaring.

Landschap plaatst naast de notie van ruimte en plaats de notie van grond en materie.

Landschap plaatst naast de notie van tijd en gebeurtenis de notie van geschiedenis in de breedste zin van het woord, reikend van geologie tot actualiteit.

Landschap verwijst naar proces, naar de wijze waarop tijd, ruimte, materie en menselijke activiteit op elkaar inwerken; hoe dat proces stolt en telkens weer opnieuw in beweging komt.

Zoals *ruimte* het paradigma van het modernisme in de jaren 20-50 was, en *plaats* en *gebeurtenis* dat voor de jaren 60-70, zo heeft voor ons '*landschap*' een eigentijdse paradigmatische betekenis. Het maakt het mogelijk zich te meten met de complexe condities van de hedendaagse stad – of liever: het verstedelijkte landschap.

'Landschap' is een paradigma dat de voorgaande niet uitsluit maar insluit. In concrete steden en landschappen zijn sporen van meerdere paradigma's terug te vinden. Ze beïnvloeden en vervormen elkaar. Iedere nieuwe ontwerpogave ontmoet de resten van oude paradigma's, hoe vervormd of verwaterd die ook zijn. Per project moeten ontwerpers in dat spanningsveld opnieuw positie kiezen en de geschiedenis van het vakgebied naar waarde schatten. Ontwerpen aan het landschap betekent jezelf plaatsen in de tijd.

# GROND

## LANDSCHAP BEGINT MET GROND

Het grondvlak van onze steden en landschappen is geen oppervlakkig twee-dimensionaal gegeven. Het grondvlak heeft een materiële diepte, bepaald door het amalgaam van zijn geologische lagen. Het ondergaat de natuurlijke dynamiek waarmee land, water, en wind op elkaar inwerken. Het heeft een driedimensionaal reliëf – zelfs in het ogenschijnlijk zo vlakke deltalandschap. Door menselijk handelen zijn er dijken en dammen verschenen, taluds, groeven en greppels, tunnels, bruggen en vestingwerken. Door vererving en handel is de grond over eigenaren verdeeld. De grond heeft dus een fysieke en historische gelaagdheid, een economische waarde en een culturele betekenis.

Het Nederlandse landschap is een typisch landschap van gradiënten. Het is relatief jong en uitermate dynamisch. De ondergrond van het delta en moeraslandschap is van nature instabiel. Het heeft pas vaste vorm aangenomen in een complex samenspel tussen mens en natuur: het proces van bedijking, ontginning en kolonisatie, dat in de vroege middeleeuwen begon en in feite tot op de dag van vandaag voortduurt. Het reguleren van de land-water verhouding ligt aan de basis van een stabiele ruimtelijke structuur.

De instabiele ondergrond brengt de technische noodzaak mee om het oppervlak te *prepareren*, *voorafgaand* aan iedere vorm van bebouwing of in gebruikname. Voor iedere interventie van enige omvang moet het watersysteem van sloten, grachten en singels worden aangepast. De veenbodem moet worden opgehoogd met zand om het draagvermogen te vergroten. Straten en wegen moeten worden aangelegd, compleet met riolen en leidingen. Gemalen moeten worden gebouwd en aan het pompen worden gezet. Bestaande eigendommen moeten worden herschikt of worden onteigend. Hierin ligt de fysieke en technische noodzaak tot een vorm van stedenbouw besloten, nog los van ideologieën of ontwerpopvattingen.

Het vraagt om planning voorafgaand aan architectuur, om technische en financiële voorinvesteringen, om een stapsgewijze besluitvorming, en om een politieke en maatschappelijke consensus op de lange termijn. Het heeft de kiem gelegd voor een planningsstelsel dat zich ook buiten het laaggelegen land functioneel heeft getoond. Dit stuurt zowel ingrepen in de stad als in het landschap.

Onze stelling is dat de kunst van het prepareren van het grondvlak een *eigen architectonische* dimensie heeft – los van het verschijnen van fysieke gebouwen. Bernardo Secchi noemde dit al in de jaren 80 "il progetto del suolo": het ontwerp van de grondplaat, de ruimtelijke articulatie van de site (noot).

Het ontwerp van de grondplaat stuurt het proces van bouwrijp maken. Land en water krijgen reliëf door dijken, kanalen, grondlichamen etc. De articulatie van het grondvlak – een mooie keermuur, een wending in een pad, een paar trap-treden – doet het landschap tot leven komen en verhoogt het bewustzijn van de grond waarop men staat. Het is een manier om gebouwen een setting te geven, ergens te laten landen en bij te laten horen.

Het prepareren van de ondergrond is onderdeel van een complex en langdurig proces, dat aan het bouwen voorafgaat. In dit proces zijn heel veel actoren werkzaam, die met elkaar moeten onderhandelen, waarin veel onzekerheid heerst en waarin alles fluïde lijkt te zijn. De kunst is om in dergelijke processen de juiste stollingsmomenten te vinden. Op deze momenten van stolling zijn architectonische begrippen omtrent vorm en compositie van cruciale betekenis. Dat wat stolt krijgt vorm. Wat vorm krijgt, laat zich in architectonische termen lezen: dimensies, materiaal, structuur, richtingen, proporties, textuur, constructie, werking, programmatisch draagvermogen. Daarmee vormt het een uiterst dankbaar onderwerp om aan te ontwerpen.

# TIJD

Behalve een eigen architectonische dimensie, heeft het prepareren van het grondvlak ook een eigen *tijdsdimensie*. In het grondvlak komen verschillende ritmes van verandering tot uitdrukking. Door interventies in het grondvlak worden nieuwe ritmes van verandering mogelijk gemaakt. De ontwerpdisciplines landschapsarchitectuur, stedenbouw en architectuur spelen ieder op hun eigen wijze met deze temporele dynamiek. De factor tijd is, minstens zo sterk als het aspect schaal, onderscheidend voor de rollen die de verschillende disciplines spelen.

De landschapsarchitectuur bevindt zich aan de kant van de trage tijd, de "longue duree". Bedijking en afwatering bepalen op een duur van eeuwen de basisvoorwaarden voor de bewoning van het deltalandschap. Zij zorgen voor de vormvastheid van de grond op de zeer lange termijn. Ook natuur, bosbouw en waterwinning kennen lange tot zeer lange ontwikkelingstijden. Sijmons c.s. duiden ze aan als laagdynamische functies.

Daar tegenover plaatst hij de zgn. hoogdynamische functies zoals landbouwgebieden en bedrijfsterreinen. Interventies in het grondvlak betreffen o.a. de waterhuishouding en ontsluitingssystemen. Hier regeren het tempo van de seizoensgebonden productie en de agrarische markt. In het ontwerp gaat het erom functies die elkaar qua procesdynamiek frustreren te ontkoppelen, en die elkaar stimuleren te combineren (noot).

In het landschapontwerp komen interventies in het grondvlak vaak pas volledig tot hun recht op de lange duur. Beplantingsmateriaal is onderhevig aan cycli van groei, bloei en verval die vele decennia beslaan. Een nieuw landschap of park komt veelal pas decennia na aanplant tot volle wasdom.

De stedenbouw bouwt voort en grijpt in op landschappelijke structuren en processen, maar geeft daar een eigen draai aan, met als doel het landschap geschikt te maken voor nieuwe, stedelijke functies. Ze onttrekt gronden aan de trage tijd van natuur en landbouw en geeft ze een plaats in het snellere ritme van het stedelijk leven. Ze creëert een openbare ruimte die zorgt voor toegankelijkheid, en bakent sites af om te gebruiken en te bebouwen. De stedenbouw conditioneert het bouwen. De tijdspanne tussen het prepareren van het grondvlak en het feitelijke bouwen is elastisch: ze varieert van jaren tot decennia.

Tegelijkertijd moet de stedenbouw anticiperen op toekomstige doch onvoorspelbare veranderingen in het gebruik van de stad - en dus op de verbouwing, de vervanging en zelfs de verdwijning van de bebouwing. Het stedenbouwkundig ontwerp heeft als inzet om de bebouwing in de tijd *te overleven*. Het grondplan anticipeert *en* overleeft het feitelijke bouwen. Het handelingsperspectief van de stedenbouw beslaat jaren tot decennia, het denkperspectief strekt zich uit van decennia tot eeuwen.

Het bouwen zelf speelt zich af binnen een kortere tijdshorizon. Tussen conceptie en oplevering zit doorgaans een termijn van maanden tot enkele jaren. Het bouwen wordt in gang gezet door actuele programma's en investeringen. Zijn tijdshorizon wordt beïnvloed door de commerciële omloopsnelheid van het onroerend goed. Maar ook een gebouw kan zijn programma overleven. Vanuit het oogpunt van fysieke en culturele duurzaamheid is dit zelfs een noodzaak. Ook de architectuur bespeelt het tempo-verschil tussen gevel en interieur, tussen draagconstructie, indeling, installaties en afwerking.

De tijdsdimensies binnen de verschillende vakgebieden raken en overlappen elkaar. De disciplines dringen in elkaar door, zonder geheel samen te smelten. Zeker in complexe opgaven zijn coalities tussen landschapsarchitecten, stedenbouwers/urbanists en architecten noodzakelijk. In ieder project moet de verhoudingen tussen de tijdsritmes - en de ontwerpdisciplines - opnieuw worden uitgevonden en aangescherpt.

# INSTRUMENTATIE

Stedenbouw en landschapsarchitectuur zijn als afzonderlijke vakgebieden met een eigen opleiding en beroepsorganisaties van relatief recente datum. Ze hebben echter een voorgeschiedenis die veel langer teruggaat in de tijd en die deel uitmaakt van hun traditie en body of knowledge. De hele geschiedenis van de vorming van landschappen en de bouw van steden behoort ertoe.

In Nederland is de voorgeschiedenis van beiden zeer sterk met elkaar verweven. De ontwikkeling van het landschap (bedijking, ontwatering, ontginning), de vorm van de steden (stratenplan, grachtenstelsels), de verdedigingssystemen (waterlinies, vestingwerken) en de infrastructuur (vaarten, kanalen, havens, wegen en spoorlijnen) zijn eeuwenlang in een nauw onderling verband tot stand gekomen. Altijd is er een keur aan meer of minder gespecialiseerde vaklieden aan te pas gekomen: landmeters, stadstimmerlieden, hoveniers, bosbouwers, militaire en waterbouwkundige ingenieurs, tot en met de tegenwoordige stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten.

De 20ste eeuw vormde in dit oude verbond van stads- en landschapsplanning een uitzonderlijke episode. Onder invloed van de industrialisatie kwam de kwestie van de massawoningbouw centraal te staan in de stedenbouw. De band tussen stadsplanning en landschapsonwerp werd daardoor minder en die met de architectuur sterker.

Zo stond in het eerder aangehaalde adagium van Brinckmann "das Hausmaterial" centraal als bouwstof voor de stad. In de wederopbouwperiode gold dit nog eens te meer: het oplossen van de grote woningnood vormde de kern van de stedenbouwkundige opgave.

De laatste decennia is dit beeld gaan verschuiven. De noodzaak om de woningnood op te lossen is verminderd. De overheid heeft haar centrale sturing uit handen gegeven en de woningbouw geprivatiseerd. Tegelijkertijd winnen vraagstukken van infrastructuur en waterhuishouding weer aan belang. Zij overschrijden de grenzen van de afzonderlijke woonlocaties en zelfs van de stad als geheel.

Zo verliest de stedenbouw het deel van haar legitimatie, dat zij ontleende aan haar link met de massawoningbouw. De band tussen de stedenbouw en de architectuur wordt losser. Hij wordt minder sturend, minder voorspellend en meer speculatief.

Stedenbouw en architectuur zijn tot op zekere hoogte disconnected. Zij vormen samen niet meer een Gesamtkunstwerk, niet meer een doorgecomponeerde 'symfonie' zoals bij Berlage. Ze spelen samen als in een jamsession, waarin urbanism het kader en de grondtoon aanreikt, maar in de relaties tussen de uitvoerende musici toeval en improvisatie een grote rol spelen.

De bebouwing hangt als een wolk van mogelijkheden boven het terrein. De plattegrond en het bebouwingsbeeld van de stad vormen niet meer een onverbreekelijke eenheid.

Om de relatie tussen grondplaat en bebouwing te regisseren hebben we in de loop van de tijd een instrumentarium ontwikkeld met de trefwoorden *raamwerk*, *printplaat*, *enveloppe* en *idoom*. Daar kan nog het *cruciale detail* aan worden toegevoegd.

Het *raamwerk* legt de infrastructuur in drie dimensies vast. Het is het meest robuust in de tijd. Het zorgt voor de verbinding met de omgeving en de inbedding in de regio. Verkeerssysteem en watersysteem zijn er in geïntegreerd. Het biedt een stabiel kader voor nadere invulling, die veel meer afhankelijk is van conjunctuur, markt, demografie etc.

De *printplaat* bepaalt het hechtvlak voor de bebouwing: de eerste decimeters van de opstanden langs de publieke ruimte, de kademuuren, dremfels, plinten, muren, hekken, en hagen die de relatie tussen openbaar en privé bepalen. Het is een omgekeerd Pompei: in plaats van het relict van een stad die is verdwenen, is het de voorafbeelding (preconception) van een stad die nog moet ontstaan.

De *bebouwingsenveloppe* is een beproefd instrument uit de Amerikaanse bouwpraktijk. Hij omhult de wolk aan potentiële typologieën die boven de printplaat hangt. De enveloppen bepalen niet de vorm waarin, maar de marges waarbinnen de locatie kan worden bebouwd of verdicht. Zij zijn getoetst aan de impact op de openbare ruimte, op de eventuele burens (zon, wind, zicht), en op het mogelijke silhouet (hoogbouwreeksen, ruimtelijke accenten).

Het *idioom* tenslotte betreft de toonzetting van de architectuur. De architectuur wordt niet voorgeschreven of uitgetekend, maar gesuggereerd aan de hand van ingrediënten zoals materiaalgebruik, kleurstelling, detaillering etc. Het geeft rust en samenhang aan de architectonische uitstraling van grote en complexe projecten en behoedt ze voor het uiteenvallen in een verzameling losse bouwproducten. Het omschrijft dat wat gemeenschappelijk is, voordat de afzonderlijke bouwstenen zijn geformuleerd.

De inzet van dit instrumentarium is om een ontspannen synergie in het eindresultaat tot stand te brengen: een stads- en landschapsbeeld dat meer is dan de optelsom van de samenstellende delen. Het beoogt om alle ontwerpdisciplines te inspireren, de ruimte te geven *en* op elkaar te betrekken - om ze beeldend 'tot samenklank te brengen'. De wijze waarop dit gebeurt, verschilt sterk per project. Er is geen vaste volgorde of hiërarchie. Per project moeten de niveaus – en momenten – van stolling worden gevonden. Een zekere losheid in het samenspel creëert ruimte voor nieuwe interpretaties en uitvindingen.

Soms culmineert deze benadering in het zogenaamde cruciale detail. Dit betreft de scharnierpunten in stad en landschap, de plekken die eruit springen, die zich als events aftekenen en zich vastzetten in het geheugen. Het zijn de details waar landschap, stedenbouw en architectuur in elkaar grijpen en samen het verhaal vertellen over het grotere geheel. Het biedt te midden van de jamsession een geconcentreerd samenspel met de precisie van een sonate (noot).

# PROGRAMMA

Het programma heeft binnen het veld van de ontwerpende disciplines een paradoxale rol: het programma is aanleiding om te bouwen, maar kan veranderen en verdwijnen terwijl het bouwwerk of het stadsontwerp blijft bestaan.

Dit stelt het functionalistische axioma – form follows function – op losse schroeven. Het verband tussen vorm en functie is tijdsgebonden. Bij oplevering is het verband optimaal, maar daarna treedt er vaak al snel divergentie op.

Vanuit het oogpunt van duurzaamheid moet het ontwerp de wisselvalligheid van het programma zien te overleven. Het moet loskomen van zijn programmatische oorsprong. Het programma is de tijdelijke legitimatie, het *alibi* om te bouwen. Tegelijkertijd is het programma de *motor* die alles in beweging zet. Het is het vliegwiel om tot (her) ontwikkeling van gebieden of gebouwen te komen en de aanleiding om in ruimtelijke ontwikkelingen te investeren.

Lange tijd stond het stedenbouwkundige programma in het teken van het Existenz-minimum. Industrialisatie en bevolkingsgroei noopten tot het efficiënt benutten van de schaarse hulpbronnen, om ook de massa's de minimale condities voor een menswaardig bestaan te bieden. Verdeling van de schaarste was het motto, standaardisatie en herhaling vormden de methode.

