

MASTER

En route

van Spaandonk, T.

Award date:
2008

[Link to publication](#)

Disclaimer

This document contains a student thesis (bachelor's or master's), as authored by a student at Eindhoven University of Technology. Student theses are made available in the TU/e repository upon obtaining the required degree. The grade received is not published on the document as presented in the repository. The required complexity or quality of research of student theses may vary by program, and the required minimum study period may vary in duration.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain

EN ROUTE

afstudeerproject Thijs van Spaandonk

19 september 2008

afstudeercommissie:

prof ir. Ton Venhoeven
Geert Hovingh
drs. Pieter Jan Gijberts

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the top.

inhoud

inleiding

theorie

context

concept

ontwerp

wandeling



inlei



ding

Wat is een stad?

- Een alles verslindende, uitdijende zwaartekracht van in elkaar grijpende activiteiten en aftastende bewegingen dat met oefening steeds dichter en hechter wordt totdat God zich wreekt
- Het natuurlijke product van de evolutie van de mens in zijn drang zijn egoïstische genen te doen overleven
- Een medium voor ruil en verkaveling
- De mis en scène van economische metastases in gedrag en opschmuk
- Een potlatch, oftewel een uitspatting van het geld verzamelt door onze leiders om bewondering en loyaliteit te binden
- Een manifest en dispositief van macht
- Een berg puin waarin de tijd zich in de vorm van herinneringen heeft opgehoopt en zo de ruimte van de toekomst biedt
- Een kluwen instellingen die vanwege hun antropomorfe collectiviteit een eigen leven zijn gaan leiden
- Een wederkerig theater: waarin alles kijkt en tegelijkertijd bekeken wordt.
- Een constellatie zintuiglijke relaties die mogelijk is omdat ze in het geheugen van de omgeving wordt geladen als (on)leesbare sporen
- Een optocht met publiek, en een publiek met optocht
- Een plek waar eenzaamheid een as van centrifugale werveling veroorzaakt
- Een plek die elk moment van de dag van gedaante verandert, zonder daarbij haar zelf te verliezen
- Een fijnmazig netwerk van kloven, pijpen, zeven, kleppen en draden
- Een oppervlak onderverdeeld in een eindeloze reeks geometrische vormen, voornamelijk rechthoeken
- Een plek waar afval geproduceerd wordt en weg wordt gehaald
- Een oneindige reeks spiegels van de maatschappij dat in hun gezamenlijk reflectie monsters scheidt.
- Een ruimte wiens homogeniteit door mythe en geloof wordt verscheurd in flarden heterotopen: een heldere spiegel van de mens
- Een ziekte die vanuit zijn eigen perspectief kerngezond is
- Een habitat waar sommige organismen het beter doen dan anderen
- Een netwerk van diverse soorten grenzen ieder met een eigen waardetaal
- Een magisch boek waarvan het verhaal met elke lezing verandert
- Een explosie van menselijke productiviteit
- Het bewijs dat we eigenlijk goden zijn, en engelen.

Bij een lezingencyclus die Jacob Voorthuis in het najaar van 2006 gaf in het Van Abbemuseum in Eindhoven, werd een pamflet uitgedeeld met als titel: *Wat is een stad?* Het pamflet is een opsomming aan antwoorden op bovenstaande vraag.

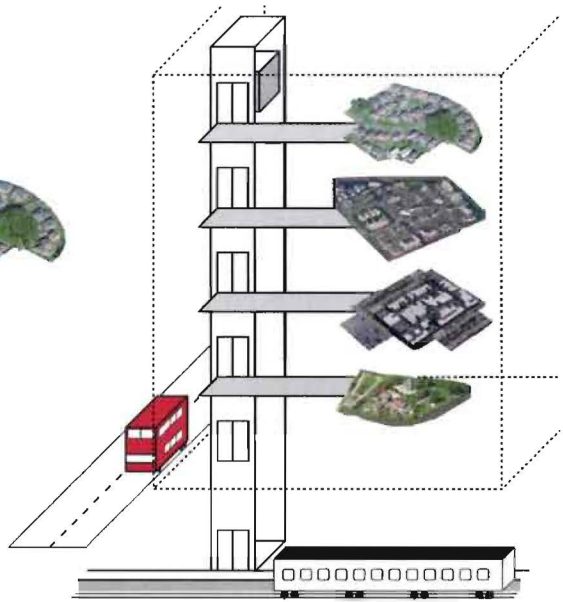
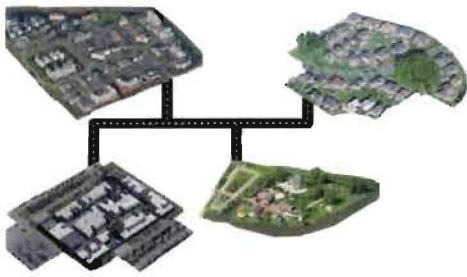
Een goede inhoudelijk analyse van deze opsomming is nu niet aan de orde, maar een vlugge blik leert dat de hier aangenomen houding er één is die van de stad verwacht en misschien wel wenst dat zij zich onvoorspelbaar opstelt.

Kort door de bocht zou je kunnen stellen dat de huidige Nederlandse stad het tegenovergestelde is. Er wordt namelijk gestreefd naar een optimale controle van zowel de openbare, als de privéruimte. In Nederland zijn wij gewend aan de strikt scheiding van deze twee, en de overgang ertussen is dan ook hard en onveranderbaar. Slechts een enkele keer wordt deze grens overschreden, als bijvoorbeeld in de woonkamer van een arbeiderswoning nog een vishandel gedreven en de klandizie een blik in de keuken gegund wordt.

Dit is echter een uitzondering, de regel is een strikte scheiding, niet alleen van privé en publiek, maar ook van werk, wonen en recreatie.

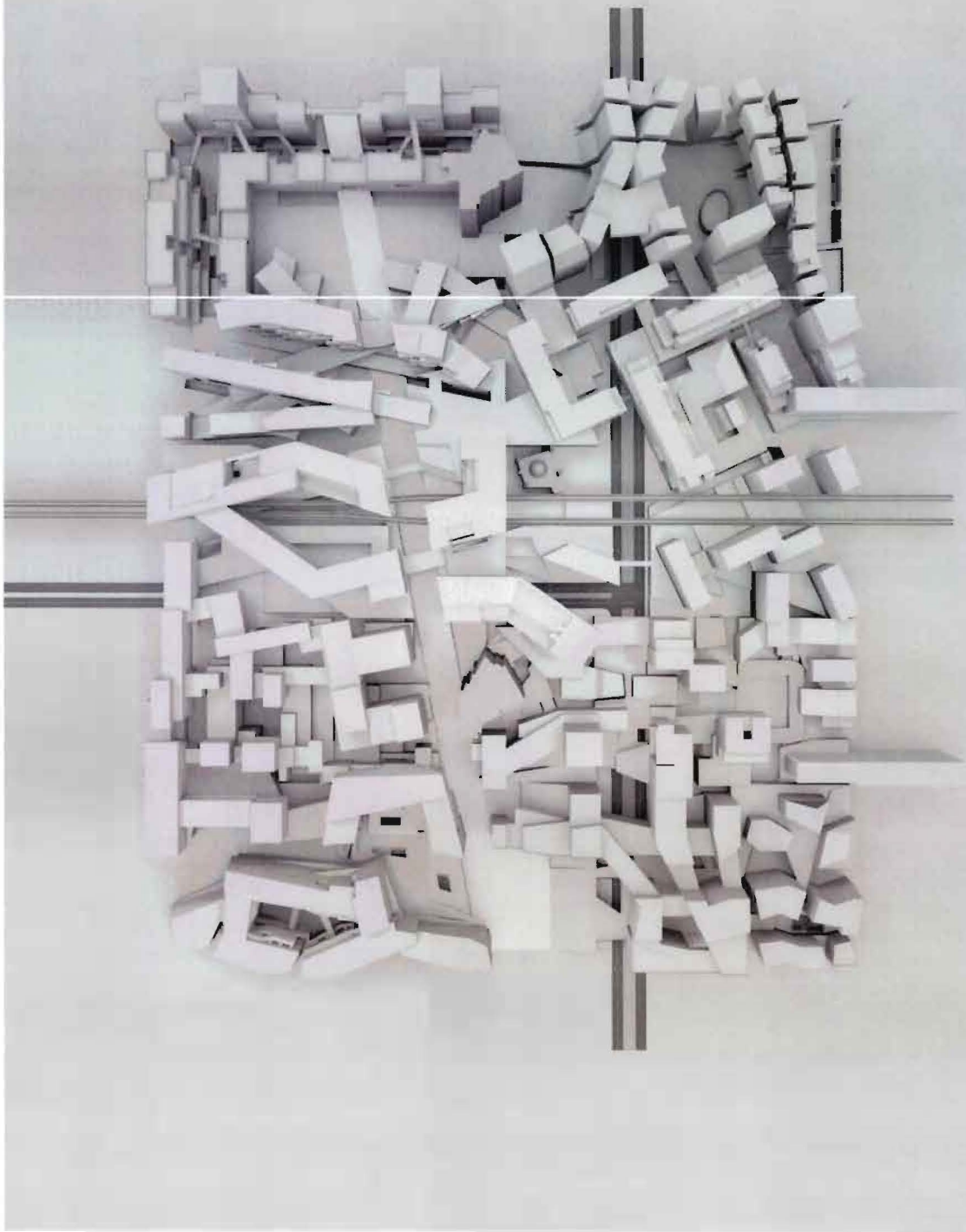
Het gevolg hiervan is duidelijke; de huidige mobiliteitsproblematiek is veroorzaakt door het woon- werk verkeer, dat ooit ontstaan is uit de idylle van het buitenwonen, gescheiden van de vervuilende werkomgeving, zoals industrie. Waar een halve eeuw geleden de industrie nog een groot deel van de nationale productie uitmaakte, is tegenwoordig de dienstensector de grootste werkgever. Met als gevolg dat werk niet meer vervuilend is. Een logische vervolgstap zou zijn om wonen en werken weer fysiek te gaan combineren, iets wat vrij recent, onder invloed van de hoge brandstofprijzen, ook een hot topic wordt onder bestuurders, ondernemers en beleidsmakers.

Om alvast vooruit te lopen op de ontwikkelingen van de groei van de steden, voorspelt wordt dat Amsterdam en Utrecht nog fors gaan groeien, hebben we een poging gedaan een autarki-



sche stad te ontwerpen, waarin informaliteit en vermenging van functies weer vanzelf moet gaan. Om deze opgave extra druk mee te geven, hebben we een ontwerp gemaakt voor een stad met een hoge dichtheid. Het levert in ieder geval een interessante kluwe van volumes op. Uiteindelijk is op delen van de stad ingezoomed. Deze vergrotingen zijn daarna onderworpen aan een architectonische uitwerking.

Om iets meer duidelijk te maken over de context waarin deze stad is ontstaan, zijn er een aantal onderzoeken gedaan; onder andere naar het Existenzminimum, de Cité Industrielle, de Griekse Polis, het klooster van Sankt Gallen, de Favelas in Rio, Hongkong, de Wiener Höfe, de Familistère en de Saline de Chau. Zowel plannen met een hoog utopisch karakter als met een zeer informeel karakter. Het doel is om te kunnen komen tot een bepaalde mengvorm. De hieronder toegelichte fenomenen zijn de Cité Industrielle van Tony Ganier (1904) en het loopbruggensysteem in Hongkong. (1990's)