In grote delen van de wereld is dit nog steeds het geval. In Nederland en andere westerse landen is de maatschappij echter demografisch in een consolidatiefase beland, balancerend tussen groei en krimp. Niet de woningnood van de massa staat meer centraal, maar de kwalitatieve vraag van het individu. Woningen en ander vastgoed worden beschouwd als consumptieartikel dat een bepaalde economische waarde vertegenwoordigt. De nadruk verschuift van produceren en standaardiseren naar differentiëren en faciliteren.

Het sociaal wetenschappelijke survey verliest daarmee zijn vanzelfsprekendheid als grondslag voor het stedenbouwkundige programma. Het accent verschuift van prognoses naar scenario's, van extrapolatie naar kansberekening. De zekerheid van de wetenschappelijke voorspelling over wat moet worden gebouwd wordt overgenomen door de inschatting van de markt en de gok van de ondernemer naar dat wat kan worden gebouwd. Het programma staat lang niet altijd van tevoren vast en moet vaak gedurende het ontwerpproces

worden uitgevonden of uitkristalliseren. Het ontwerp vervult hierin in veel gevallen niet meer een louter volgende, maar een onderzoekende en initiërende rol.

Het sterkst is dat het geval binnen het concept van de 'gebiedsontwikkeling'. Hierin staat niet het individuele product of het uitgeschreven programma centraal, maar de unieke *ambiance* van het te ontwikkelen project. Het credo is "locatie, locatie, locatie". De waarde van de locatie is de trigger van de planontwikkeling. De startmotor van het ontwikkelingsproces ligt in het profileren van de uniciteit en authenticiteit van het betreffende gebied. Stedenbouwers en landschapsarchitecten hebben hier de dankbare rol om de inbedding van de locatie in zijn stedelijke, landschappelijke en historische context te verbeelden. Oriëntatie, herkenbaarheid en bereikbaarheid zijn essentiële bouwstenen voor imago en identiteit. De waardeontwikkeling van het gebied is gebaat bij continuïteit op een termijn die de afschrijvingstermijn van het vastgoed overtreft. Het ontwerp van het grondvlak dient hiervoor de materiële grondslag te leveren.

Om hiermee het publiek – en dus de markt – te bereiken is het van belang een sfeerbeeld van de locatie te kunnen schilderen. Het sfeerbeeld roept de ruimtelijke context op samen met een idee over hoe men er zou kunnen verblijven en wonen: een verlangen, vaak uitgedrukt in een referentiebeeld of 'Leitbild'. De eigen voorkeur in de stad, het café op de hoek, de erker die over de straat uitkijkt, het praatje over de heg, witte wijn op het dakterras, de enscenering van het thuiskomen. Hiermee wordt al een glimp geboden op het vastgoedproduct, al moet dat nog geheel ontworpen worden. Detail en architectuur spelen in die suggestie al een rol in het begin van het ontwerpproces. De 'luchtspiegeling' die de sfeer probeert te treffen kan in het ontwerpproces dus voorafgaan aan het moment waarop het grondvlak tot stolling komt.

Naast het verbeelden van de context en de ambiance, van de kracht van de locatie, en van de ideeën over gebruik en verblijf, speelt het ontwerp ook een rol in het onderzoeken en verbeelden van het programma in meer rekenkundige zin. Wat zijn de bouwstenen van het programma? Hoe kan het worden herleid tot aantallen van typen en elementen? Hoe kunnen die worden geordend in patronen, rasters en stroomschema's? Welke

regelmaat ligt daarin besloten, welke mate van differentiatie en uitzondering wordt gevraagd? Wat zijn de vaste elementen, wat is variabel?

De uitdaging voor de ontwerper is om van de programma's de sprong te maken naar ruimtelijke patronen, die een zekere logica en evidentie hebben en daardoor van gebruik en bebouwing kunnen wisselen. Zo komen ze los van hun programma. Ze moeten een zekere mate van conventionaliteit hebben, opdat hun bruikbaarheid door de tijden heen herkend kan worden. Tegelijkertijd moeten de patronen origineel genoeg zijn om de aandacht vast te houden. Ze moeten zich locatiespecifiek laten vervoegen, zich in kunnen schrijven in relict en patronen van een langere duur, om daarmee authentiek te worden en bij de plek te gaan horen. Bovenal moeten ze een fijn gehalte aan 'ruimtekunst' in zich dragen, opdat het een plezier is om er te zijn en doorheen te bewegen.

# HET TEKENEN

De opgave voor een ontwerp wordt doorgaans in woorden en in cijfers geformuleerd: doelstellingen, aantallen, opbrengsten, etc. Het antwoord dat van het ontwerp wordt verwacht bedient zich van beelden: kaartbeelden, tekeningen, diagrammen, etc.

De tekening of het kaartbeeld spreekt tegenover de woorden en de cijfers een *eigen taal*. Tekeningen maken vele woorden overbodig; zij roepen in een oogopslag een nieuwe ruimtelijkheid op.

De overgang van woordtaal naar beeldtaal is niet vanzelfsprekend. Tussen de woorden en de beelden voltrekt zich in het ontwerpproces een uiterst complexe chemie. Het is geen door regels geleid eenrichtingsverkeer. Conventies zijn ruim voorhanden, maar wetmatigheden zijn er niet. Met een woord kunnen nu eenmaal verschillende beelden worden geassocieerd; beelden kunnen op uiteenlopende wijze worden verwoord. Een adequate relatie tussen woord en beeld moet telkens opnieuw worden uitgevonden.

Een ontwerptekening wordt gemaakt met het doel om te beantwoorden aan dat wat in de opgave gevraagd wordt. Als hij eenmaal is getekend, kan hij echter ook gelezen worden op datgene wat er niet mee bedoeld is. De tekening is relatief autonoom, als een schilderij. Ze is meer dan louter de illustratie bij een gedachte of een concept. Er zit een compositie in die kan worden afgespeurd op onvermoede, voorheen onzichtbare mogelijkheden. De tekening kan worden veranderd of uitgebreid, door er een nieuwe laag overheen te leggen en je opnieuw door het resultaat te laten verrassen. De tekening kan de maker op een ander idee brengen, en nieuwe woorden oproepen over de opgave. Zo kunnen proefondervindelijk allerlei mogelijke verbindingen tussen woord en beeld, tussen opgave en ontwerp worden verkend. Uiteindelijk kristalliseert zich in dit tweerichtingsverkeer een concept uit dat beiden op aannemelijke wijze met elkaar linkt.

In het ontwerpproces dient de tekening dus niet louter als representatie of als voorspelling, maar vooral ook ter exploratie. Het spel van exploratie vindt niet alleen plaats aan het individuele werkblad, maar ook aan de vergadertafels waar talloze partijen zich over de ontwerppoging buigen. Veel tekeningen dienen om het denken te veranderen of uit te lokken. Ze zijn een strategisch instrument

in een spel dat ternauwernood een definitief einde kent. De communicatieve waarde is daarin van groot belang. De uitdaging is het intellectuele begrip van de structuur te verbinden met wat het oog ter plekke ziet, en de tekening toegankelijk te maken voor professional en leek.

Onze tekeningen laten de subtiele driedimensionaliteit, de latente architectuur van de grondplaat zien. Ze tonen tegelijkertijd het landschap als constructie en het landschap als tafereel. Doorsnede, perspectief en vogelvlucht worden op vrijzinnige wijze gecombineerd. Het laat zien hoe de verticale gelaagdheid van de grond samenhangt met de horizontale uitgestrektheid van het landschap.

De tekening is een instrument om het kleinste detail in verband te brengen met de verste horizon. Landschapsschilderkunst, fotografie, stripverhalen, en filmkunst bieden een onuitputtelijke bron van inspiratie. Hoe worden deel en geheel, voorgrond en achtergrond op elkaar betrokken? Hoe wordt perspectief gebruikt en van standpunt gewisseld? Hoe kunnen landschapskenmerken, die in werkelijkheid gelijktijdig ervaren worden maar niet letterlijk in één blikveld vallen, in een tekening worden gecombineerd?

Tussen de werkelijkheid buiten en het tekenvlak zit een hallucinerende manipulatie van schaal: de aardbol, een landkaart of een stadsplattegrond kan worden samengeballd op een flintertje papier. De schaalmanipulatie maakt het mogelijk een servieskast te lezen als een wolkenkrabber, een stad als een landschap, een huis als een stad. Zoals een ontwerptekening kan worden gelezen als een schilderij, zo kan een landschap worden gelezen als architectuur – en vice versa. Het biedt ongekennde mogelijkheden voor de kruisbestuiving tussen stedenbouw, architectuur en landschapsarchitectuur.

In de tekeningen willen we de werking van de tijd zichtbaar maken. Ze visualiseren de strategieën waarin tijd en onzekerheid een rol spelen. De kunst om het minimale te bepalen en zoveel mogelijk open te laten – de kunst van het weglaten – voeren we tot grote hoogte.

Het schetsen is de meest lichamelijke vorm van tekenen. Oog, hand en hoofd zijn maximaal op elkaar betrokken. De hand beweegt en registreert. Beslissingen worden vaak in een fractie van een seconde genomen, voordat het hoofd er volledig weet van heeft. Door te herhalen, in te slijten, en te oefenen ontstaat, als bij een musicus, een nieuwe vrijheid om te interpreteren en te vervormen. Het mooiste resultaat is de tekening die [tekentech- nisch] niet kan maar [inhoudelijk/mentaal] toch klopt.

# LANDSCAPE-URBANISM

In dit essay is een lans gebroken voor een benadering van de stedenbouw vanuit een landschap-pelijke invalshoek. Dit beantwoordt aan de hedendaagse conditie van de stad in de breedte zin van het woord, als zijnde uitgestrekt, gelaagd en meerduldig, dynamisch en weerbarstig, plaatsgebonden en nooit totaal vanuit het ontwerp beheersbaar. De stad is opgegaan in een verstedelijkt landschap. De relatie tussen plattegrond en stadsbeeld is instabiel. Niet de bebouwing, maar de grond is het primaire vlak van interventie. Deze interventies hebben een architectonische dimensie van zichzelf. Het samenspel tussen architectuur, stedenbouw en landschaps-architectuur kan op subtiele wijze worden geïnstrumenteerd, zonder dat het tot een gesloten totaalcompositie bevriest. Inzet is om de tijd in zijn hele reikwijdte te bespelen en in de projecten een ontspannen synergie in structuur en beeld te bereiken. Het ontwerp van de grondplaat heeft als taak het bouwen en de daaraan verbonden programma's te conditioneren maar ook te overleven. In deze onzekere omgeving is de tekening het instrument waarmee de ontwerper zijn specifieke rol kan vervullen.

Dit pleidooi loopt grotendeels parallel aan het pleidooi voor *landscape-urbanism* als een nieuwe discipline, zoals dat is gemunt in de USA sinds de tweede helft van de jaren negentig.

In zijn "Reference Manifesto" (2006) omschrijft Charles Waldheim *landscape-urbanism* als een "disciplinary realignment in which landscape replaces architecture as the basic building block of contemporary urbanism. Landscape has become both the lens through which the contemporary city is represented and the medium through which it is constructed".

Het pleidooi voor *landscape-urbanism* gaat bij vele auteurs gepaard met een pleidooi voor een procesgerichte boven een vormgerichte benadering. Veelvuldig wordt aangehaakt bij de redenering van Rem Koolhaas, die *urbanism* definieert als zijnde conditionerend, fluïde en procesgericht, en architectuur als zijnde consumerend, fixerend en vormgericht. Zo pleit James Corner ervoor om de nadruk te verschuiven van "compositional design" naar "operational logic", van "aesthetic categories" to "strategic instrumentality". Hij roept op "to focus (...) upon the agency of landscape (how it works and what it does) rather than upon its simple appearance" (noot).

De emancipatie van de procesmatige invalshoek is essentieel voor de ontwikkeling van de ontwerp-disciplines. De probleemstelling voor het eigentijdse ontwerp gaat de schaal van het object te boven, en vloeit veelal voort uit processen die zich in de tijd afspelen en zich sluipenderwijs in de ruimte aftekenen, zoals de verstedelijking, de klimaatverandering, etc. Niet de ordening in de ruimte is doel en criterium van het ontwerpen, maar de ordening in ruimte *en tijd*.

Het is onze stellige overtuiging dat binnen het ontwerpen een vormgerichte en een procesgerichte benadering niet uit elkaar gespeeld kunnen worden. Vorm is niet louter uitdrukking van het achterliggende proces. De rechtstreekse vereenzelviging van vorm met proces en programma leidt tot een vorm van neo-functionalisme, dat de geschiedenis van de ontwerp- en architectuurkritiek sinds de jaren zeventig miskent. *Urbanism* wordt ermee terugverwezen naar het domein van de planologie.

Wij hechten eraan de architectonische dimensie – of beter nog het architectonische *moment - binnen* stedenbouw en landschapsarchitectuur naar waarde te schatten. Het moment waarop het in een proces tot stolling komt en een vorm een zekere autonomie verwerft is van vitaal belang. Het is een instrument om binnen het planproces volgende stappen uit te lokken of mogelijk te maken en er nieuwe lagen aan toe te voegen, die zonder die vorm niet tot stand zouden kunnen komen. Maar het is ook het moment waarop een plan boven de sores van zijn ontstaan uit kan stijgen en een nieuwe evidentie kan verwerven: een schoonheid for its own sake, een vanzelfsprekendheid alsof het er altijd al geweest is. Hierdoor kan het zich vast zetten in de herinnering en de tijd overleven, zoals talloze plannen uit het verleden een plek hebben verworven in de body of knowledge en dwars door de geschiedenis heen blijven uitdagen en inspireren.

# PROJECTEN

## TABBLAD 1 – HET LANDSCHAP VOORBEREIDEN

Zuidplaspolder  
Wieringerrandmeer

## TABBLAD 2 – GRONDSLAGEN VOOR STEDELIJKE GROEI

IJburg Amsterdam  
Ypenburg Den Haag

## TABBLAD 3 – DE CONDITIONERING VAN HET ALLEDAAGSE

Parkwijk Leidsche Rijn Utrecht  
Saksen Weimar Arnhem  
Zevenaar-oost

## TABBLAD 4 – DIGGING THE FUTURE

Buizengat Vlaardingen  
Belvedere en Sphinx Maastricht  
Parkstad Zuid Rotterdam  
Nieuw Zurenborg Antwerpen

## TABBLAD 5 – REDRAWING UTOPIA

Lijnbaankwartier en Lijnbaanhoven Rotterdam  
Staalmanpleinbuurt Amsterdam

## TABBALD 6 – EMBEDDING MOBILITY

Spoorzone en kazernes Ede  
Stationsgebied Middelburg  
Strandboulevard Zandvoort

# TABBLAD 1

## HET LANDSCHAP VOORBEREIDEN

### 2 regionale projecten

In het intensief verstedelijkte deltalandschap hebben opgaven van enige omvang al gauw een regionale dimensie. De besteding van deze landschappen vraagt – zeker tegen de achtergrond van de klimaatverandering – om interventies, die de grenzen van traditionele bestuurlijke verbanden te boven gaan. Maar ook demografische, economische en sociale veranderingen doen zich gelden op de deze schaal, of het nu verschijnselen van groei of van krimp betreft. Vertaling in concrete programma's is vaak ongewis, zeker naarmate de termijn van vooruitzien langer is. Hoe hoger de dynamiek, des te groter de onvoorspelbaarheid. Dit maakt regionale planvorming tot een diffuse opgave, temeer daar een eenduidige regie op deze schaal vaak ontbreekt.

In de loop van de 20 ste eeuw is een rationalistisch en technocratisch planningsstelsel opgetuigd, met de overheid in een centrale rol, waarin hiërarchisch van groot naar klein werd gewerkt. Dit systeem is steeds meer in het ongereede geraakt. In de huidige pluralistische samenleving is de overheid niet meer het vanzelfsprekende centrum waarin alle lijnen van besluitvorming beginnen en eindigen. De overheid hanteert inmiddels zelf het adagium “decentraal wat kan, centraal wat moet”. Ontwikkelen en bouwen worden steeds meer aan marktpartijen overgelaten. Aansturing vindt plaats vanuit meerdere bestuurslagen tegelijk, samenwerking en onderhandeling tussen ongelijksoortige partners is onontkoombaar geworden.

In dit onbepaalde veld van verantwoordelijkheden en programma's ligt er een moeilijke doch uitdagende rol voor het ontwerp. Het is zinloos om op grote schaal en lange duur een integraal eindbeeld te fixeren. Het gaat er om het landschap voor te bereiden op vaak nog ongewisse toekomstige veranderingen, en daarvoor in het hier en nu de aanknopingspunten te creëren. Het ontwerp moet de fysieke ankerpunten – en katalysatoren – bieden voor deze veranderingsprocessen.