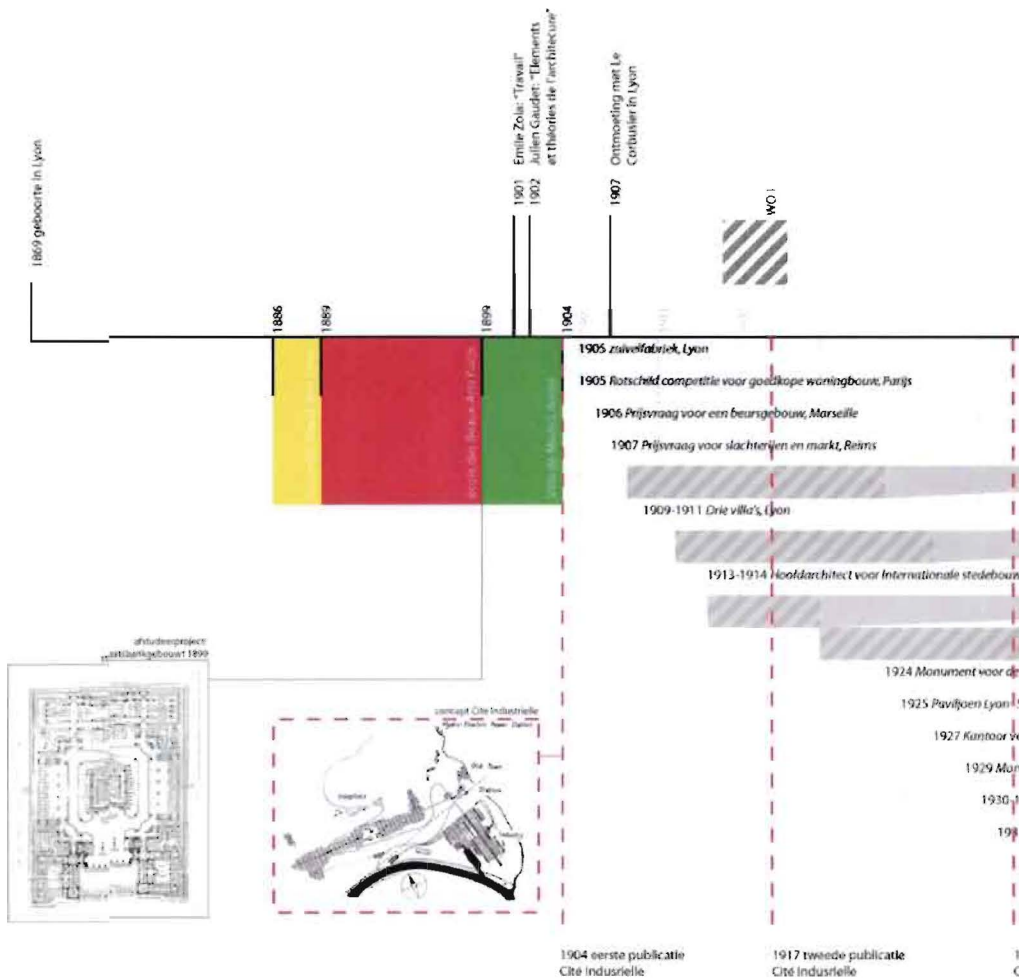




onde



zoek



Cité Industrielle

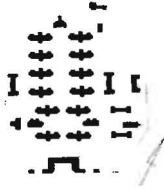
Une Cité Industrielle van Tony Garnier is misschien het eerste grote voorbeeld van de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Moderne Beweging, later georganiseerd in het CIAM. In een brief die Le Corbusier in 1919 schreef aan Garnier, wordt nog enkel de rol geprezen die Le Corbusier Garnier toedicht met betrekking tot het "inwijden van het gewapend beton" in de architectuur. In het in 1933 door het CIAM opgestelde Constatierungen van het congres van Athene worden voor een groot deel de utopische ideeën van Garnier overgenomen als uitgangspunten voor de ontwikkeling van steden.



1948 Tony Garnier overlijdt in Bédouix, Frankrijk



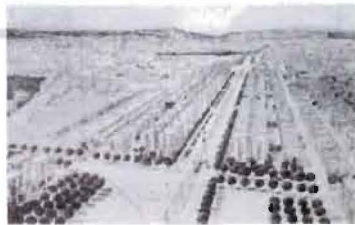
1908-1924 Slachthuis de la Mouche, Lyon (nu Halle Tony Garnier)



1911-1927 Ziekenhuis Granche Blanche, Lyon



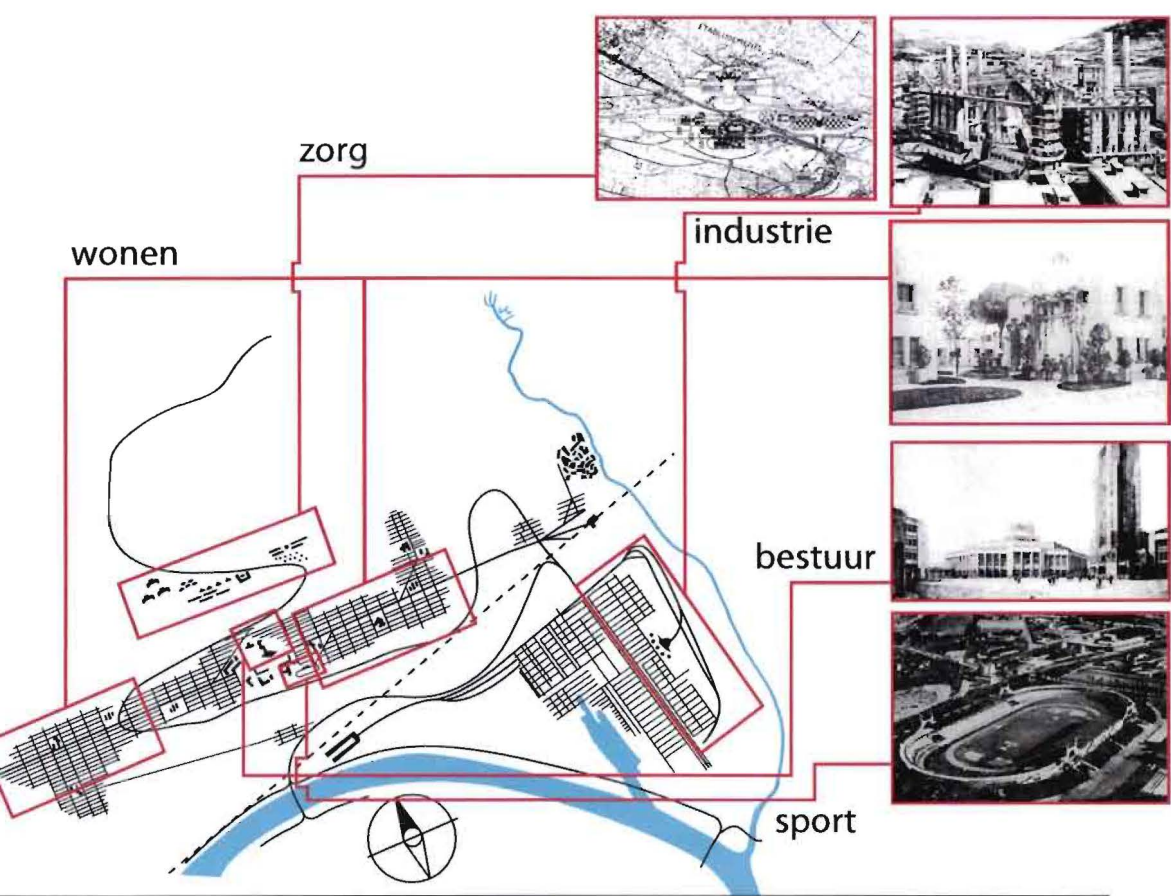
1913-1920 Stadion Gerland, Lyon



1920-1935 Wijk Etats-Unis, Lyon

De Cité Industrielle was bedoeld als modelstad voor een bevolking van ongeveer dertigduizend. Zelfvoorzienend door zijn zware metaalindustrie en onafhankelijk van energie door de aanwezigheid van een stuwdam met energiecentrale. De stad is verbonden met de rest van de wereld door middel van een spoorlijn en haven, waardoor uitwisseling van grondstoffen mogelijk is. De stad is opgedeeld in verschillende van elkaar gescheiden zones, opgedeeld naar functie; wonen, industrie, sociaal-cultureel, ontspanning, handel, zorg en het oude stadje.

Het plan voor de Cité Industrielle, waar Garnier in de loop van dertig jaar aan gewerkt heeft, valt niet te lezen als een utopisch beeld voor de arbeidersstad alleen. Wat hij heeft gepoogd was door middel van ontwerpend onderzoek de toenmalige ontwikkelingen op gebied van economie, sociologie, hygiënisme,



politiek, regionalisme, stedenbouw, architectuur en techniek samen te vatten in één helder beeld. In de loop van de jaren is het plan dan ook, door veranderingen in de invloeden, op facetten aangepast, maar ook op realiteitszin getest in Garniers geboortestad Lyon. De invloeden van Garnier op het CIAM zijn duidelijk terug te vinden in de notulen van hun bijeenkomsten. De Cité Industrielle kan wellicht als voorloper gezien worden van de Moderne en hedendaagse stedenbouw, met het scheiden van functies.





Als tegenstelling van de Moderne stad, met zijn duidelijk afgebakende programma, is door de dichtheid van Hong Kong al het programma opeengedrukt in hoogbouw. De ontwikkelingsstrategie van de stad, woningen bouwen bij treinstations, tezamen met de in stand gehouden grondprijzen, zorgen voor een verdwijning van het duidelijke onderscheid tussen centrum en periferie. Niet alleen in programma, maar ook in fysieke representatie. Alles wordt gehuisvest in torens. Alleen de bekleding verraad iets van het belang van representatie. De torens kunnen onderdak bieden aan woningen, winkels, kantoren, restaurants, banken, overheidsdiensten en bordelen. De lift is een extra verlenging van de straat en brengt je tot het voorportaal van de plek waar je wilt zijn. In Hongkong kun je dus ook spreken van het fenomeen bigness, waar programma en representatie niet meer overeen kunnen komen.

...In every city of the empire every building is different and set in a different order: but as soon as the stranger arrives at the unknown city and his eye penetrates the pine cone of pagodas and garrets and haymows, following the scrawl of canals, gardens, rubbish heaps, he immediately distinguishes which are the princes' palaces, the high priests' temples, the tavern, the prison, the slum. This – some say – confirms the hypothesis that each man bears in his mind a city made only of differences, a city without figures and without form, and the individual cities fill it up. This is not true of Zoe. In every point of this city you can, in turn, sleep, make tools, cook, accumulate gold, disrobe, reign, sell, question oracles. Any one of its pyramid roofs could cover the leprosarium or the odalisques' bath. The traveler roams all around and has nothing but doubts: he is unable to

HONG KONG



1841

1861

1881

1891

1901

1911

1921

1931

1941

distinguish the features of the city, the features he keeps distinct in his mind also mingle. He infers this: if existence in all its moments is all of itself, Zoe is the place of indivisible existence. But why then, does the city exist? What line separates the inside from the outside, the rumble of wheels from the howl of wolves?

Italo Calvino, Invisible Cities, pp 34.

Ine bovenstaand citaat wordt beschreven wat Koolhaas in zijn manifest Bigness ook deed, zij dat Italo Calvino het hier specifiek over Ventië heeft. Venetië, de erfenis van honderden jaren informele, organische groei.

In de laatste regel van deze tekst heeft Italo Calvino het over het verschillen tussen binnen en buiten. Bedoeld hij hiermee het verschil tussen binnen en buiten de stadsmuren, of kunnen we