Het moet houvast bieden door middel van een robuuste ruimtelijke structuur, die zich los van programmatische wisselvalligheden doet gelden en ook op lange termijn van waarde is.

Essentieel is om intelligent voort te bouwen op het 'latente talent' van het betreffende gebied; om voort te bouwen op de fysieke structuur en gelaagdheid van de grond; om gebruik te maken van de temporele dynamiek die in het landschap schuil gaat; om het 'maximaal laadvermogen' voor nieuwe programma's te onderzoeken; en om de latente ruimtelijkheid van het landschap te openbaren en te versterken.

Het ontwerp moet aanknopingspunten bieden om de inzet van tijd, geld en zeggenschap te differentiëren en over het gebied te verdelen. Hoe kan worden ingespeeld op zelfgenererende actoren? Hoe kan er een goede balans ontstaan tussen top-down planning en bottom-up initiatieven?

De projecten voor de Zuidplaspolder en het Wieringerrandmeer vertegenwoordigen de regionale opgave twee uitersten. De Zuidplaspolder bevindt zich in het hart van de Randstad, en dreigt onder een enorme programmatische druk dreigt te bezwijken. Het Wieringerrandmeer ligt in de periferie van het land en kampt met economische krimp. In beide gevallen gaat het om het voorinvesteren in het landschap, opdat het op nieuwe ontwikkelingen wordt voorbereid.

## ZUIDPLASPOLDER

De Zuidplaspolder speelt een belangrijke rol in de discussie over de toekomst van de zuidelijke Randstad. Het is een schraal en versleten polderlandschap, waar momenteel per jaar zo'n 80 hectare open gebied wordt omgezet in kassen, woonbuurten, bedrijven en verharding. Daar bovenop komen voor de toekomst grootschalige claims voor woningbouw, bedrijfsterreinen, kassengebieden en infrastructuur. Het gebied wordt sluipenderwijs onderdeel van de netwerkstad die de Zuidelijke Randstad omspannt. In onze visie zijn voorafgaand aan welke programmatische claims dan ook, aanzienlijke investeringen nodig in een kwaliteitsverbetering van het landschap, wil het ooit voldoende aantrekkelijk worden om er werkelijk te willen wonen, werken of verblijven. De elementen die daarvoor nodig zijn, zijn vastgelegd in een Structuurbeeld. Voor het Structuurbeeld is het principe van de lagenbenadering gehanteerd. De condities van bodem en water zijn bepalend voor de programmatische mogelijkheden. Hetzelfde geldt voor de condities op het vlak van de infrastructuur. Pas op die basis kunnen woon- en werkprogramma's een plaats krijgen. Het structuurbeeld ontstaat door de combinatie van deze drie lagen.

De eerste laag wordt gevormd door de polderbodem en de afwatering. Na de droogmaling in 1840 lag de polder vlak en werd het water afgevoerd via een regelmatig slotenpatroon. De diepere ondergrond varieert echter van plek tot plek. Omdat er steeds dieper is ontwaterd, is de bodem plaatselijk ingeklonken en is het maaiveld sterk gedifferentieerd geraakt. De polder valt uiteen in drie delen, die ieder een eigen afwateringssysteem krijgen.

Het kleigebied in het noorden is vlak, stevig en stabiel gebleven. Hier is een grote bandbreedte aan programma's mogelijk: van agrarisch toeleveringsgebied voor de Zuidvleugel tot intensieve vormen van stedelijk grondgebruik.

In het zuiden van de polder ligt een sponsachtig veenpakket. Dit is inmiddels zo laag komen te liggen, dat nog diepere ontwatering - en dus verdergaande inklinking - ongewenst is. Dit deel zal veranderen in een moerasachtig natuurpark, met incidenteel drijvende woningen langs de diepere vaarten.

Door de ontwatering in het zuiddeel stop te zetten verlegt de kwel vanuit de naburige Krimpenerwaard zich naar het middelste deel van de polder.

Hier ligt een gebied met katteklei, grillig doorsneden door zandruggen. Door de voortdurende ontwatering is hier een interessant microreliëf ontstaan. Het kattekleigebied krijgt het karakter van een "slootjesrijk". gebied kan zich ontwikkelen tot een ecologisch en recreatief interessant landschapspark, in combinatie met dunne bebouwing op de zandruggen.

De tweede laag wordt gevormd door de infrastructuur. Het wegennet van de polder is van oorsprong gericht op de ontsluiting van de landbouwkavels. Relaties met de omgeving waren van minder belang. Veel later zijn de spoorlijnen en snelwegen naar Rotterdam en Den Haag schuin door het gebied getrokken.

Dit stelsel dreigt nu krakend vast te lopen. De krap bemeten polderwegen moeten worden ontlast, de aansluitingen op de snelwegen gereorganiseerd en een samenhangend stelsel van regionale verbindingen worden gerealiseerd.

Het verkeersstelsel bouwt voort op de langgerekte verbanden in het landschap. Nieuwe lokale wegen worden op het poldergrid geënt; de bestaande linten worden verdubbeld. De regionale wegen kunnen niet louter op de geometrie van de polder worden geënt. Zij slingeren op enige afstand van de snelwegen door het poldergrid en verankeren de Zuidplaspolder in het netwerk van de Zuidvleugel. De regionale wegen stellen de ruimtelijke karakteristieken van de regio tentoon. In het zuiden leggen ze de link met de rivier en de skyline van het centrum van Rotterdam. In het noorden leggen ze de verbinding met het groengebied langs de rivier de Rotte, en uiteindelijk met de Haagse badplaats Scheveningen aan Zee.

Het waterstelsel en de infrastructuur vormen samen het casco. Het casco dient als grondslag voor de toekomstige fases van de occupatie van de Zuidplaspolder. Het oorspronkelijke occupatiepatroon is sterk bepaald door de landschappelijke lijnen in de Zuidplaspolder; de bebouwing is gegroepeerd langs dijk en boezem en in de polder staan individuele huizen langs het raster van de polder. Dit occupatiepatroon staat in contrast met de aard en de omvang van de nieuwe programma-claims. Deze nieuwe claims zullen in ongewisse tijdsspanne grote vlakken van de polder van kleur doen gaan verschieten.

Het casco creëert een nieuw kaartbeeld voor de polder: een helder en herkenbaar compositorisch patroon als basis voor toekomstige transformaties. Door van oost naar west vier extra brede tochten uit te graven wordt de maat van de polder als geheel zichtbaar. Iedere tocht heeft een andere kleur of sfeer. De tocht in het midden reikt van polderrand tot polderrand. Hij kruist de schuine lijnen van spoorlijn en autosnelweg, en markeert het raakvlak tussen het te verstedelijken gebied in het noorden en het slechts terughoudend te bebouwen kattenklei- en veengebied in het zuiden. De verdubbelde linten en de reserveringen voor nieuwe regionale infrastructuur worden beplant met stevige bomenrijen. Zij geven de polder opnieuw maat en schaal. Het ontwikkelt zich van een uitnuttings- naar een genietingslandschap in de rijke Hollandse poldertraditie.

Aan het Structuurbeeld is een strategiekaart toegevoegd. Deze geeft aan waar een traditionele top-down benadering noodzakelijk is en waar ruimte is voor bottom-up ontwikkelingen. Zo vraagt het gebied waar de nationale en regionale infrastructuur moeten worden ontward en verknoopt om centrale sturing en vaak hoge voorinvesteringen. De verdubbelde linten bieden bij uitstek ruimte voor particulier initiatief op de schaal van de afzonderlijke kavels. Hier biedt het casco ruimte voor zelforganisatie en spontaniteit. Ook zijn gebieden aangegeven waar organisaties voor natuurbeheer of voor land- en tuinbouw het voortouw kunnen nemen.

Los van de precieze aard en omvang van de programmatische claims, is er tijd nodig om de kwaliteit van het landschap op een hoger plan te tillen. Een mooier en steviger landschap is een voorwaarde voor de veranderingen die nu reeds in de polder plaats vinden. Dit geldt nog veel sterker voor de claims op langere termijn. Het ontwerp behelst in essentie een strategie van landschappelijk investeren plus tijd winnen.

## WIERINGERRANDMEER

Eeuwenlang was het eiland Wieringen een van de vaste punten in het beweeglijke landschap van de Noordzee en haar uitlopers in Waddenzee en Zuiderzee. Aan het begin van de 20ste eeuw is het door de aanleg van de Afsluitdijk en de inpoldering van de Wieringermeerpolder vastgeklonken aan het vasteland. De Wieringermeerpolder vormde destijds een hypermodern grootschalig landbouw-areaal, bevolkt door 'kolonisten' uit de rest van het land. Het sociale verschil met de oorspronkelijke eilandbewoners is altijd blijven bestaan. Het laatste decennium kampt het gebied met een teruglopend economisch draagvlak, met een teruggang van de landbouw en een krimpende bevolking.

Het plan voor het Wieringerrandmeer komt voort uit een paradoxale combinatie van wensen: aan de ene kant het uitlokken van nieuwe economische en programmatische impulsen, aan de andere kant het nooit vergeten verlangen van de eilandbevolking om de oorspronkelijke autonomie te herwinnen. Het koesteren van de eeuwenoude identiteit vraagt om een zekere verstillings. De lokale economie vraagt erom ruimte te bieden aan nieuwe gebruikers, aan recreanten die van buiten komen om er te verpozen, te sporten en – al dan niet tijdelijk – te wonen. Zij brengen geld in de la, en moeten helpen het project rendabel te maken. Het graven van een plas die het eiland zijn eigenwaarde teruggeeft is niet voldoende, evenmin als het uittekenen van 1500 kavels met een steiger aan het water. De opgave is om integraal landschap te maken. De woonmilieus zijn bouwsteen voor landschapsbouw. Dit is vertaald in een beeldregie, met spelregels omtrent kavelgroottes, openbare ruimte, het raakvlak tussen openbaar en privé, en bouwregels.

Door middel van het randmeer profileert Wieringen zich weer als eiland. Het relatieve isolement wordt ingezet als kracht en waarde. De cesuur, het enorme tussenliggende watervlak fungeert als de grootste attractie. Het wordt begrensd door twee duidelijk verschillende landschappen. Het oude eiland oogt lieflijk met glooiingen, smalle kronkelende wegen en typische elementen zoals de Wierdijk. De grootschalige Wieringermeerpolder is 100 jaar geleden als totaalconcept ontworpen en kent een pragmatische inrichting. Het randmeer versterkt dit contrast. De vormgeving sluit aan bij enerzijds de civiel technische karakteristiek

van de Wieringermeerpolder, en anderzijds de natuurlijke processen die destijds waddeneiland Wieringen hebben gevormd.

In de uiterste hoeken leggen twee sluiscomplexen de verbinding naar het IJsselmeer en het Amstelmeer. Het meer meet in de lengterichting ruim 8 kilometer, de dwarsmaat varieert van 500 meter tot 2 kilometer.

Het nieuwe randmeer is vormgegeven middels een compositie van lange zichtlijnen, vizieren, koppen en kapen. De woon- en recreatiegebieden zijn zo ontworpen dat de maat en de schaal van het randmeer robuust en weids is. Aan de noordzijde blijft Wieringen achter de oude Wierdijk als een autonoom en authentiek landschap zichtbaar. De woonvelden zijn ingebed in een nieuw schorrenlandschap. Zij richten zich op het nieuwe meer en houden beleefd afstand van het voormalige Waddeneiland. De schorren en de woonvelden liggen min of meer evenwijdig aan de lange oevers en houden het zicht over de twee lengteassen van het randmeer vrij. In de dwarsrichting wordt het zicht vanaf de Wierdijk op de open ruimte van het meer opgehouden door een aantal vizieren.

Het schorrenlandschap bestaat uit riet, grasland of struweel en loopt over in de tuinen van de wooneilanden. Het beschermt de kwetsbare oude Wierdijk tegen golfploop. De lange dijken aan de zuid- en noordzijde van het meer hebben een openbare functie in het netwerk van recreatieve routes. In het schorrenlandschap is gekozen voor het spaarzaam betreedbaar maken van de oevers. Alleen een aantal strategische plekken is openbaar toegankelijk. Deze kapen en koppen zijn even zovele mogelijkheden voor passantenhaventjes, recreatieforten en uitzichtpunten. Lopend, fietsend of rijdend door het intieme woonlandschap ontvouwt zich op deze wijze aan het eind van de rit het uitzicht op de grote ruimte.

De woningen liggen in langgerekte, geknikte verkavelingslinten op de grens van het schorrenlandschap en het randmeer. De openbare ruimte bestaat uit eenvoudige woonstraten, omzoomd door hagen. De kleinere kavels liggen gegroepeerd rondom bijzondere plekken zoals de passantenhaven en de koppen, of vormen een middenmotief in de verkavelingslinten. De grote kavels met hun ruimere tuinen domineren het landschappelijke beeld langs de randen.

De bebouwing is laag met een goothoogte van maximaal drie meter. De architectuur is dorps en bescheiden.

Aan de oostzijde van het meer ligt een groot bos, ooit aangeplant in de net drooggemalen polder.

Dit bos wordt in omvang aanzienlijk vergroot.

Verspreid en verscholen in het oude bos worden nieuwe woningen opgenomen.

In de zuidoost punt van het randmeer liggen de woningen niet ingebed in een landschap van schorren of een bos. De kavels met hun woningen vormen hier zelf het landschap, in de vorm van een langgerekt eiland. Het drijft als een boot in het water en is mede door de relatief hoge woningdichtheid prominent aanwezig in de open ruimte.

## TABBLAD 2

### GRONDSLAGEN VOOR STEDELIJKE GROEI

#### 2 projecten voor grote stadsuitbreidingen

Het spreidingspatroon van steden is in Nederland van oudsher dicht en decentraal. Autonome, min of meer gelijkwaardige steden liggen veelal in elkaars gezichtsveld, losjes gespreid langs dijken en duinen. Stedelijke groei is daar een delicate kwestie. Sinds het eind van de 19e eeuw, gestimuleerd door achtereenvolgens industrialisatie, suburbanisatie en globalisering, zijn de steden uitgedijd en aaneen geklit. De vrees voor een ongebreidelde massificatie loopt als een rode draad door het 20ste eeuwse overheidsbeleid. De groei van de stad werd geënt op de buurt- en wijkgedachte. Woningen werden in concentrische patronen geordend rondom voorzieningen van een steeds hogere hiërarchie. Verondersteld werd dat ook het sociale leven zich volgens dit patroon zou voltrekken.

Al in de jaren 50 werd deze opvatting als deterministisch bekritiseerd. Juist de wisselende overlappingsen tussen verschillende levenssferen zijn bepalend voor het leven in de stad; sociale relaties nemen de vorm aan van complexe netwerken. Niettemin worden tot op de dag van vandaag stedelijke uitbreidingen als trossen van introverte wijken aan de bestaande steden vastgekit. Ook in het compacte stad beleid uit de jaren 90 (het zogenaamde vinex-beleid) klinkt de echo van deze benadering door. Aan de periferie van de steden werden door de overheid locaties aangewezen om vele tienduizenden woningen te bouwen, met de bedoeling om de vitaliteit van de bestaande stedelijke centra te ondersteunen en de groei van de mobiliteit tegen te gaan. De aanwijzingen gingen gepaard met een bijna militaire projectdefinitie, met een strikt gefixeerd programma, budget en tijdspad.

De ontwerpen voor IJburg en Ypenburg hebben betrekking op twee van deze locaties. Zij laten zien hoezeer het beleid op gespannen voet staat met de fysieke en sociale werkelijkheid van vandaag de dag. De nieuwe locaties worden van de bestaande steden gescheiden door zware bundels infrastructuur, en liggen vaak in het spanningsveld van meerdere kernen tegelijk. In het dagelijks leven van de bewoners is de eenduidige oriëntatie op het hart van de wijk of de stad vervangen door een ongebonden en onvoorspelbaar gebruik van alle voorzieningen in de wijde omgeving. De netwerkstad krijgt gestalte, maar heeft in het ruimtelijk beleid nog geen conceptuele vertaling gevonden. De uitdaging is om in het ontwerp voor

de locaties los te komen van de 'toevallige' grenzen van de locaties, en om de eenzijdige identificatie van stedelijke groei met woningbouw te doorbreken.

In de projecten voor IJburg en Ypenburg ligt de nadruk op het inweven van de stedelijke uitbreiding in de netwerkstad. De uitbreidingen worden geënt op landschappelijke patronen en infrastructuren die de grenzen van de aangewezen locaties overstijgen. Landschap en infrastructuur vormen samen een robuust raamwerk, waarop de bebouwing kan gedijen, maar op de lange duur ook kan verdwijnen en worden vervangen. Het raamwerk verleent de locaties identiteit op een schaal die het woonprogramma te boven gaat. Het maakt de grootste maat voelbaar, zoals de uitgestrekte binnenzee waarin IJburg is gelegen, of de lengtemaat van de voormalige startbaan in Ypenburg. Het spaart grote open ruimtes uit die de stedeling van binnenuit een panoramische blik op de stad gunnen.