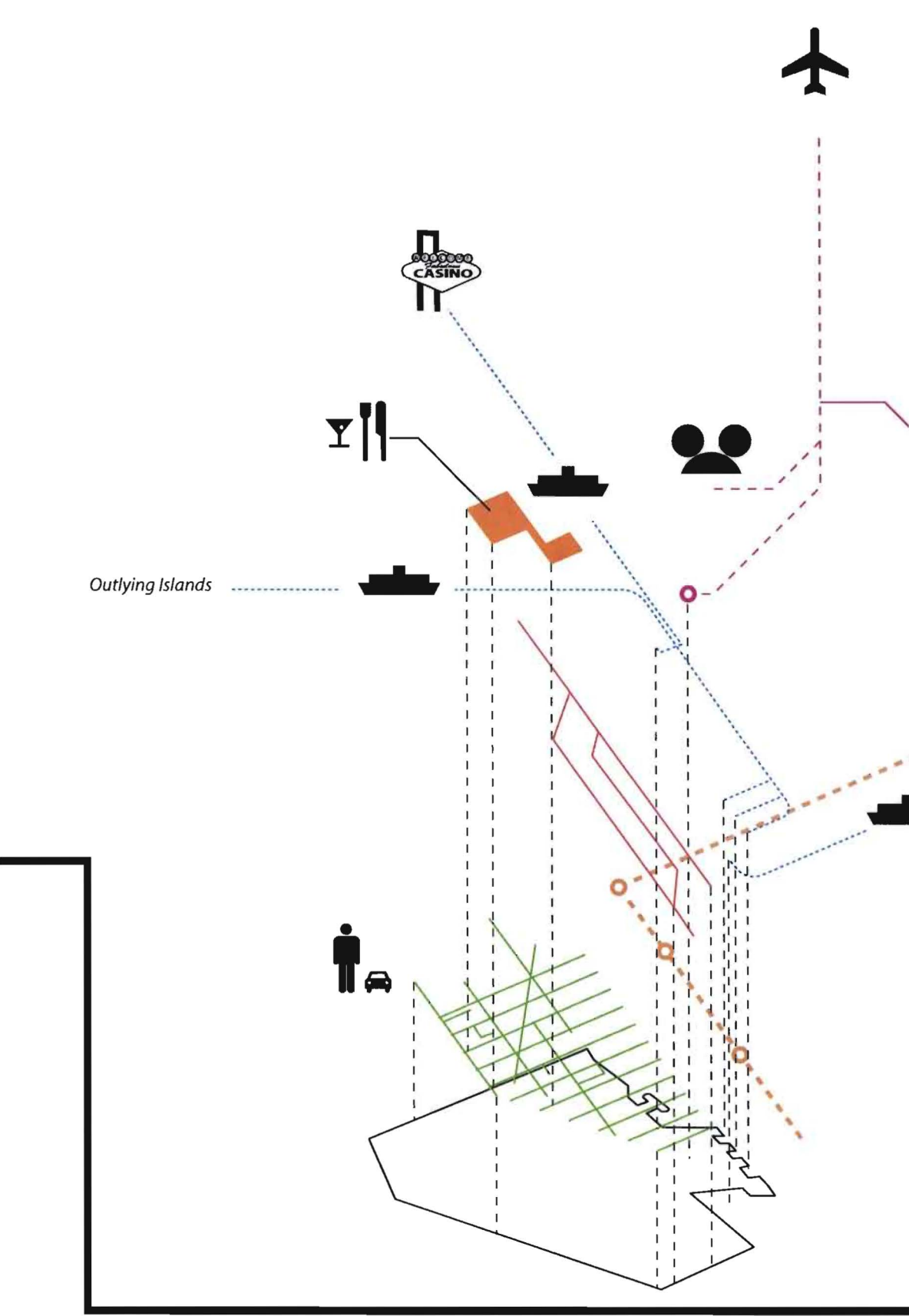


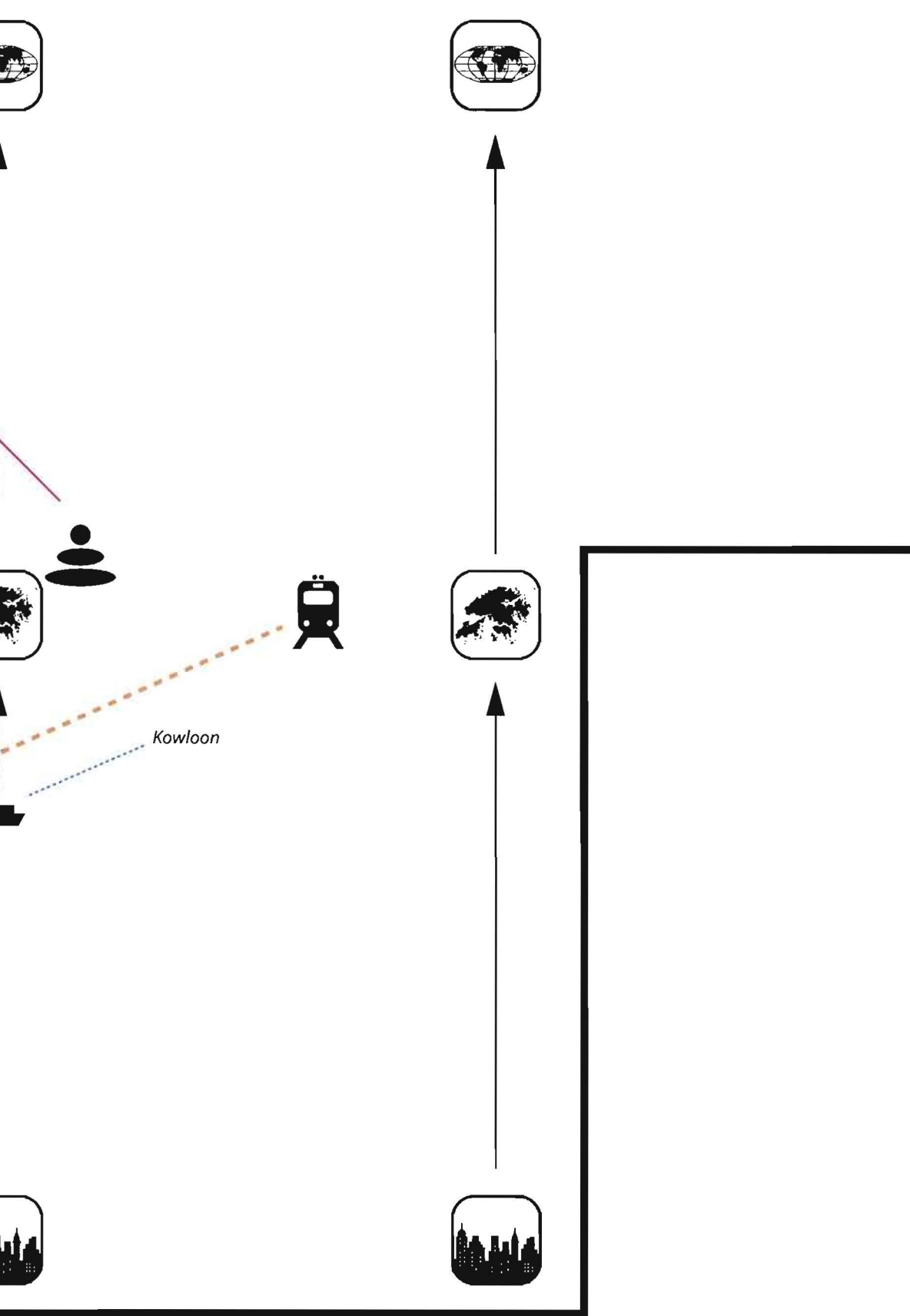
Hong Kong

Het werd gesticht door de Engelsen in 1842 als uitvalsbasis tijdens de Opiumoorlogen. Nu, bijna 170 jaar later, is het nog steeds één van de belangrijkste schakels in het netwerk van internationale handelssteden, samen met o.a London, New York, Frankfurt, Parijs, Tokyo en tegenwoordig ook Shanghai.

Hong Kong heeft met zijn status als internationale stad al ruim een eeuw een ontzettende aantrekkingskracht op velerlei vluchtelingen, waardoor de bevolkingsgroei van de stad enorme proporties heeft aangenomen. Dit gegeven heeft, samen met het sterk geaccidenteerd terrein van de stad, geleid tot een unieke dichtheid van de stad. De bebouwing vormt als het ware een krans om de groene bergen heen.

dit ook interpreteren als het verschil tussen publiek en privaat? Door de krappe leefomstandigheden in de oude binnensteden, maar ook in Hongkon, waar door de minimale maat van de appartementen noodgedwongen een deel van het private leven naar de straat verbannen. Thuis mensen ontvangen is gewoon praktisch onmogelijk, dus de samenkomst van vrienden en bekenden vind plaats in cafetaria's, parkjes en (karaoke)bars, waardoor het altijd en overal druk is. Een ander gevolg hiervan is dat de scheiding tussen publiek en privaat een stuk dunner wordt. Een deel van de woonkamer heeft zich verplaatst naar de publieke ruimte en wordt zo ook deels toegewend. Andersom is ook mogelijk, waar de straat letterlijk bijna in je woonkamer ligt, zoals het geval is langs de trajecten van de verhoogde voetgangersbruggen en roltrappen. Juist in deze stedenbouw-







kundige fenomenen, kunnen we een aantal sociale aspecten van de stad, als speler in het web van de global economy, onderscheiden. Om het onderwerp enigzins in te perken hebben we ons beperkt tot het gebied Central, ook omdat hier de fysieke vermenging van lokaal en globaal het meest duidelijk is.

De verhoogde voetgangersroutes maken het mogelijk om, zonder gehinderd te worden door autowegen en trambanen, van de ene naar de andere kant van het centrum te lopen. Van de metro naar je werk of van de boot naar een shoppingmall.

In Central, het stadsdeel waar de verhoogde voetgangersroutes zijn gesitueerd, kunnen een aantal lagen worden onderscheiden, te weten;

Het fijnmazige lokale wegnnet, wat dient als bevoorradingsstraten van de gebouwen (hoogbouw). Tevens bevinden zich in een aantal van deze straten en stegen overdag een versmarkt, waar de lokale bewoners voornamelijk gebruik van maken.

Liggend op de begane grond, tussen dit fijne netwerk, bevinden zich twee uitgaansgebieden, die vooral 's avonds en 's nachts tot leven komen. Lang Kwai Fong en Soho worden voornamelijk gebruikt door de in grote getalen aanwezige expats.

Onderaan de berg liggen nog een aantal grotere, doorgaande wegen, welke zorgen voor de ontsluiting en verbinding van de verschillende stadsdelen.

Onder de grond ligt het metronetwerk van de stad. Dit deel van de stad wordt ontsloten door maar liefst vier metrolijnen, te weten de Island line, de Tseun Wan line, de Tung Chung line (naar



Hong Kong Disneyland) en de Airport line, welke het zakencentrum direct met de vertrekhal van het vliegveld ontsluit. In de middenberm van de doorgaande wegen rijdt ook nog een tram, de meest langzame manier om je van west naar oost door de stad te verplaatsen. De laatste modaliteit die hier aantakt is de ferry. Er zijn verschillende aanmeerpunten te vinden, waarvan er één de verbinding is met Macau, de andere Special Administrative Region van China. De andere bootverbindingen zijn met Kowloon (de bekende Starferry) en de omliggende kleinere eilanden.

Het verbindend element tussen al deze modaliteiten is het loopbruggensysteem. Deze sluiten aan op alle stations en ferrydocks, maar ontsluiten ook naar het straatniveau door trappen en liften. Tevens is er een aansluiting met de Midlevel Escalators, een roltrap die forenzen tussen de woongebieden hoger op het eiland, en het zakencentrum met zijn voorzieningen aan de haven, op en neer brengt.

De uiteenlopende gebruikers van al deze modaliteiten, al naar gelang hun budget en/of bestemming, komen elkaar in dit gebied onherroepelijk tegen. Zakenreizigers onderweg van vliegveld naar hotel of vergaderruimte, lokale bevolking op weg naar werk, of op pad voor boodschappen op de markt. Toeristen, expats en winkelend publiek. Op zondag aangevuld met de Filipijnse immigranten, die voornamelijk werken als hulp in de huishouding. Op hun enige vrije dag in de week komen zij



samen met duizenden, om de dag door te brengen met eten, kaarten en roddelen. De loopbruggen veranderen dan in een tijdelijke woonkamer, waardoor de rest van de stad min of meer als gast voorbij loopt.

Duidelijk wordt hier dan ook, dat juist op de plek waar het lokale en het globale fysiek één zijn, er weinig psychische vermenging plaatsvindt tussen de twee. Het onvermogen van de bezoeker zich meester te maken van de eeuwenoude Chinese tradities en de onmacht van de lokale arbeidersbevolking zich te kunnen mengen in de wereldeconomie, waar ze elke dag mee geconfronteerd worden.

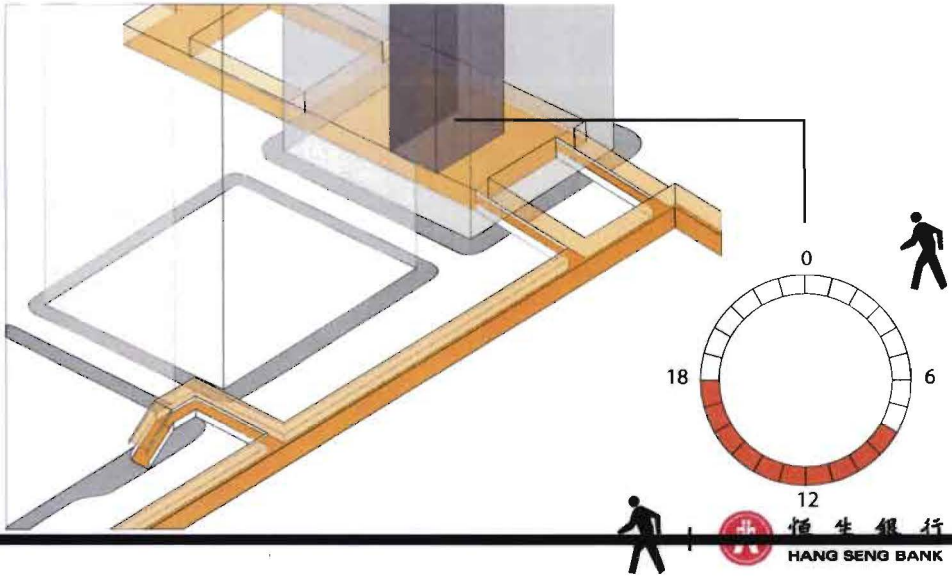
Fragment Chunking Express
Wong Kar Wai, 1995