Het verkeersstelsel is een integraal onderdeel van deze raamwerken. Het waarnemen in beweging zorgt voor oriëntatie en herkenbaarheid. Het stelt de ruimtelijke bouwstenen van het gebied tentoon als in een "route architecturale". Hetzelfde geldt voor het watersysteem. In het deltalandschap is het met zijn grachten, singels, sloten en waterpartijen een essentiële infrastructuur. Het water creëert en symboliseert continuïteit met de omgeving. Het spelen met spiegeling en perspectief opent tal van mogelijkheden.

Het raamwerk staat relatief los van de bebouwing eromheen. Het heeft een eigen architectonische dimensie, een tastbare vorm. Het vormt een compositie met profielen, perspectieven, landschappelijke relictten, materialen en kleuren. Tegenover het locatiespecifieke raamwerk staat een programma met een veel generieker karakter. Dit programma bepaalt de 'vulling' van de velden. Het wordt door woningbouw gedomineerd. Zowel IJburg als Ypenburg hebben echter de potentie om, dankzij hun regionale en landschappelijke inbedding, in de loop van de tijd van kleur te verschieten en nieuwe stedelijke functies te assimileren.

## IJBURG AMSTERDAM

IJburg is een nieuwe uitbreiding van Amsterdam met 18.000 woningen in het IJmeer. Wij maakten hiervoor in 1995 het Masterplan. Het bestaat uit een zestal nieuwe eilanden, met bruggen, hoofdwegen, een tram- en metrolijn, diverse voorzieningen en een park op een voormalige vuilstort. Het biedt ruimte aan 18.000 woningen. Sinds 1998 wordt er volop gebouwd.

Aan de basis van het Ontwerp voor IJburg ligt het ontzag voor en de genieting van het reusachtige watervlak: een vleug oneindigheid in een volverkaveld land. Als motto kreeg het plan mee: 'het water is de baas, de stad is er te gast'. Het water is het kapitaal van de locatie; het verleent de locatie zijn uniciteit. De opgave was daarom in de eerste plaats om het waterlandschap opnieuw te ontwerpen. Het IJmeer is een ruimte vol verborgen kansen en handicaps. Moeilijk grijpbare patronen als de watercirculatie, vaarroutes, de oergeul, de waterafvoer van de elektriciteitscentrale, het voorkomen van stagnante baaien, de ecologische voedselketens etc. waren van invloed op waar wel en niet land gecreëerd kon worden.

De eilanden liggen als een zwerm in het water. Ze lijken allen op een eigen wijze richting zee te zwemmen en onderling langs zij te komen. De eilanden zoeken elkaar op, de tussenruimtes vervloeien tot in de grote ruimte van het IJmeer en Markermeer. Ze dienen ten opzichte van elkaar als golfbreker. Het trekken van een vaste lijn in het beweeglijke water creeert onmiddellijk een potentiaalverschil, een spanning tussen een luwe en een ruwe zijde. Ieder eiland is aan dit verschil tussen ruw en luw onderhevig. Zo ontstaan er vanzelf gradiënten in het watervlak en in de oeverlijnen: van stoere bomendijken in het noorden, via kades aan de baai, tot zachte oevertuinen of stranden in het zuiden. In de compositie van het eilandenrijk vormen de bruggen het cruciale detail. Op de bruggen is de relatie tussen de eilanden het best te ervaren en is de ruimte van de oorspronkelijke binnenzee in zijn grootste maat te overzien.

De configuratie van eilanden vormt de top van een ijsberg. Hij wordt gecombineerd door het onderwaterontwerp. Hierin zijn de diepte en breedte, de erosie en sedimentatiezones en het ecologisch potentieel van het water vastgelegd. Ook een aantal nieuwe luwtedammen elders langs de kust van het IJmeer zijn volgens het onderwaterontwerp gerealiseerd.

Bij het ontwerp van de eilanden is de onregelmatigheid van de grondvorm in toom gehouden door een handschrift dat de verwantschap zoekt met de Hollandse ingenieurskunst. Zowel geometrie als grillige kronkels verliezen ten overstaan van het grote watervlak snel hun betekenis.

Bescheiden onregelmatigheden of transformaties in de kustlijn doen wonderen. Ieder eiland biedt zowel een blik op zichzelf als op haar naburen. Een lichte knik in de kustlijn of de wijkende oevers van het water trekken de blik in de verte. Zo ontstaat een samenspel van ijle lijnen naar de horizon.

Terwijl de compositie van de archipel als geheel een zekere grilligheid vertoont - als schotsen drijvend in het water - hebben de eilanden zelf een eenvoudige geometrische structuur.

De openbare ruimte wordt gevormd door een simpel stratenplan. De IJburglaan met de tram en de boulevard langs de baai vormen de hoofdstructuur. Een aantal 'vizieren' legt het visuele verband tussen de ruwe en de luwe zijde van het eiland. Op voorstel van Ton Schaap c.s. (noot) is dit stelsel naderhand verdicht tot een fijnmazig grid. De blokken zijn groot genoeg om een binnenwereld te creëren met cours, hoven, tuinen, 'mews' etc. Hun intimiteit biedt een aangenaam contrast met de lange straten en de zichten op de binnenzee.

De straten op het nieuwe land liggen 1.50 meter hoger dan het terrein van de bouwblokken.

Hierdoor kunnen verdiepte parkeergarages in de bebouwing worden opgenomen.

Het oppervlak van de eilanden vormt een driedimensionale architectuur zonder gebouwen.

Het geeft aanleiding tot tal van verknoppingen tussen de oevers, de kades, de bruggen en de gebouwen. De hele stad lijkt uit het water op te rijzen.

In IJburg is de dichtheid van de bebouwing voor Nederlandse begrippen uitzonderlijk hoog. Het alom tegenwoordige water zorgt voor uitzicht en openheid. De dichtheid past bij de sterke stedelijke cultuur van Amsterdam. De eilanden vertonen het beeld van een homogene, continue stad.

Een heldere opzet van het stratenplan zorgt voor samenhang in een zee van kleine typologische en architectonische verschillen. De openbaarheid van de straten staat voorop, de bebouwing oogt prettig anoniem.

De infrastructuur, met twee hoofdwegen, een tramlijn en een metrolijn biedt zowel een oriëntatie op de Amsterdamse binnenstad als op de belangrijke knooppunten in de regio.

Daarnaast biedt IJburg zelf een aantal programmatische troefkaarten op regionale schaal: een jachthaven, een transferium, een begraafplaats en diverse nieuwe natuurgebieden. Vanaf het begin van de realisatie is er op het nog vrijwel onbebouwde nieuwe land een spontaan strand ontstaan. Het illustreert hoe populair dit nieuwe waterfront van Amsterdam inmiddels geworden is.

Het Masterplan Buitenplaats Ypenburg uit 1994 betreft een uitbreidingsgebied voor circa 11000 woningen op het terrein van een voormalig militair vliegveld. Locatiekeuze en programma maken deel uit van het Vinex-beleid. Het Masterplan is samengesteld uit twee componenten: aan de ene kant een raamwerk van openbare ruimten en routes, die het geraamte van het plan vormen; aan de andere kant de velden, die in de loop van de tijd door een keur aan ontwerpers en ontwikkelaars tot woon- en werkgebieden zijn ontwikkeld. Het raamwerk staat relatief los van het programma en de vorm van de bebouwing. Het biedt houvast in het langdurige proces van realisatie en kan ook op de lange duur veranderingen in zich opnemen. Vanaf 1996 is het raamwerk in een aantal stappen tot in detail uitgewerkt, en inmiddels grotendeels gerealiseerd. Het heeft een eigen architectonische dimensie en een tastbare vorm gekregen. Het is niet op de maat van de aanliggende woonbuurten gesneden, maar wil deze juist overtreffen. De grote maten gaan vergezeld van een eenvoudige, rustige detaillering, die de ruimtevorm accentueert en zelf niet teveel aandacht opeist.

Het raamwerk volgt de richtingen van het regionale strandwallen landschap. De lijnen evenwijdig aan de kust zijn continu en strekken zich gedeeltelijk uit tot buiten het gebied. De lijnen loodrecht op de kust doorkruisen verschillende zones en wisselen van karakter. De stelsels voor verkeer en water zijn in het raamwerk ingevlochten. Het net van hoofdwegen etaleert de belangrijkste bouwstenen van het plan aan de passant. Het secundaire wegennet heeft de vorm van een grofmazig raster, dat alle buurten ontsluit. Doodlopende wegen komen niet voor. Geluidswallen rondom de bebouwing zijn zoveel mogelijk vermeden. Hoofdroutes en watergangen zijn gebundeld, om een riant ruimtelijk effect te bewerkstelligen. Zij zorgen voor de overzichtelijkheid en toegankelijkheid van de nieuwe voorstad.

De Landingslaan (60 bij 2800 meter) maakt als een meetlat de grootste maat van het gebied zichtbaar. De langgerektheid en geometrie zijn een echo van de oorspronkelijke startbaan. De laan heeft een licht uitgehold profiel, met aan weerszijden dubbele rijen van in totaal 1500 lindebomen (*Tilia Euclora*). Het eindeloze perspectief in de lengte gaat gepaard met een zekere intimiteit in het dwarsprofiel. Ter plaatse van de bruggen wordt het profiel specifiek: tramhaltes, zitbanken,

lichtmasten en de gepolijste betonnen keermuren met forse inscripties van de kunstenaar Milou van Ham.

Halverwege ligt aan de zuidzijde een grote waterpartij. Het strenge lengteperspectief van de Landingslaan maakt hier plaats voor de ongehinderde blik over de *'Blauwe Loper'*. Het water heeft een eenvoudige hoofdvorm. Kleine knikken in de oevers, ruige boscilindjes en aan paar lange dunne steigers schuiven als coulissen in het beeld, spiegelen zich in het water en geven dieptewerking. Het is, als een Japanse pentekening, een oefening in terughoudendheid. Op de achtergrond verschijnt het stoere silhouet van het centrumgebied van Ypenburg (ontwerp van Rapp & Rapp).

De bebouwing tussen de raamwerk lijnen heeft een hoofdzakelijk residentieel karakter. Ypenburg borduurt voort op het karakter van de Haagse regio: een conglomeraat van aan elkaar gegroeide steden, dorpen en uitbreidingswijken, losjes bijeen gehouden door een netwerk van lange lijnen. Het is er lommerrijk, men woont er van oudsher onder of tussen de bomen. Binnen dit idioom is het grondgebruik aangegrepen om tussen de velden verschillen in woonmilieus te creëren: burgerlijk formeel langs grote bomenlanen, collectief en introvert in diverse hoven, individueel en informeel langs lange paden en waterlopen.

Bij de ontwikkeling van de velden is er op het vlak van verkaveling en typologie een grote vrijheid geboden, die tot uiting komt in een breed palet aan oplossingen. Op het ontwerp van het grondvlak is een strenge regie gevoerd. Voor de openbare ruimte was een beperkte catalogus aan - hoogwaardige - materialen bindend voor alle ontwerpers. Samen met een afstemming ten aanzien van materiaal- en kleurgebruik in de architectuur zorgt het ervoor dat de zee aan typologische verschillen getemperd wordt door een gemeenschappelijke grondtoon.

### DE CONDITIONERING VAN HET ALLEDAAGSE

#### 3 projecten voor nieuwe woongebieden

Bij het ontwerpen van nieuwe woongebieden staat het domein van het alledaagse centraal. De tijd en het ritme van het dagelijks leven zetten de toon. Het vraagt niet om spectaculaire gebaren, maar om een subtiel spel met conventies. Het vraagt om het intelligent omgaan met eigentijdse condities zoals grondgebruik, bouwwijze, woonprogramma, parkeren, etc.

Het woonprogramma voor de verschillende locaties is in Nederland, maar eigenlijk in heel West Europa, sterk uitwisselbaar. De vraag vanuit de middenklasse naar een woning met een eigen privédomein is massaal. Men verlangt naar rust, overzichtelijkheid en veiligheid. Men wenst vrijwaring van stedelijke hinder en confrontaties. Het is een suburbaan getint verlangen, dat al lang bij de stad hoort en door haar wordt voortgebracht. Het is de drijfveer waardoor steeds meer landschap tot stad gemaakt wordt.

Tegelijkertijd treedt een toenemende ambivalentie op: de buitenwijk roept het verlangen op om aan de massaliteit en uitwisselbaarheid te ontsnappen. Steeds grotere groepen hanteren op regionale schaal een 'stedelijke' levenswijze, waarvoor de woning slechts de uitvalsbasis is. Voor velen blijven de historische stad en het open landschap het referentiekader voor de woonwensen en het levenspatroon. Hoe kan het ontwerp met eigentijdse middelen aan dit verlangen naar authenticiteit beantwoorden?

De vormgeving van het grondvlak biedt een sleutel om aan een alles overheersende domesticering te ontsnappen. In het grondvlak komt een andere, raadselachtiger tijdsdimensie dan het alledaagse tot uiting: de geologie van een gebied, vroegere occupatievormen, een verleden van bosbouw of boerenbedrijf, een krijgskundige geschiedenis. Het vinden van een adequaat landschappelijk motief is relevant voor zelfs de kleinste, meest generieke woningbouwopgave.

Binnen het suburbane idioom kent Nederland een lange traditie van compact verkavelen en bouwen, ingegeven door de schaarste en de instabiliteit van de beschikbare grond. Het gestandaardiseerde rijenhuis is hiervan het resultaat, veelal opgenomen in een ijzeren opeenvolging van straten, huizen en tuinen. Ging het binnen deze opgave in de wederopbouwperiode om de *vorm van de herhaling*, nu gaat het veeleer om de *conditionering van het verschil*. Dit slaat zowel op het vergroten van het scala aan woonmogelijkheden, als op het doorbreken van de uniformiteit in beeldtaal. Welke aanknopingspunten kan het stedenbouwkundig ontwerp aanreiken voor het toe-eigenen van en vormgeven aan het eigen woondomein? Welke eisen stellen meervoudig gebruik, uitbreidbaarheid, hobby- en bergruimte, bijgebouwen, werk aan huis, meerdere entrees, privacy en exposure aan kavel en gebouw? Hoe men de overgang van publiek naar privé vormgeven en differentiëren? Hoe vinden bewoner en bezoeker hun weg van de buitenwereld naar de eigen woning? Hoe verloopt de enscenering van het thuiskomen?

Met betrekking tot de architectonische expressie draait het bij de conditionering van het verschil niet alleen om de vraag wat moet worden vastgelegd en wat moet worden vrij gelaten om relevante verschillen te laten ontstaan. Verschillen worden pas leesbaar en winnen aan betekenis tegen een gemeenschappelijke achtergrond: een grondtoon, zoals de baspartij in een jamsession. In de projecten voor Leidsche Rijn/Parkwijk, Saksen Weimar en Zevenaar-oost richt de beeldregie zich op het vinden van zo'n grondtoon, met telkens een andere balans tussen formele en informele principes.

## PARKWIJK LEIDSCHER RIJN UTRECHT

Het gebied Leidsche Rijn ligt op een interessante landschappelijke gradiënt, op de overgang van de hoge zandgronden in het oosten naar het venige laagland in het westen, dat zich grotendeels onder de zeespiegel bevindt. Eén van de takken van de Rijn delta heeft er talloze keren zijn loop verlegd, en door eeuwenlange sedimentatie en erosie gezorgd voor een vrij grillig verkavelingspatroon en een subtiel microreliëf. Deze Rijntak markeerde ooit de Limes, de noordgrens van het Romeinse Rijk, waarvan nog vele relictten in de bodem zijn terug te vinden. Het gebied kent een hoog gehalte aan gevonden voorwerpen. Behalve de archeologische relictten / vindplaats liggen onder andere Middeleeuwse kanalen en waterwerken, bebouwingslinten, een kaarsrecht tracé van een belangrijke drinkwaterleiding en een vuilstortplaats, in een schijnbaar willekeurig patroon verspreid over het gebied.

Van de uitgestrekte archeologische vindplaats mag de grond niet geroerd worden. Haar onzichtbare ondergrondse bestaan dringt zich op aan het plan. De vindplaats is uitgeroepen tot een parkruimte, die in de bebouwing lijkt te zijn uitgesneden. Omdat de archeologische resten door een extra laag grond beschermd moeten worden, bolt het park flauw op uit zijn omgeving.