Uit dit fragment blijkt de moeilijke verhouding tussen de twee. De straatagent, die helemaal thuis is in de fijnmazige structuur van de stad, heeft een relatie met een stewardess, die bij het verlaten van zijn woning de roltrap neemt, tezamen met de expats op weg naar werk, letterlijk meegaat in de vaart der volkeren, en nog een keer zwaait naar hem ,terwijl zij langs zijn raam komt, en hij achterblijft met zijn trofeeën.

Naast het de psychische rol van de roltrap, wordt hier ook de fysieke impact duidelijk. De roltrap maakt de route op weg naar werk bijna onderdeel van de woning. Dit is reden wat verder in te gaan op de fysieke verschijningsvorm van de roltrap.



De loopbrug, die door het subtropisch klimaat noodgedwongen overdekt is, kent verschillende gedaantes. Op een aantal plaatsen is het duidelijk een onderdeel van de openbare ruimte, direct ontsloten aan de straat. Hier is de materialisering rudimentair te noemen. Op andere plaatsen, waar het de verbinding is tussen verschillende luxe warenhuizen, neemt de brug de identiteit van de te verbinden gebouwen over. Het klimaat wordt mechanisch geregeld. Het voelt er echt alsof je binnen bent. Deze worden 's avonds, na sluitingstijd van de winkels en kantoren, afgesloten en zijn in particulier beheer. Ook bij het hoofdkantoor van de Hang Seng Bank, speelt de loopbrug een rol. Deze loopt namelijk door de liftlobby van de bank. Na sluitingstijd gaan de deuren dicht en blijft er slechts een gang door het gebouw over, welke gewoon openblijft, want hij maakt deel uit van een publieke route. Zo wordt het gebouw onderdeel van de route, en ook de route onderdeel van het gebouw. Ook op ander plekken langs deze route is dit waar te nemen, zoals het Shun Tak Centre en het de onderbouw van het International Finance Centre.



Hong Kong is the quintessential site of spatial appropriation. The interstices of the urban fabric are used and re-used with an extraordinary intensity. Stalls appear overnight, squatting within the left over spaces of the urban fabric, and disappear with equal ease. Interior spaces – homes – are created even in the external zones of the public realm. Public thoroughfares are adopted as the site of ritual events. These spaces – many of them are transit spaces – become spaces of transitory identity, as their character changes according to the way in which they have been appropriated.

Drag spaces, Neil Leach, in HKlab1



con



text

Er zijn dus twee soorten modellen onderzocht, enerzijds de Moderne stad, waarin functies gescheiden worden en sociale, economische, politieke en culturele regels modellen hand in hand aangedragen worden met het ruimtelijke plan. Anderzijds de informeel gegroeide stad, waar onder druk van explosieve bevolkingsgroei, wereldeconomie en topografie een interessante gedaante tevoorschijn komt. Met de hier, en in de andere onderzochte modellen en fenomenen zijn we aan de slag gegaan met onze eigen stad, welke uiteindelijk in de Bijlmer terecht is gekomen. De gekozen locatie in de Bijlmer is niet geheel toevallig, aangezien beide modellen, formeel en informeel, hier te vinden zijn of waren. Hieronder de uitleg.

De Amsterdamse wijk De Bijlmer is vanaf 1968 opgeleverd en is ontworpen volgens de principes van het CIAM uit 1933. Deze principes zijn opgesomd in 'Constateringen van het Congres van Athene'.

Over wonen: " de woongebieden die delen van het stadsgebied bestrijken die met het oog op de topografie, groene gebieden, bezonning en klimatologische verhoudingen de gunstigste zijn. Gedifferentieerd gebruik van woongebieden al naar gelang de hygiënische kwaliteit van het gebied (...) Een aanleg van huizen in rijen langs de verkeersstraat mag op de hygiënische gronden (lawaai, stof, stank) niet meer toegelaten worden. Het respecteren van het feit dat de moderne techniek door geconcentreerde hoogbouw bij een grote woningdichtheid en grote afstanden tussen de gebouwen de aanleg van uitgestrekte groenvlakken (parken) toelaat."

Over verkeer: "Dimensionering en bestemming van de verkeerswegen en verkeersmiddelen op grond van zorgvuldige statistische grondslagen en voorbereidingen.
-Scheiding van verkeerswegen en voertuigen met verschillende snelheden (niveaunderschil bij kruisingen).
-Autowegen en voetgangersverkeer moeten principieel gescheiden worden.
-Differentiering van de straten naar hun functie in woonstraten, wijkstraten, hoofdverkeerswegen; isolering van de verkeerswe-



gen van de woonwijken door groenstroken."Dat is architectuur

Het probleem wat zich ondanks de utopische bedoelingen van de Bijlmer heeft voorgedaan, is dat tijdens de uitvoering van het project niet alleen de beoogde doelgroep (middenstand uit Amsterdam) niet warm liep voor de nieuwe wijk, maar ook dat het voorzieningenniveau niet werd gehaald. Hier heeft vooral de openbare ruimte erg onder moeten lijden, aangezien deze door niemand mentaal werd toegeëigend, waardoor de verloedering ervan (en daarmee de sociale onveiligheid) toenam.

De laatste jaren is de Bijlmer geherstructureerd, wat er op neer komt dat de meeste karakteristieke honingraatflats zijn verdwenen. Ze hebben plaats moeten maken voor de VINEX. Dit is het omgekeerde van de Moderne Ideologie; in plaats van gestapelde woningen in een collectieve (groene) buitenruimte wordt er binnen de ideologie van de VINEX geloofd in grondgebonden woningen met een minimale, omsloten privé buitenruimte. De overgebleven ruimte is slechts infrastructuur voor, parkeerplaatsen en minimale trottoirs. Ook deze ruimte biedt geen weinig mogelijkheden tot het ontplooiën van een collectieve woonomgeving.