Het park, de linten en een aantal nieuwe waterlopen delen het gebied op in scherven, die ieder een eigen programmatische signatuur meekregen. In dit mozaïek, dat verder nauwelijks hiërarchie kent, vormt het park een ruimtelijke dominant, die een panoramische blik op de stad van binnenuit mogelijk maakt.

Het stedenbouwkundig plan uit 1997 betrof een kleine 3000 woningen van de 35.000 woningen die in het totale project Leidsche Rijn gebouwd moeten worden. Zij zijn verdeeld over 8 scherven. De grootste scherf, Parkwijk-Zuid ligt opgespannen tussen een oud bebouwingslint en het nieuwe park. Het programma van Parkwijk-Zuid behelsde voornamelijk grondgebonden woningen, waarvan 80% in de sociale categorie. Dit vroeg om een uitgekende verkaveling met het rijenhuis als bouwsteen.

Vijf noord-zuidstraten lopen van het park naar het lint en verankeren Parkwijk-Zuid in zijn omgeving. Het stenige, formele profiel kadert het zicht in op het groen aan het eind van de straat. Tussen de straten ligt een ruim verkavelingsveld met een informeel [en autoluw] stelsel van paden, hoven, parkeerpleinen en speelplekken. Boomkruinen, tuinmuren, hagen en voortuinen bepalen het beeld.

Aan de zuidzijde houdt dit stelsel afstand tot het bebouwingslint door een langgerekte waterpartij. Op een voormalig erf is een woon- en werkvoorziening opgenomen voor ex-verslaafden en daklozen, met een klein restaurant plus voedselmarkt. Ook een nieuw centrum met scholen, kantoren, winkels en woningen is gedeeltelijk in het oude lint geschoven. De noeste schuurachtige volumes van wisselende hoogte en nokrichting verankeren het centrum in de historische schaal van het oude lint.

Waar de woonbuurt de parkrand ontmoet is gekozen voor een scherpe confrontatie met de grote schaal. Het park vraagt om een groot gebaar met kloeke massa's op een stevige voet en een levendig silhouet. De rand is door vijf architecten in eenheden van straat tot straat ontworpen. De stedenbouwkundige regie richtte zich op het doen overspringen van de bouwhoogtes en op eenheid in het architectonisch idioom met uitgestrekte neutrale raampartijen, een open en hoge plint en een robuust materiaal gebruik.

Aan de achterzijde, waar de parkrand en het woonweefsel op elkaar botsen, zijn beiden aaneengesmeed in een doorsnede, waar ook het parkeren in opgenomen is.

## ARNHEM SAKSEN WEIMAR

Weinig steden in Nederland zijn zo versmolten met het landschap als Arnhem. De stad ontleent zijn identiteit aan het contrast tussen het landschap van de Rijndelta en de heuvels van de Veluwe. Het levert weidse panorama's op: stad en landschap zijn in één blik te vatten. Het voormalige kazerneterrein Saksen Weimar ligt strategisch op de bovenkant van de heuvelrand. De ontoegankelijkheid van het terrein heeft sinds jaar en dag verhinderd dat van deze landschappelijke rijkdom in één beweging kon worden genoten. De omheinde kazerne vormde een stop op de fles. Door in het ontwerp het bestaande reliëf te vergraven wordt het Dal van Valkenhuizen in de driehoek van Saksen Weimar naar binnen getrokken. De nieuwe vallei ligt als een common green in het midden van het plangebied. Hij dient voor de afwatering van het terrein. Het nieuwe reliëf creëert nieuwe ecologische gradiënten. In de vallei ligt een driesprong van doorgaande recreatieve routes. Op deze wijze is het gebied van betekenis voor de bredere omgeving.

De nieuwe vallei maakt Saksen Weimar onderdeel van een groots landschap, waarin de glooiingen van de Veluwe voelbaar zijn. Drie deelgebieden tonen hun gezicht aan de vallei: de voormalige kazerne, de lanenbuurt en de bosbuurt. In de laatste twee krijgt het gevraagde, vrij conventionele woningbouwprogramma zijn plaats: woningen met eigen tuinen, in alle prijsklassen, geschakeld in rijen van wisselende lengte. De woningen zijn losjes in de verkaveling gestrooid. De bloklengte reageert op de hoogteverschillen, woningen kijken zoveel mogelijk over of langs elkaar heen. Elk huis heeft een directe relatie met het landschap.

Voor de woningbouw levert het ontwerp geen definitieve gevels en plattegronden. Er wordt alleen een "idioom" omschreven: een architectonische grammatica, die voor samenhang zorgt. Daarbinnen bestaat een grote vrijheid voor individuele expressie. Bij het grootse landschap past een robuuste architectuur met basale geometrische volumes waarin de dragende elementen (lateien) expressief zijn. Het contrast met de geometrische, horizontale architectuur laat het glooiende landschap extra tot zijn recht komen. Alle woningen hebben een flauwe kap. In iedere achtertuin zijn over de nok van de burens de toppen van de beuken in de bosrand nog te zien. De boomkruinen bepalen het silhouet.

De voormalige kazerne behoudt zijn strenge en monumentale uitstraling. Het is een collectief woon- en werkcomplex rondom het voormalige exercitieterrein. De monumentale gebouwen lenen zich voor een gemengd gebruik; niet alleen door de afmetingen, de structuur en hun markante ligging maar ook door de kloeke verschijning, hun symmetrie en de grote schilddaken met dito overstekken. Het terrein krijgt een chique groene inrichting. Er wordt teruggegrepen op de oorspronkelijke geometrische opzet, met strakke gazons, hagen, paden, keermuren en traptreden, en hier en daar losse bloesembomen of groepen coniferen. De gesloten omheining wordt vervangen door doorzichten naar de omgeving. Het gebied wordt autoluw en krijgt een verstillend karakter.

## ZEVENAAR OOST

Het landschap bij Zevenaar is een landschap van lange lijnen. Oeverwallen en waterlopen slingeren ontspannen mee met de Rijn, die zich hier in vele oude en nieuwe armen vertakt. Spoorlijnen en snelwegen lopen kaarsrecht parallel om de verbinding met Duitsland te leggen.

Op de oeverwallen hebben zich bebouwingslinten gevormd met fraaie erven en boomgroepen. In de tussenliggende komgronden zijn opener van karakter; hier wordt van oudsher landbouw bedreven.

De oude kern van Zevenaar ligt op een verknoping van een aantal linten en wordt van zijn omgeving gescheiden door de zogenaamde Compromisgronden die op basis van historische afspraken van bebouwing gevrijwaard moeten blijven.

De relatie tussen kern en landschap is nog steeds goed waarneembaar.

In het plan voor een nieuwe uitbreiding met 1500 woningen is dit gegeven gethematiseerd. In plaats van één concentrische uitbreidingswijk, is in het plan een reeks buurtschappen ontworpen, verwant aan de historische buurtschappen die in het gebied van de Rijnstrangen zijn te vinden. Ze liggen als een kralensnoer aan een oud bebouwingslint en worden aan de noordzijde begrensd door het te verbreden stroompje de Leigraaf. De hoofdontsluiting voor het autoverkeer wordt in het verbrede profiel van deze beek opgenomen. Aan deze ontsluitingszone liggen kleine bedrijven op ruime groene kavels, als overgang naar het noordelijker gelegen grote nieuwe bedrijventerrein. Aan de westzijde culmineert deze zone bij een nieuwe treinhalte in de/een brink/Brink en de nieuwe stationsallee. Hier komen meerdere routes samen. Het is het centrum voor de nieuwe woon- en werkgebieden samen. Er is ruimte voor stedelijke functies zoals scholen, een woonzorgcomplex, een winkelsteunpunt en een park&ride voorziening.

De buurtschappen hebben een beperkte omvang. Ze zijn zo begrensd, dat de meest waardevolle erven met hun oude boombeplanting behouden blijven. De erven worden getransformeerd tot woonerven. De tussenliggende velden hebben ieder een ander karakter en gebruik. Zij zijn bedoeld als uitloop voor de bewoners en speelgebied van de kinderen.

De velden vormen de belangrijkste verwijzing naar het oorspronkelijke landschap. Zij maken dat de overgang van de oeverwal naar komgronden ook in het toekomstige woonlandschap herkenbaar blijft.

De vijf buurten hebben in dit nieuwe woonlandschap een sterk verschillende opbouw en atmosfeer. De openbare ruimte in de eerste buurtschap de Tol bestaat uit een netwerk van dorps ogende woonstraten. Hier kan spaarzaam worden geparkeerd. Het grootste deel van het parkeren vindt plaats op de eigen kavel, langs de parkeersingel en in parkeerkofters aan de achterzijde van de woningen. Het informele straatbeeld wordt gevormd door de verspringende rooilijn en de afwisseling van korte rijtjes, twee-onder-één-kap woningen en incidenteel vrijstaande huizen. Het architectonische beeld is afwisselend maar samenhangend. De reeksen van woningtypes worden met een wisselende nokrichting en een steeds wisselende samenstelling langs de straatjes gesitueerd. Samenhang in materiaalgebruik en detaillering zorgen voor een gemeenschappelijke grondtoon.

## TABBLAD 4

### DIGGING THE FUTURE

#### 4 projecten voor binnenstedelijke interventies

Stedenbouw gaat allang niet meer alleen over groei en uitbreiding van de stad, maar ook heel veel over hergebruik en herstructurering van bestaand stedelijk gebied. In de stad lijkt het onderscheid tussen grondplaat en bebouwing op het eerste gezicht minder relevant. In de bestaande stad zijn beiden fysiek aanwezig en met elkaar vergroeid. Ze worden tegelijkertijd ervaren. Ze zijn met betekenis overladen, als steengeworden geschiedenis. Samen vormen ze de entourage van het stedelijk leven.

De stad draagt de sporen van vele episodes uit haar ontwikkeling, naast, over en door elkaar heen getekend. De stad is zelden een homogeen geheel, maar meestal een heterogene verzameling van nevenschikte fragmenten met een eigen karakter. Zij is aan een onafgebroken proces van opbouw, verandering en verval onderhevig. De stad kan veel veranderingen in gebruik en programma opnemen, maar daar ook in te kort schieten. De aanleiding voor binnenstedelijk interventies ligt eerder in functieverlies, dan in een programmatisch tekort. Nieuw programma is vaak niet op voorhand gegeven, maar moet gedurende het plan- en ontwikkelingsproces uitgevonden worden. Ingrijpen in de bestaande stad betekent ingrijpen in een complex amalgaam van heel veel belangen en heel veel betrokkenen, die allen handelen met hun eigen doelen en hun eigen tijdspad. De overheid is slechts een van de vele spelers. Dit alles maakt binnenstedelijke interventies buitengewoon complex. Dynamiek, onvoorspelbaarheid en (on)gelijktijdigheid spelen een belangrijke rol.

Ontwerpen in de stad is graven in de tijd. Niet naar het verleden, maar naar een mogelijke toekomst. Inzicht in de historische gelaagdheid geeft inzicht in de dynamiek van de site. Daarin liggen aanknopingspunten voor nieuwe ontwikkelingen. Het heruitvinden en interpreteren van het aangetroffene is essentieel. Het helpt het `DNA` te vinden voor veranderingen. Van daaruit kan de site opnieuw programmatisch worden opgeladen; kan nieuw programma worden uitgelokt. Nieuw programma is de motor van gebiedsontwikkeling. Tegelijkertijd moeten nieuwe in-grepen voldoende tijdsbestendig zijn en veranderingen in de programma's kunnen overleven.

Een stedenbouwkundige visie op architectuur hoort daar onlosmakelijk bij. Hoe om te gaan met al die viaducten, vestingwerken, fabriekscomplexen, kades, kerken, kazernes, kolommenrasters, vloervelden en dakspanten? Wat zijn hun mogelijkheden om toekomstige veranderingen op te nemen? In welke mate kunnen zij werken als een ankerpunt voor het geheugen, dat toekomstige veranderingen overleeft?

Juist in de bestaande stad is het fijnmazig onderscheid tussen de verschillende lagen essentieel. Niet alleen tussen grondplaat en bebouwing, maar tot in het gebouwde zelf. Ook binnen de architectuur is een benadering in lagen relevant. De footprint, de draagconstructie, de gevel en het adres bepalen de duurzaamheid van het gebouw in de stad. Installaties, indeling en afwerking staan ten dienste van het gebruik, dat in de loop van de tijd moet kunnen wisselen. Het intelligent onderscheiden van de verschillende lagen levert de bouwstenen voor duurzame en tijdsbestendige interventies.

Zo kruipen in het ontwerp voor binnenstedelijke interventies stedenbouw en architectuur naar elkaar toe. De architectonische dimensie van de grondplaat raakt die van de bebouwing. Ze bereidt de architectuur voor en biedt haar een hechtvlak aan de stad. Een printplaat in plaats van een blueprint.

De vloer van de stad is ook hier het samenbindend element. Materiaal en detail bepalen de sfeer en de identiteit. Zij getuigen bij uitstek van het gebruik door de generaties heen. In hun vermogen om veroudering en slijtage op te nemen dragen ze de fysiek sporen van de tijd.

## VLAARDINGEN BUIZENGAT

Vlaardingen is één van de oudste nederzettingen in de delta, begonnen op een kreekrug naast een afgedamd veenstroompje. In het plangebied ontmoeten de oorspronkelijke dijk, de veenstroom en een insteekhaven vanaf de Nieuwe Waterweg elkaar. In het oosten grenst het aan een weelderig 19de eeuws stadspark. Visserij, handel, industrie en gemeentelijke nutsvoorzieningen zetten hier achtereenvolgens de toon, maar zijn inmiddels verdwenen of naar elders verplaatst. Het plan heeft als inzet deze enigszins vergeten uithoek te veranderen in een stedelijk woongebied. Het moet een schakel vormen tussen binnenstad en park. Het water verdeelt het plan in twee verschillende sferen. Aan de westzijde liggen de 'Stadsoevers'. Zij sluiten aan bij de oude structuur van smalle stegen, doorkijkjes, bedrijvigheid en havenactiviteiten. Aan de oostzijde liggen de 'Stadstuinen'. Hier is het woonmilieu geënt op de nabijheid van het stadspark. Op de plaats waar een nieuwe brug Stadsoevers en Stadstuinen met elkaar verbindt is een Stadsgebouw voorzien. Het is bestemd voor een openbare stedelijke functie zoals een feestzaal, muziekschool of bibliotheek, in combinatie met wonen. De krappe ruimte en het programma van circa 500, vooral grondgebonden woningen impliceert een plan met een hoge woningdichtheid.

Het gebied van de 'Stadsoevers' bestaat uit twee smalle stroken grond langs het Buizengat. De noordelijke strook ligt direct langs de dijk en reikt tot aan de haven. Hier zijn drie wooncomplexen ontworpen, die rechtstreeks uit het water oprijzen. Korte dwarsstraten voeren naar de kade en openen het zicht op de haven. Van de drie complexen is de contour bepaald, maar de invulling vrij gelaten. Binnen de contour ontstaan hoven, waarbinnen nieuwe en bestaande woningen met elkaar zijn gecombineerd. Het parkeren is er verdiept in opgenomen. In de hofbebouwing is het hoogteverschil tussen de dijk en de kade opgelost. Dit uit zich in een reeks hardstenen stoep treden langs de dijk.

De bebouwingsstructuur van de zuidelijke strook is transparanter. De strook ligt vlak, los van de dijk, en grenst met een lage kade meteen aan het water. Hier zijn de woongebouwen geprojecteerd op een eigen domein dat wordt begrensd door hagen en muren. Deze bebouwingsstrook zal zich ontwikkelen tot een weelderige tuin waaruit de woongebouwen als stoere pakhuizen oprijzen.

In het ontwerp is het grondvlak van de verschillende domeinen vastgelegd. Voor de plaatsing – de footprints – van de afzonderlijke gebouwen, de tuinen en de parkeervoorzieningen is met een indicatie volstaan.

Het gebied van de 'Stadstuinen' wordt geleed door vier lanen, die als vizieren het oog van het Buizengat naar de enorme bomen van het Stadspark leiden. Haaks op de vizieren staan korte woningrijen met tuinen, die worden ontsloten door een alternerend stelsel van woonpaden en parkeerstraten. Hier is niet de contour of het grondvlak leidend voor het ontwerp, maar het profiel van de straat, waar de woningen met kopgevels en tuinmuren als schuifweerstandens langs heen en weer geschoven kunnen worden.

Het planconcept en de regels voor het bouwen zijn samengevat in de zogenaamde 'printplaat'. De regels laten de toekomstige opdrachtgevers speelruimte om het gebied stap voor stap te ontwikkelen. Tegelijkertijd waarborgen ze dat de essentie van het stedenbouwkundig plan niet in de loop van de tijd verloren gaat. De printplaat regelt als een omgekeerd Pompei de samenhang tussen de gebouwen en het openbare gebied. Het is de voorafbeelding van een stad die nog aan het ontstaan is. Hij articuleert het hechtvlak voor de gebouwen aan het maaiveld van de stad; de voet van de bebouwing, de afzoming van de openbare ruimte tot kniehoogte.

## BELVEDERE EN SPHINX MAASTRICHT

Maastricht is een stad op vaste grond. Hij ligt aan de Maas, op de overgang van de vlakke delta naar het Middeneuropese heuvelland. De stad draagt de sporen van meer dan 2000 jaar bewoning. Het was één van de eerste industriesteden in het land. Het project Belvedere betreft de herstructurering van het uitgestrekte industrieareaal aan de noordwestzijde van de stad.

In het westen van het gebied biedt een grillige reliëflijn, de Steilrand, weidse uitzichten op de stad en het Maasdal. In het oosten ligt in het verborgene een diep ingegraven stelsel van 19e eeuwse kanalen en sluizen. Op de rand naar de binnenstad ligt een reeks relicten van oude vestingwerken, die zich hebben ontwikkeld tot een bijzonder natuurgebied. Zij worden doorsneden door de afritten van de autosnelweg die via de Noorderbrug de Maas kruist en pardoes in de stad aanlandt. In dit hybride landschap zijn er tal van initiatieven tot verandering, die om een sturing vragen. Bovendien is het de laatste locatie in Maastricht die kan voorzien in de stedelijke behoefte aan woon- en werkgebieden. De ontwikkelingstermijn beslaat 20 à 25 jaar.

De inzet van het plan is om de ondergrond van landschap en infrastructuur zo te reorganiseren, dat er een stabiel raamwerk voor het langdurige transformatieproces ontstaat. De knoop van verkeersbrug, afritten, water- en vestingwerken en natuurgebieden wordt ontrafeld, door de aanlanding van de Noorderbrug noordwaarts te verschuiven. Hierdoor kunnen de relicten van de vestingwerken met elkaar worden verbonden. Zij worden opgenomen in een aaneengesloten parkgebied, en verbonden met de Steilrand en het kanalen- en sluizenstelsel. Dit nieuwe raamwerk creëert optimale condities voor de herontwikkeling in de diverse plandelen. Het raamwerk fungeert als de hardware van het herontwikkelingsproces. De verkeersstructuur en de groenstructuur vormen samen een driedimensionaal ontwerp, waarbij dankbaar gebruik is gemaakt van het aanwezige reliëf. De nieuwe aanlanding van de brug wordt via een vloeiende lijn zo direct mogelijk het gebied binnengetrokken. De parkstroken en de grote verkeersstromen kunnen elkaar onbelemmerd kruisen. De diepe sleuf van de vestingwerken wordt tot natuurgebied bestempeld.

De ontwikkeling van de plandelen zelf is sterk afhankelijk van sociaal-economische ontwikkelingen op langere termijn en van particuliere initiatieven ter plaatse. Per plandeel wordt een stedenbouwkundige benaderingswijze voorgesteld en een sfeertekening gegeven. Zij sturen de invulling in de loop van de tijd en vormen de software van het plan.

Op de rand van de binnenstad vormt de herontwikkeling van het Bassin, een voormalige binnenhaven aan de Maas, de eerste stapsteen richting Belvédère. De haven ontwikkelt zich tot het nieuwe plein van het cultureel en toeristisch bloeiende Maastricht. Het omleiden van de doorgaande verkeersstromen is een impuls voor de verblijfskwaliteit en voor het hergebruik van de omringende industriegebouwen.

Meer naar het noorden schuiven rondom het Frontenpark bebouwing, groen en infrastructuur ineen. Het park is de schakel waarin alle lijnen samen komen. De alzijdige zichtbaarheid en openbaarheid van dit plandeel vereisen een regie gericht op allure en waardigheid. De bebouwing wordt opgevat als een driedimensionale compositie rondom het park: een klassieke 'architectonische' stedenbouw.

Ten noorden van de verplaatste Noorderbrug ligt het gebied Bosscherveld. Het wordt gestructureerd door een stelsel van robuuste bomenlanen. Tussen de lanen ontstaan ruime blokken met ruimte voor een informele afwisseling van bebouwing en een grote menging aan functies. De bebouwing vindt spontaan zijn plaats binnen het sobere stedenbouwkundige kader: de stedenbouw van het grid, van het landmeten.

Tenslotte zijn er de gebieden die meer zijdelings boven de Steilrand zijn gelegen. Zij genieten van rust en uitzicht. Het gebied wordt vormgegeven als een woonpark, met ensembles van gebouwen die losjes in het groen zijn geplaatst: de stedenbouw van het modernisme.

De herontwikkeling van het inmiddels verlaten Sphinx terrein is het grootste deelproject tot nu toe. Het terrein vormt van oudsher een overgeschoten hoek van de binnenstad, opgedeeld in langwerpige kavels met hun adres aan de Boschstraat. De kavels werden aanvankelijk gebruikt voor boomgaarden, bleekvelden en kloostertuinen. In de 19e eeuw bouwde Petrus Regout het gebied om tot een ommuurde industriële enclave, met het lange witte gebouw de Eiffel als blikvanger. Nu de fabriek is verplaatst kan de enclave voor de stad worden ontsloten en een nieuwe betekenis krijgen.

De Sphinx behoudt zijn contour volgens de huidige rooilijnen. Plaatselijk wordt de fabrieksmuur opengewerkt ten behoeve van publieksgerichte functies. Via nieuwe poorten en entrees presenteert het Sphinx gebied zich aan de omringende straten. De eenheid van het terrein wordt versterkt door van rand tot rand één bestrating van granietkeien toe te passen.

Binnen de contour heerst in hoofdzaak een verstild, gemengd en ontspannen woonklimaat. Het is een fijnmazig patchwork van gebouwen, pleinen, hoven en tuinen, binnen een raster van oost-west georiënteerde straten en stegen. Het is geënt op de eeuwenoude onderlegger van kavelrichtingen en oriëntaties. De straten en stegen worden begeleid door muren die zowel de gebouwen als de tussenruimtes inkaderen. De straatmuren zijn vlak. Gevelopeningen zijn als gaten in het metselvlak gesneden. De dwarsgevels, die op de tuinen en de groene tussenruimtes zijn gericht, zijn juist open, gelaagd en transparant van karakter, met balkons, veranda's en terrassen. In de tuinen en binnenplaatsen is ruimte voor volwassen bomen. Zo ontstaat een typisch Maastrichts beeld van muren, waarachter een glimp van bomen en gebouwsilhouetten zichtbaar is.

In de Noordwesthoek liggen de grote monumentwaardige gebouwen; het repeterende kolommenraster van de Eiffel en de massieve 'schuren' van de Mouleurs. Het neutrale raster leent zich op de verdiepingen voor multifunctioneel gebruik en voor het wonen in lofts. De spanten en grote overspanningen op de begane grond lenen zich voor grotere publieksgerichte functies. Hier is het commerciële programma geconcentreerd, grenzend aan een grote publieke parkeergarage. De gebouwen worden gedeeltelijk opengewerkt om de verknoping met de parkeergarage te bewerkstelligen. De monumentale kolommen van de Eiffel vormen een galleria; de verbinding tussen stad, Eiffelplein en gebouw. Stedenbouw en architectuur grijpen hier ineen.

## PARKSTAD ZUID ROTTERDAM

Met de Kop van Zuid en de bouw van de Erasmusbrug heeft Rotterdam een beleid ingezet om de achtergebleven Zuidoever van de Maas weer bij de stad als geheel te betrekken en van de noodzakelijke impulsen te voorzien. Dit proces is ongeveer halverwege. Het zuidelijk deel van het gebied ligt al jaren braak. Een spooreplacement, een waterkering, een tijdelijk ingericht park en zware stedelijke infrastructuur tonen het beeld van een opgeknipt, civieltechnisch landschap. Aan weerszijden van deze leegte liggen de nieuwe succesvolle middenklasse woonbuurten van de Kop van Zuid en de oude, grotendeels door immigranten bevolkte Afrikaanderwijk. Met het plan Parkstad wordt de leegte omgevormd tot een nieuwe stedelijke woonwijk en worden kansen geboden voor de vernieuwing van de Afrikaanderwijk. Als een passtuk moet deze de lappendeken aan stadsfragmenten rond het plangebied moet omvormen tot een coherent stadsdeel.

De lappendeken aan woonbuurten is ontstaan rond een aantal voormalige diep het land instekende havenbekkens. De hoofdrichting van het gebied wordt tot op de dag van vandaag bepaald door deze oude haveninfrastructuur. Bij de ontwikkeling van de Kop van Zuid is met de aanleg van de hoofdstraat (de Laan op Zuid) deze richting nogmaals bevestigd. In het ontwerp voor Parkstad is sterk de nadruk gelegd op het weven van dwarsverbanden tussen de stadswijken, haaks op de hoofdrichting van de locatie.

Hiervoor moeten twee zware barrières geslecht worden. Allereerst de primaire waterkering die tussen de Afrikaanderwijk en het spoorwegemplacement ligt. Deze is in de loop van de tijd steeds verder opgehoogd en breekt het stratennet in stukken. De oplossing bestaat uit het "begraven" van de dijk, door het omringend maaiveld omhoog te brengen. Hiermee krijgt de dijk het karakter terug van een hoger gelegen straat in de stad, ruimtelijk vergelijkbaar met de situatie van voor de watersnoodramp in 1953. De belangrijkste dwarsstraten uit de Afrikaanderwijk kunnen terloops over de dijk heen worden getrokken en aansluiten op de Laan op Zuid. De Afrikaanderwijk krijgt zo eenzijdige verbinding met de rest van de stad, waarmee de achteraf-ligging en het verval kan worden gekeerd. De Laan op Zuid is de volgende barrière tussen de stadsdelen. Deze laan ontsluit het plangebied, maar door de grote verkeersstroom is de weg beperkt oversteekbaar.

Een uitgekiend aantal T-aansluitingen en een stelsel van parallelwegen brengt hierin verbetering.

Op deze basis is een samenhangend stelsel van lanen ontworpen dat het gebied ontsluit en de stadsdelen verbindt. Daarbinnen worden stedelijke bouwblokken ontwikkeld waarin verschillende woningtypes worden gemengd. Het lanenstelsel wordt gelardeerd met een patroon van verspreid gelegen parken. De parken bieden letterlijk ruimte aan dit dicht bebouwde stadsdeel, en vormen een aantrekkelijke locatie om in de nabijheid basisscholen en kinderopvangvoorzieningen te vestigen. In het bebouwingsbeeld wordt gerefereerd aan de schaalgrootte van de oudere delen van de Afrikaanderwijk. Dit betekent dat bouwblokken worden opgebouwd uit meerdere projecten met een seriegrootte van twee tot acht woningen. De hoeken van de blokken vragen hierbij om extra aandacht. Zij bestaan merendeels uit appartementen. Door hun kloeke massa kaderen ze de grondgebonden woningen in en klinken ze vast aan een stedelijk stadsbeeld.

Dwars op de Laan op Zuid en de waterkering ontstaat een nieuw langgerekt winkellint. De winkelstraten van de Kop van Zuid en de Afrikaanderwijk worden met elkaar verbonden. Niet alleen fysiek, maar ook in het dagelijks leven ontstaan er zo nieuwe verbanden tussen de wijken. De Laan op Zuid vormt een bajonet in dit winkellint. Op deze meest stedelijke plek in het plan wordt voorzien in een gemengd programma met naast winkels ook een zwembad en een sportaccommodatie.

Voor het zuid-oostelijk deel van de Laan op Zuid is een profiel ontworpen met ventwegen aan weerszijden. Langs deze ventwegen worden appartementen en hoge stadswoningen ontwikkeld. Op de begane grond is ruimte voor bedrijfsruimtes. Een afwisselende bouwhoogte, uitgewerkte dakranden en dakterrassen, en een messcherp continue profiel met vier rijen platanen maken de laan tot een klassieke langgerekte stadsstraat. Langs het noord-westelijk deel van de Laan op Zuid wordt aangesloten op het meer grootstedelijk bebouwingsbeeld rond de Erasmusbrug. Een langgerekt samengesteld woningbouwcomplex en een middelbare school completeren het beeld van de stadsboulevard, en vormen het passtuk tussen de Laan op Zuid en de achterliggende woonbuurt.

## ANTWERPEN ZURENBORG

Zurenborg ligt bijna vermalen tussen spoorlijnen en snelwegen aan de rand van het 19e eeuwse Antwerpen. Hier woedde gedurende anderhalve eeuw een ware veldslag tussen stad en infrastructuur. Twee grote ingrepen uit het verleden zorgden voor een rudimentaire samenhang op het maaiveld met de rest van de stad. In de 19e eeuw werd het ingewikkelde spoorwegstelsel van Antwerpen in één keer op een monumentaal viaduct getild van vele kilometers lengte, met het beroemde Centraal Station als kroon op het werk. En nauwelijks een eeuw later werd besloten de Ring van autosnelwegen rondom de stad verdiept aan te leggen, op de voormalige vestingslinie, ingebed in een landschappelijk ingerichte verkeersvallei. Hierdoor is een extreem isolement voorkomen. Zurenborg kreeg een zeer gemengd karakter. Gedeeltelijk werd het een industriewijk, met een enorme gasfabriek, een busremise en een electriciteits schakelstation. Direct aangrenzend ontstond een luxe woonwijk met een bijna bizarre staalkaart aan eclectische architectuur; een topbuurt met een eigen trein- en tramstation in een uithoek van de stad. De Drakenplaats, een cirkelvormige plein onder de grote bogen van het spoorviaduct door, legde de verbinding met de omgeving en vormde het hart van de wijk.

Twee recente ontwikkelingen zetten het gebied opnieuw op de kaart: enerzijds de geplande downgrading van de Singel, de grote parallelweg langs de snelwegring; anderzijds het vrijvallen van de terreinen van de remise en de gasfabriek. De stad Antwerpen voorziet hier in de bouw van circa 500 - vooral grondgebonden – woningen en een nieuw stadspark van 6 hectare.

De oude gasfabriek drukt een zwaar stempel op het DNA van de locatie. Op het terrein ligt een verborgen romantische tuin verborgen met monumentale bomen, ooit horend bij het laboratorium van de fabriek. Bomen en gazon vormen de kern van het nieuwe stadspark en verschaffen het een fraai diepteperspectief. Het park toont zich aan één zijde aan de Singel en profiteert van het groen langs de Antwerpse ring. De stad schuift over het spoorwegtracé naar buiten en vouwt zich rondom het park. Het park vormt het front en het adres voor het hele aanliggende woongebied. Aan de noordkant van het park staat een hoog gebouw, dat één van de invalswegen naar het centrum markeert. Het staat direct naast het station Antwerpen-oost. Het doet mee met de iconische instituten en landmarks langs de rest van de Antwerpse Ring.

Het nieuwe stratenplan biedt ruimte aan een compacte en stedelijke vorm van grondgebonden woningbouw met ondergronds parkeren. Een brede dwarsstraat legt de verbinding tussen het park en de Drakenplaats. Het asymmetrische straatbeeld reageert op de bezonning. Het gelaagde en getrapte bebouwingsprofiel met tuinmuren, hekwerken, balkons en pergola's vormt een echo van het plastische straatbeeld in het bestaande deel van Zurenborg.

Bij nader onderzoek bleken zich binnen de fabrieksgebouwen nog de restanten te bevinden van de zijtakken van het luchtspoor, waarmee de cokesfabriek oorspronkelijk bevoorrad werd. Het is een monumentale constructie van massieve bogen, als van een romeins aquaduct. Zij bieden een prachtige kans om met geringe middelen een overdekte openbare ruimte voor de stad te creëren zoals een markthal, een sportzaal of een school.

## TABBLAD 5

### REDRAWING UTOPIA

#### 2 projecten voor na-oorlogse gebieden

Steden en landschappen zijn grotendeels het resultaat van eeuwenlang pragmatisch handelen. Ingrepen van onderop en van bovenaf werken gestaag op elkaar in: dagelijkse routines, particuliere initiatieven, regels en verordeningen, en interventies van de macht. Routines voeren de boventoon; de tijd doet haar onzichtbare werk. Niettemin zijn er kantelpunten in de geschiedenis, waarop de geijkte praktijken niet meer voldoen en de stad als idee opnieuw moet worden uitgevonden. Het intellectuele idee van de stad wordt leidend in de stadsvorming. De industriële revolutie, met het modernisme als intellectuele stroming, vormde zo'n kantelpunt. Het ging gepaard met een grote maatschappelijke sense of urgency. Het leidde tot een breuk met het verleden en de drang om de nieuwe toekomst in het hier en nu te realiseren. De tijd werd naar de hand gezet. Doelgerichte planning verving ingesleten routines. De projecten uit deze utopische episode hebben de gedaante van steden en landschappen ingrijpend beïnvloed.

Inmiddels is de heroiek van het modernisme verleden tijd. De gerealiseerde projecten vormen een gestold tijdsbeeld, een bevroren toekomst-droom. De ideale toekomst is deel van de geschiedenis geworden – en vormt een deel van ons erfgoed.

Slijtage en verval zijn inmiddels aan de orde van de dag. De verzorgingsstaat, en de bevolking waar deze voor bedoeld was, dreigt uiteen te vallen. Opvattingen over de ruimte en over het gebruik van de grond zijn radicaal veranderd. De projecten zijn niet meer het tegenbeeld-op-afstand van de bestaande stad, maar zijn er sluipenderwijs deel van uit gaan maken. Net als elders in de wereld leidt dit in Nederland tot grootschalige herstructureringsopgaven.

De uitdaging is om de utopie niet uit te wissen, maar te ontrafelen en tijdsbestendig te maken. Hoe kunnen in de projecten verschillende snelheden en ritmes van verandering worden toegelaten, nu en in de toekomst? Valt er te ontsnappen aan de tendens om radicaal te slopen en opnieuw te beginnen: de tabula rasa op herhaling? Waarin schuilt op termijn het robuuste en duurzame van deze ooit 'ideale steden'?

Ook hier ligt de sleutel in het onderzoek naar de verschillende lagen die in de projecten zijn te onderscheiden: de stedelijke structuur, het stratenplan, de footprints, de casco's, de architectuur en de detaillering. Deze lagen zijn in de oorspronkelijke ontwerpen nauw met elkaar verweven met nam op verkavelingsniveau. Zij ontlenen daaraan hun consistentie, maar ook hun weerbarstigheid als het om vernieuwing gaat. Er moet een nieuwe statuur en structuur voor het grondvlak worden ontworpen. In het grondvlak worden de verhoudingen tussen de openbare, collectieve en private ruimte bepaald en de relatie met de stad en het landschap gelegd. Deze laag moet tijdsbestendiger worden, en de veranderingen op andere niveaus kunnen sturen en overleven.

Bij een vernieuwingsproces dat de tijd zijn werk laat doen, is de verhouding tot het bestaande voortdurend in het geding. Iedere fase van vernieuwing moet op zichzelf kunnen bestaan. Dit vraagt om een goed begrip van en respect voor het gedachtengoed en de beeldtaal waaruit de projecten ooit zijn ontstaan.

De rust en regelmaat van de modernistische projecten, hun sereniteit en het weelderige groen vertegenwoordigen een grote waarde in de doorontwikkelde stad. Moeten de modernistische projecten opgaan in de jamsession van de hele stad? Of moeten ze worden gekoesterd en geres-taureerd, als monumenten van een vorig tijdperk? De Staalmanpleinbuurt in Amsterdam is exemplarisch voor de modernistische woonwijk. De opgave is om vernieuwing en diversificatie van het wonen mogelijk maken. Dit vertaalt zich in een transformatie van het stratenplan en een gedifferentieerde aanpak per architectonische zone. Het Lijnbaankwartier in Rotterdam is veel uitzonderlijker: hier is het modernisme toegepast op het hart van de stad; het domein van drukte en dynamiek, van commercie en grote instituties. In dit project staat de spanning centraal tussen enerzijds het consistente modernistische ensemble en anderzijds de stedelijke dynamiek, die zich niet meer in eenduidige architectonische eindbeelden laat vangen.

## LIJNBAANKWARTIER EN LIJNBAANHOVEN ROTTERDAM

De Rotterdamse binnenstad is getekend door een veelbewogen geschiedenis. Het bombardement en de brand uit 1940 hebben diepe sporen achtergelaten. De structuur van het stadskwartier is nadien ingrijpend getransformeerd. Alle grond is onteigend, en herverkaveld volgens wisselende wederopbouwplannen. Dit werkt door tot op de dag van vandaag. Het levert een stadsbeeld op dat als typisch Rotterdams wordt ervaren: gelaagd, dynamisch en eigentijds, doch nog niet volwassen. De programmatische dynamiek en ruimtelijke verdichting gaan intussen door. Dit vraagt om een ruimtelijke visie die het toekomstbeeld van het stadscentrum kan regisseren zonder het tot in detail vast te leggen.

De ruimtelijke visie is gebaseerd op een analyse van het stadsbeeld dat na de oorlog is ontstaan. Het plan van Witteveen (1940) beoogde de oude stadsstructuur te stroomlijnen, maar niet totaal te vervangen. Volgens dit plan zijn binnen het Lijnbaankwartier een aantal gebouwen gerealiseerd. Zij vormden de aanzet voor nieuwe stadsblokken met continue gevelwanden langs het vernieuwde stratenplan. In het Basisplan van Van Traa (1946) werd het stratenplan generationaliseerd tot een rechthoekig wegenraster. De nieuwe gebouwen maakten niet langer deel uit van in samenhang ontworpen gevels van een stadsblok, maar manifesteerden zich als autonome architectonische projecten langs de routes in de stad. Het grondvlak werd als collectief bezit alom toegankelijk gemaakt. De samenhang tussen architectuur en stedenbouw werd lossler, het stadsbeeld minder eenduidig.

Het meest uitzonderlijke project uit deze periode is het Lijnbaancomplex. Het vormt een groot architectonisch ensemble, dat de schaal van een enkele straat of bouwblok overstijgt. Het is in de 50er jaren in twee fasen ontstaan. Allereerst verrees de Lijnbaan: een autovrije winkel-promenade op het kaalgeslagen maaiveld van het gebombardeerde centrum. Het vormde de kiem van het nieuwe winkelhart van de stad. Daarna volgden de Lijnbaanflats: hoge modernistische woongebouwen rondom een tweetal groene hoven. De kitvoeg tussen de twee fasen werd gevormd door de expeditiestraten die de laagbouw van de winkels scheidde van de woonslabs. Vanaf eind jaren zeventig is op twee manieren aan de binnenstad doorgebouwd. De ene manier richt zich op het verdichten van het centrum met steeds grotere, hogere bouwvolumes bovenop bestaande

bebouwing, of in de steeds schaarsere rest-ruimtes. De Rotterdamse skyline is hiervan het resultaat. De andere manier richt zich op het sluiten van straatwanden en het versmallen van de stadsboulevards, als een reactie op het open bebouwingsbeeld, waarvan het Lijnbaancomplex het grote voorbeeld was. Met terugwerkende kracht werd het meer besloten bebouwingsbeeld van Witteveen weer actueel.

Deze schoksgewijze opeenvolging van planfasen maakt het onmogelijk de binnenstad als een homogeen geheel te behandelen. Er is sprake van een collage van drie verschillende stadsbeelden. Ten eerste is er de straatwandenstad bestaande uit pandsgewijs dan wel projectsgewijs opgebouwde gesloten bouwblokken van ongeveer vier tot vijf bouwlagen hoog. Ten tweede zijn er de grote samengestelde bouwblokken langs de grote stadsboulevards, met name Coolsingel en Weena. Zij zijn opgebouwd uit verschillende grote en ongelijksoortige gebouwen. Opeenvolgende verdichtingen laten de bouwkundige flexibiliteit van dit stadsdeel zien. Het paradigma van het Basisplan, de stedenbouw van de nevenschikking van autonome gebouwen, is hier zichtbaar geworden.

Het derde deel, het Lijnbaanensemble zelf, is van een andere orde. Het is een totaalcompositie in de vorm van een gebouwenensemble. Door de grote schaal levert het een bijzondere bijdrage aan het stadsbeeld. De seriële compositie van schijven tekent zich af als voorgrond voor de samengestelde stadsblokken langs de Coolsingel, die er letterlijk boven uittorenen. Door de open hoeken en de afwisseling in bouwhoogte, is ook vanuit de groene hoven de combinatie van voorgrond en achtergrond waarneembaar. Besloten binnenhof en stadssilhouet komen in één beeld bijeen.

De Lijnbaan, ooit een chique winkelstraat met een grote diversiteit aan winkels en horeca heeft na haar frisse start een sterke vervlakking ondergaan. De openluchtpassage, met een fijnzinnige interieurkwaliteit en een subtiele balans tussen flaneren, etaleren en verblijven is verworden tot een gewoon winkelcentrum dat zich alleen nog onderscheidt door de enorme omzet en een toegenomen sleetsheid. De zwakte van het ensemble schuilt met name in de noord-zuid zone direct achter de Lijnbaan zelf. Het systeem van expeditiestraten manifesteert zich hier als een

onaantrekkelijke en sociaal onveilig onderdeel van de openbare ruimte. De achterkanten van de woon- en winkelgebouwen zijn dominant in het stadsbeeld aanwezig. In het licht van de toekomstvisie voor het stadscentrum vraagt deze zone om een gerichte ingreep. Het Lijnbaanensemble moet opnieuw worden verankerd in de ruimtelijke structuur van het stadscentrum.

Het toekomstige stadsbeeld van de binnenstad kan niet getekend worden als een architectonisch project. De maatschappelijke dynamiek is groot en onvoorspelbaar. Daarom is gekozen voor het definiëren van maximale bebouwingsenvelopes. Zij geven de marges aan waarbinnen de stad verder kan verdichten. Het beeld van de collage-stad is hierbij uitgangspunt. Voor alle drie stadsfragmenten is een ontwikkelingsstrategie geformuleerd.

Voor de straatwandenstad wordt de bebouwingsenveloppe bepaald door een maximale bouwhoogte van 22 meter. Vernieuwing en verdichting zijn hiermee geenszins uitgesloten, maar zullen hier niet primair in de hoogte gezocht kunnen worden. Voor de samengestelde bouwblokken langs het Weena en de Coolsingel is de vorm van de bebouwingsenveloppe bepaald door twee aannames. Allereerst is uitgangspunt dat de verblijfskwaliteit (zon en wind) in de belangrijke stadsruimtes niet mag verslechteren. De bezonningseisen resulteren in schuine afsnijdingen van de enveloppes. Daarnaast resulteert het zichtbaar houden van de historische gelaagdheid en het respecteren van de naoorlogse monumenten in coupures en setbacks in de bebouwingsenvelopes.

De bebouwingsenveloppe voor het Lijnbaanensemble zelf is zeer strikt bepaald. Bij dit ensemble moeten vernieuwing en verdichting in balans zijn met de totale compositie van het ensemble. De ontwikkelruimte valt samen met de "footprint" van de expeditiestraten en de noord-zuid geplaatste middelhoge flats. De maximale bouwhoogte is gefixeerd op 75 meter. Deze hoogte biedt ruimte aan een verdere verdichting, en koestert tegelijkertijd de schaalverschillen die in het Lijnbaankwartier zijn te onderscheiden.

Om vorm te geven aan de gemeentelijke wens om te verdichten, en tegelijkertijd de zwakke plekken aan te pakken, worden twee grote ingrepen voorgesteld. De meest ingrijpende betreft het vervangen van de twee noord-zuidflats en het bebouwen van de expeditiestraat. Dit biedt ruimte voor een groter en flexibeler bouwvolume dat winkels, woningen en de expeditiestraat aaneensmeedt. De historische coupure tussen het winkelen en wonen wordt hiermee geheeld.

De tweede ingreep betreft het herinrichten van de groene hoven tot waardiger openbare stadsruimtes. De hoven maken het mogelijk je even terug te trekken uit de hectiek van het stedelijke leven, als in een pocket park. De aanwezigheid van volgroeide bomen in de volle grond wordt gekoesterd. Voor de omringende woongebouwen wordt de ontsluiting vanuit de hof hersteld. De hoven krijgen een meer formele architectonische begrenzing. Een scherm, dat overdag grotendeels open staat, functioneert als een filter naar de stad. In de avonden wordt het scherm gesloten, en hebben alleen aanwonenden toegang tot de hoven. De deurbel bevindt zich bij het hek. De hoven werken dan als exclusieve vestibules van de gebouwen en zijn 's nachts aantrekkelijk verlicht.

# STAALMANPLEINBUURT AMSTERDAM

In 1934 gaf Cornelis van Eesteren vorm aan een baanbrekend modernistisch project, het Algemeen Uitbreidings Plan (AUP) voor Amsterdam. Het vormde de grondslag voor het ombouwen van een uitgestrekt polderlandschap tot een groene woonstad voor ca. 30.000 woningen, geleed in reeksen van relatief autonome buurten. Ze werden gegroepeerd rondom een nieuw meer, de Sloterplassen. Het ontwerp was sturend voor een bouwproces dat 40 jaar in beslag nam.

De Staalmanpleinbuurt is één van deze buurten. Hij ligt aan de zuidrand van het AUP. Hij bestaat voor 90 % uit vrijwel identieke flatblokken met portieketagewoningen van 4 woonlagen boven een begane grond met bergingen en garages. De woonblokken zijn geordend in straten- en strokenverkevelingen, of in zogenaamde stempels, waarin verschillende types in een open compositie worden gecombineerd en herhaald. Op deze basis zijn drie zones in de buurt te onderscheiden, die ieder door een andere – destijds toonaangevende – architect zijn ontworpen: van noord naar zuid door achtereenvolgens Ernst Groosman, Arthur Staal en Piet Zanstra.

De buurt ligt er vrij mooi bij. Het groen langs de straten en in de collectieve tuinen is sinds de bouw omstreeks 1960 tot volle wasdom gekomen en geeft de buurt een volwassen en serene uitstraling. De bebouwing is echter aan slijtage onderhevig. Het is vooral de uniformiteit van het woningbestand (allemaal gestapeld, klein en goedkoop) die de buurt tot doorgangshuis maakt en sociaal gezien in een neerwaartse spiraal brengt. Diversificatie van het woningbestand moet bewoners meer keuzemogelijkheden bieden en zorgen voor meer binding aan de buurt.

Het ontwerp biedt een strategie voor een geleidelijke vernieuwing van de Staalmanpleinbuurt, op basis van een herordening van de openbare ruimte. Het stratenplan krijgt een sterkere continuïteit, door het over de zuidelijke zone (Zanstra) heen door te trekken en te oriënteren op de zuidelijke randsingel. Het park in het midden wordt uitgebreid, zodat het het hart van de buurt gaat vormen en alle straten er op uit komen. Door de sterkere continuïteit van de openbare ruimte, wordt de Staalmanpleinbuurt geïntegreerd in het ijzersterke Amsterdamse patroon van continue rechte straten, die als maar op elkaar uitkomen. De ruimhartige maatvoering van de straten biedt ruimte voor een gevarieerde en gespreide boomplanting: een vorm van

'bomenjazz', die contrasteert met de marcherende kolonnes van bomen elders in de stad.

De vernieuwing van de bebouwing wordt geënt op de karakteristieken van de drie architectonische zones. In het noorden zijn in de zone Groosman de afmetingen van de collectieve tuinen en de profielen van de straten maatgevend voor de vernieuwing. Nieuwbouw, merendeels in de vorm van grondgebonden woningen, vindt plaats op basis van de footprint van de huidige gebouwen. Parkeren, buitenruimtes en terrassen worden hierin opgenomen. De bebouwing wordt vervangen, het grondplan wordt gehandhaafd. De volwassen bomen in de tuinen en straten blijven staan.

In de zuidelijke zone van architect Zanstra vindt de radicaalste vernieuwing plaats. Met zijn afzijdige ligging, de strokenbouw en de menging van parkeren met groen- en speelvoorzieningen vormt het het meest kwetsbare deel van de buurt. De bebouwing wordt hier volledig vervangen en geënt op het nieuwe stratenpatroon. De singel wordt verbreed en begeleid door bebouwing met voor- en adressen.

In de middenzone van architect Staal bevindt zich de meest waardevolle architectuur, gesitueerd rondom weelderig beplante binnentuinen. Hier voorziet het ontwerp in renovatie van de plattegronden en restauratie van de gevels. Op de kop van het park wordt de bestaande bebouwing vervangen door een geheel nieuw bouwblok, als een landmark aan het park. Hierin worden nieuwe voorzieningen voor de buurt geconcentreerd.

Gedurende het hele vernieuwingsproces zullen er bestaande en nieuwe gebouwen naast elkaar staan. In de beeldtaal van de nieuwbouw wordt daarom aansluiting gezocht bij de rust, de regelmaat en het ritme van de modernistische architectuur. Geen overdreven sculpturaliteit, geen overarticulatie van de individuele woning, maar een rustige compositie van lineaire gebouwen. De individualiteit van de woning komt terughoudend tot uiting binnen het kader van de iets doorstekende bouwmuren en het overstek van de daklijst. Tuinmuren, hagen en margestroken aan de voorgevel houden de lineaire gebouwen binnen het bouwblok bijeen. Ze markeren het onderscheid tussen de openbare straat en de collectieve binnentuinen, en zorgen voor een mildere overgang van de private woning naar de openbare straat.

## TABBLAD 6

### EMBEDDING MOBILITY

#### 3 projecten voor infrastructuur en openbare ruimte

Paden, wegen en straten vormen de rijgdraden van steden en landschappen. Zij zijn de dragers van uitwisseling en contact, en daarmee bij uitstek het domein van openbaarheid. Aan de rijgdraden hechten zich woon- en werkplaatsen. De relatie tussen weg en kavel, tussen gebouw en straat is een terugkerend thema in alle stadia van stads- en landschapsvorming.

De laatste honderd jaar is de mobiliteit explosief toegenomen. Het stelsel van rijgdraden is uit haar voegen gebarsten. Het repertoire is uitgebreid met spoorlijnen, snelwegen, kanalen, bruggen, tunnels, viaducten, fly-overs, parkeergarages, metrostelsels, luchthavens, etc. etc. Het leidde tot een vergaande diversificatie en uitsplitsing van het stelsel. Aan de ene kant is er het straten- en wegennet. Het dient voor de ontsluiting van de aanliggende adressen, voor de verplaatsingen over grote en over kleine afstanden, en biedt ruimte aan alle soorten verkeer tegelijk. Tracees voegen zich naar de natuurlijke gradaties en barrières in het grondvlak, en zijn toegesneden op de aanliggende verkaveling. Aan de andere kant is er de verkeersmachine, waarin verkeerssoorten zijn uitgesplitst en netwerken zijn gespecialiseerd. Beweging en snelheid zijn eenduidig voorgeschreven. Tracees zijn gestroomlijnd en veelal losgekomen van de grond. Het verband tussen verkeer en kavel, tussen straat en adres is losgeweekt. De verkeersmachine kan op grote schaal heel directe relaties leggen, maar leidt in haar directe omgeving tot barrièrewerking, tot versnippering van het grondvlak en de vorming van enclaves. Geluidshinder en vervuiling vergroten het conflict met de nabije omgeving.

De benadering van verkeer en mobiliteit is sterk normatief gekleurd geraakt. Mobiliteit wordt ofwel geïdealiseerd als motor van de vooruitgang, ofwel verguisd als bedreiging van veiligheid en milieu. In beide gevallen leidt het tot een ééndimensionale en technocratische aanpak.

Deze technocratische benadering doet het ontwerp van de openbare ruimte en infrastructuur ernstig tekort. Verkeer en mobiliteit horen onlosmakelijk bij stad en landschap. Het verkeersstelsel heeft een grote conditionerende en organiserende kracht. Het bepaalt economische potenties, maar ook karakter en identiteit. Het creëert bijvoorbeeld verschillen tussen rustige en drukke gebieden en

kan dynamiek aanjagen of temperen. Het bepaalt ook de toegankelijkheid en bruikbaarheid van kavels en terreinen; het stelsel verzamelt adressen. De mate waarin het menging en ontmoetingen van gebruikers toelaat bepaalt de mate van stedelijkheid.

De tracés en profielen van het stelsel bepalen de driedimensionale ruimtelijkheid van de stad. Zij vormen het duurzame casco, waarbinnen het verkeer te gast is. Net zoals het gebruik van een gebouw, wisselt het gebruik van de verkeersruimte in de loop van de tijd, zonder dat het stelsel en de profielen per definitie mee veranderen. Profiel en tracee gaan de verkeerstechniek te boven. Maar ook de verkeersmachine die zich van het straten-net heeft losgeweekt heeft een enorme driedimensionale impact. De constructies en kunstwerken zijn architectonische artefacten en maken deel uit van de driedimensionale grondplaat van de stad. Het verknopen en ontwarren van de stelsels hoort tot de kern van de ontwerp-opgave.

Last but not least is het bewegen door steden en landschappen een ruimtelijke belevenis: een film voor de onbevange reiziger, een middel tot oriëntatie voor de bezoeker, de scenografie van het thuiskomen voor de bewoner. De beweging door tijd en ruimte rijgt schaalniveau's aaneen en maakt landschappelijke kwaliteiten zichtbaar, als in een route architecturale.

In Ede-oost draagt het ontwerp voor de infrastructuur het ruimtelijk raamwerk, enerzijds door het autoverkeer te ontvlechten en een gestroomlijnd tracee te geven in de vorm van een parklaan, anderzijds door de diverse verkeerssoorten te verknopen rondom het station. In Middelburg gaat het om het omvormen van een infrastructureel landschap van spoorlijn, waterkering, kanaal, en verkeersweg tot een stedelijk interieur. De strandboulevard in Zandvoort betreft een herinrichting op microschaal. Ook op deze schaal speelt het ontwarren en verknopen van verschillende bewegingen en snelheden een sleutelrol. Op het raakvlak van land en zee heeft ieder detail een landschappelijke dimensie.

In alle projecten is in de vormgeving en materialisering van het verkeersontwerp gestreefd naar eenvoud en vanzelfsprekendheid.

## SPOORZONE EN KAZERNES EDE OOST

Ede is een lommerrijk dorp aan de rand van de Veluwe – één van de grootste aaneengesloten natuurgebieden van Nederland – dat de laatste decennia explosief gegroeid is tot een stad van ruim 100.000 inwoners. Achter honderden meters hekwerk, liggen aan de bosrand grote terreinen met fabrieken en kazernes verscholen, die inmiddels hun functie verloren hebben. Voor Ede biedt dit een unieke kans de ligging aan de bossen van de Veluwe te verzilveren. Het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone schetst de toekomstige mogelijkheden van deze reeks locaties. De zone rond de spoorlijn door Ede, inclusief het stationsgebied, is onderdeel van deze toekomstverkenning.

Het ontwerp bestaat uit een raamwerk waarin cultuurhistorische relictten, landschappelijke kwaliteiten en infrastructuur tot een samenhangend geheel zijn gebracht. Binnen dit raamwerk kunnen de verschillende stedelijke enclaves tot ontwikkeling komen. De twee belangrijkste lijnen zijn een nieuw aan te leggen Parklaan en de spoorlijn. Op de kruising van deze lijnen wordt een nieuw stationsgebied rond het station Ede-Wageningen tot ontwikkeling gebracht. De nieuwe infrastructuur voor Ede-Oost helpt de landschappelijke kwaliteiten van de locatie zichtbaar te maken. De terreinen in Ede-oost zullen ontsloten worden door een Parklaan. Een brede middenberm en ruime glooiende taluds aan weerszijden van de weg maken het tracé tot een continue groene ruimte. Gras en boomgroepen domineren het beeld. Met vloeiende bochten slingert de weg, soms verdiept gelegen, tussen bestaande en nieuwe bebouwing door, waarbij en passant zo'n 25 meter hoogteverschil in de locatie wordt overbrugd. De bossen en de bebouwing van Ede zijn op afstand zichtbaar. Langs het wegtracé toont zich op een aantal plekken de militaire geschiedenis van Ede. Ook voor de wandelaar wordt het landschap begaanbaar gemaakt. Enkele oude bomenlanen zullen als routes voor langzaam verkeer Ede verbinden met de Veluwe.

In het Masterplan wordt voorgesteld de spoorlijn door Ede verdiept aan te leggen. Dit helpt de geluidshinder van het spoor te reduceren, en het komt de ruimtelijke samenhang van de stad ten goede. Met name in het stationsgebied levert dit grote kansen op. Van een onoverzichtelijk en ruimtelijk onbepaald gebied kan de stationsomgeving worden omgevormd tot een samenhangende ontwikkelingslocatie met een heldere logistieke opzet.

Twee karakteristieke ontmoeten elkaar in het nieuwe stationsgebied. Aan de noordzijde van het spoor wordt aansluiting gezocht bij de lommerrijke kant van Ede. Het voorterrein van de naastgelegen Maurits-kazerne wordt ingericht als openbaar park waarin een hertenkamp niet zou misstaan. Nieuwe bebouwing is kleinschalig van opzet en zal aansluiten op de dorpskant van Ede. Aan de zuidzijde wordt ruimte geboden voor een nieuw OV-knooppunt, en de ontwikkeling van grootschaliger instituten en congresfaciliteiten, aansluitend op de dynamiek van het nabijgelegen Wageningen Universiteit en Researchcentrum. Binnen het raamwerk worden de vrijkomende kazernerterreinen en het ENKA-complex tot onderling verschillende enclaves herontwikkeld. Aanwezige hoogteverschillen, cultuurhistorische interessante bebouwing en verkavelingsstructuren bieden hiervoor de inspiratie. Het meegeven van een eigen programma en architectonische atmosfeer versterkt het ruimtelijk concept van min of meer autonome woon/werkgebieden in een landschappelijk raamwerk.

## STATIONSGBIED MIDDELBURG

Middelburg vormt het historische hart van het schiereiland Walcheren, in het zuidwesten van de Nederlandse delta. Het Stationsgebied neemt in de structuur van de stad een bijzondere plaats in. Het vrijwel gave concentrische patroon van de binnenstad met zijn stadswallen wordt door het kanaal en het spoor aan één zijde bruut doorsneden. De Kanaalzone scheidt het historische centrum van de naoorlogse uitbreidingswijken in het zuiden. Deze twee stadsdelen vormen separate werelden: de één concentrisch, compact en stedelijk, de ander gestructureerd door een rooster van verkeerslijnen, ruimtelijk gefragmenteerd en dorps van karakter. De Kanaalzone zelf heeft een gezoneerde structuur. Het Kanaal door Walcheren, met op de beide kade drukke verkeerswegen, het stationsplein, de spoorlijn en de waterkering vormen een 'lasagne' van grootschalige infrastructurele elementen. Het is een breukzone tussen de stad aan het kanaal en het dorp achter de dijk.

Het Masterplan toont een toekomstperspectief voor de gehele Kanaalzone. Vier stevige gebouwen, een nieuw busstation en nieuwe openbare kades vormen de basis van het plan. Het kanaal wordt niet meer gezien als een obstakel, maar als een stedelijke ruimte midden in de stad. Door zijn unieke en robuuste schaal en door de aanwezigheid van het station is het de motor voor het ontwikkelen van een programma van kantoren, stedelijke voorzieningen en wonen.

Een netwerk van bestaande en nieuwe verbindingen legt de basis voor deze programmatische herstructurering. De aanleg van een tunnel aan de oostzijde van de stad maakt het mogelijk om de bestaande bruggen beter voor stedelijk verkeer te gaan gebruiken. Het toevoegen van nieuwe voetgangersbruggen maakt de mazen van dit netwerk fijnmaziger en verankert de Kanaalzone steviger in het stedelijk landschap. Door een meer comfortabele inrichting van de openbare ruimte is het stationsgebied de verbindende schakel gaan vormen tussen de zuidelijke woonwijken en het centrum van Middelburg. De cruciale ingreep bestaat uit het "overeind zetten" van de oevers van het kanaal. Door de taluds te vervangen door kademuren kan de bruikbare ruimte met 6 à 7 meter vergroot worden. Dit maakt het mogelijk om aan weerszijden van het kanaal een met bomen beplante promenade aan te leggen. Ook ontstaat er ruimte voor een riantere entree tot het stationsgebouw. De kades, de boombeplanting, en de drie

bruggen maken het Kanaal door Walcheren tot een onderdeel van de stedelijke ruimte van Middelburg.

Op de nieuwe kade staan de nieuwe gebouwen van het Waterschap en het Stadskantoor. Het Waterschapskantoor begeleidt de bajonet in de Kanaalweg en vormt een van de gevels aan het stationsplein. Het Stadskantoor is het bruggenhoofd van een nieuwe fietsbrug over het Kanaal. Tussen deze gebouwen door blijft het uitzicht op het stadsfront van Middelburg gewaarborgd. De zijgevels oriënteren zich op de belangrijke openbare ruimtes zoals het busstation, de stadskades of op de lengtes van het kanaal. Deze kopgevels zijn in het perspectief van de passant de gezichten van de gebouwen. Transparantie en zijdelingse frontaliteit vormen in het Stationsgebied de dominante architectonische thema's.

Door de integratie van kadeconstructies, parkeergarages en kantoorgebouwen ontstaat een nauwe samenhang tussen de openbare ruimte en de gebouwen. Gekozen is voor een tijdloze en robuuste detaillering en materialisering van het openbaar gebied.

De deksloof over de nieuwe kadeconstructie bestaat uit een meter breed betonelement dat als een langgerekte bank de ruimte van de Kanaalweg afzoomt en schaal geeft. De meubilering van het busplein, de fietsenstalling en al het hekwerk in de fietstunnels en langs de parkeergarage-ingangen is als een samenhangende familie ontworpen.

# STRANDBOULEVARD ZANDVOORT

De Boulevard Barnaart is voor velen het eindpunt van de reis naar het strand. De langgerekte boulevard opent het zicht op de skylines van Zandvoort en de Hoogovens bij IJmuiden. De boulevard is als een streep zichtbaar op de topografische kaart. Een scherp gesneden, architectonisch fenomeen in een landschap waarin de zee en de wind de contouren van het land nog steeds vervormen. De boulevard benadrukt het contrast tussen natuur en cultuur en is als nuchter civieltechnisch "kunstwerk" het domein voor de recreant.

De aanleidingen voor het maken van een nieuw inrichtingsplan lagen in het verhogen van de verkeersveiligheid, het reguleren van het anarchistische parkeerregiem, het realiseren van meer ruimte voor het openbaar vervoer en het vergroten van de verblijfskwaliteit.

De boulevard vormt immers een verblijfsgebied waarop men van het zicht op zee geniet en de zinnen verzet: het podium waarop het spel van zichzelf etaleren en elkaar bekijken gespeeld kan worden. Dit spel vraagt om het zichtbaar maken van contrasten en het ensceneren van onverwachte ontmoetingen.

In het ontwerp is gekozen voor een zonering die de verschillende verkeersdeelnemers ontmengt en op een aantal plaatsen op onconventionele wijze met elkaar confronteert.

Door uit te gaan van de huidige lange rechtstanden is het contrast tussen het civieltechnische karakter van de boulevard en het natuurlijke kustlandschap behouden.

Het dwarsprofiel van de boulevard zoneert het gebruik van dynamisch, snel en passerend naar langzaam en verpozend. Direct langs de duinen ligt een asfaltbaan waarop het busverkeer gebundeld wordt met het snelle recreatieve gebruik door racefietsers en skeelers. Deze rijloper is glad geasfalteerd om het comfort voor zowel openbaar vervoer als het sportieve gebruik te garanderen. Op enige afstand is de baan voor het autoverkeer geplaveid met gebakken klinkers. Iets verdiept en parallel aan deze klinkerweg ligt een met zandschelpen afgestrooide asfaltbaan, waarop geparkeerd wordt. Daarnaast ligt een brede strook met een fietspad en een wandelpromenade. Zij zijn met hetzelfde materiaal bestraat. De kleine vierkante tegelmaat en de textuur van de tegels versterkt het idee van een aaneengesloten vlak en onderstreept de grote schaal van de zeereep. Het profiel van de boulevard wordt afgezoomd door een keermuur die de wisselende hoogteverschillen tussen de

promenade en jonge duinen langs het strand opvangt. Deze strandmuur onderstreept het contrast tussen het beweeglijke zandlandschap en de onverbiddelijke lijnvoering van de boulevard. Bij de op- en afgangen naar het strand is de strakke zonering van de boulevard onderbroken. Op deze plaatsen vindt de uitwisseling van soorten van vervoer en het oversteken van de rijweg plaats. Hier is niet de stroomfunctie dominant maar het aankomen, vertrekken en verpozen. De kruisingsvlakken zijn afwijkend ingericht en krijgen de functie van snelheidsremmer, oversteekplaats en plaats voor verpozing. Op de plateaus is ruimte gemaakt voor de vis- en snackkramen. Hier schuift de strandmuur twee meter verder op richting het strand. Daar waar de strandafgangen op de wandelboulevard aansluiten ontstaat een zevental bordessen. Ze bieden ruimte voor banken, prullenbakken en het stallen van fietsen. Het hiervoor benodigde meubilair wordt aan de strandmuur bevestigd. De strandmuur is zowel op de schaal van het landschap als op de schaal van het detail het architectonische Leidmotief. Om het natuurlijke milieu zo min mogelijk te verstoren worden de Boulevard Barnaart en de Kop Zeeweg spaarzaam verlicht. Als het donker is ligt de nadruk voor de bezoeker op het uitzicht op de glinsterende zee, de sterrenhemel en de flonkerende skylines van Zandvoort en de Hoogovens. Het nachtelijk beeld van de boulevard wordt gedomineerd door de ritmiek van de verlichte kruisingsvlakken, de lage verlichting bij de strandafslagen en de op verblijf gerichte verlichting op de promenade.