Een ander nadeel van de gekozen strategie van herstructurering heeft een meer sociale inslag en is daarmee ook een kritiekpunt aan het adres van de hedendaagse manier van oplossen van probleemwijken.

In de loop van de jaren hebben zich in de Bijlmer, ondanks het gebrek aan goede infrastructuur, allerlei collectieve instanties, plekken en voorzieningen gevormd.

Samen met de, in wijken met zo'n grote culturele diversiteit onvermijdelijke informele economie, hebben deze voorzieningen zich gevestigd in huiskamers, parkeergarages en fietskelders.

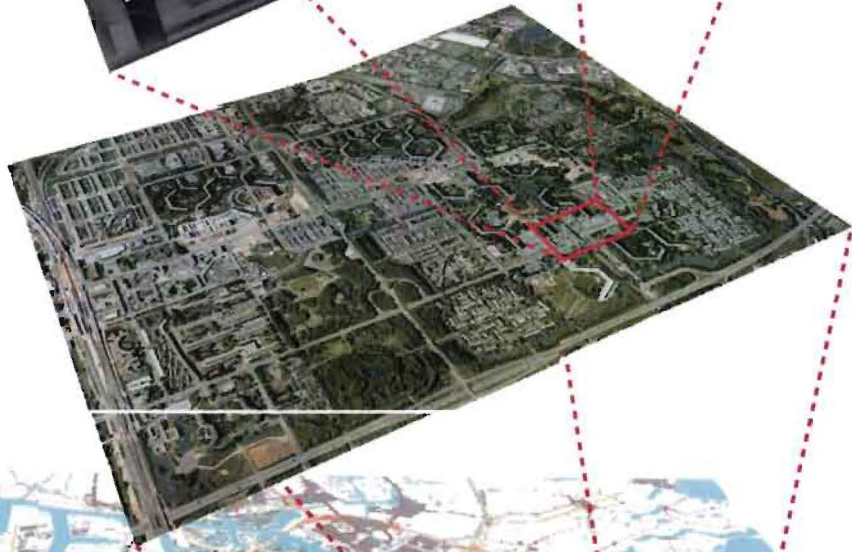
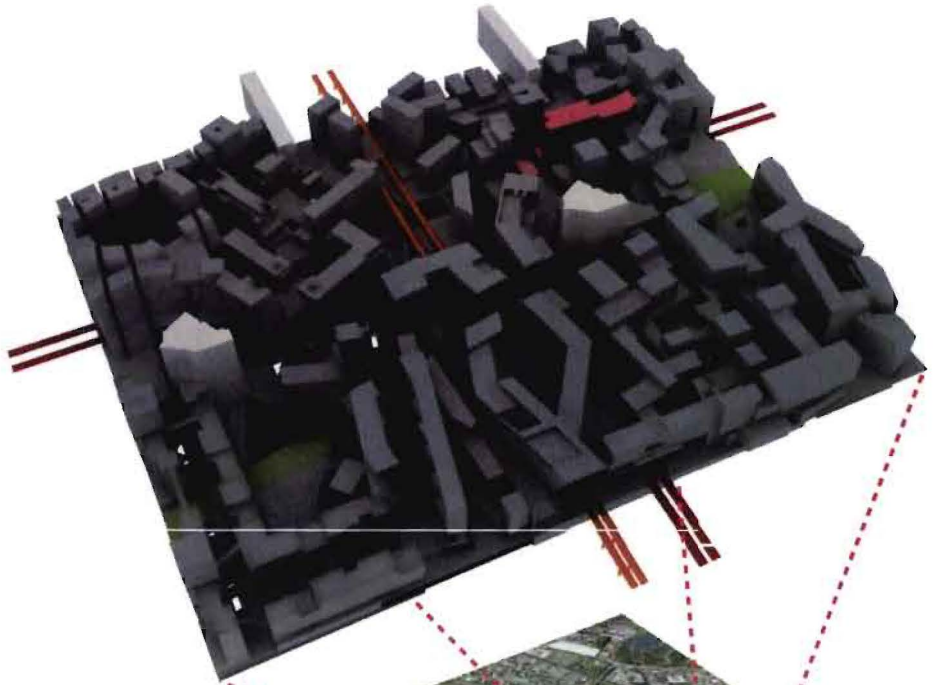


De herstructurering van de Bijlmer heeft een nadelige invloed op de voor de sociale binding met de wijk belangrijke informele netwerken. Deze herstructurering wordt globaal als volgt uitgevoerd;

Allereerst worden de bewoners van de te vervangen woningen verplaatst naar andere wijken. Dit zijn vaak wijken die eerst zelf ook op de lijst van herstructurering staan. Vervolgens worden de gebouwen vervangen. Dit kan uiteraard geruime tijd in beslag nemen, vaak wel een jaar of twee. Als de woningen vervangen zijn, kunnen de oorspronkelijke bewoners weer terugkeren naar hun 'oude wijk' met nieuwe woningen. . Ook al is op papier de intentie vaak dat de oorspronkelijke bewoners terug moeten keren naar hun oude wijk, in de praktijk wordt dit slechts ten dele gerealiseerd. Dit komt onder andere doordat woningen uit dezelfde klasse worden vervangen door woningen uit verschillende prijs- en eigendoms categorieën. De bedoeling hiervan is niet alleen om grotere diversiteit in de wijk mogelijk te maken, maar ook om de winstmarges van de betrokken ontwikkelaars naar boven toe af te ronden. Een bijkomend voordeel is dat een voorheen slechte wijk gemiddeld beter wordt, terwijl de wijken waar de oorspronkelijke bewoners die niet terugkeren over verdeeld zijn, er statistisch niet op achteruitgaan.

Het uiteindelijke gevolg is dat er in de hergestructureerde wijk geen van de oorspronkelijke informele netwerken nog aanwezig zijn, en dat het nieuwe ruimtelijke plan, ondersteund door bestemmingsplan, geen enkele ruimte meer biedt aan de schaduw-economie en informele voorzieningen.

Het door ons ontwikkelde en ontworpen stedenbouwkundig plan poogt hier een alternatief voor te bieden. Deze stad is als volgt tot stand gekomen:



Project Clustering

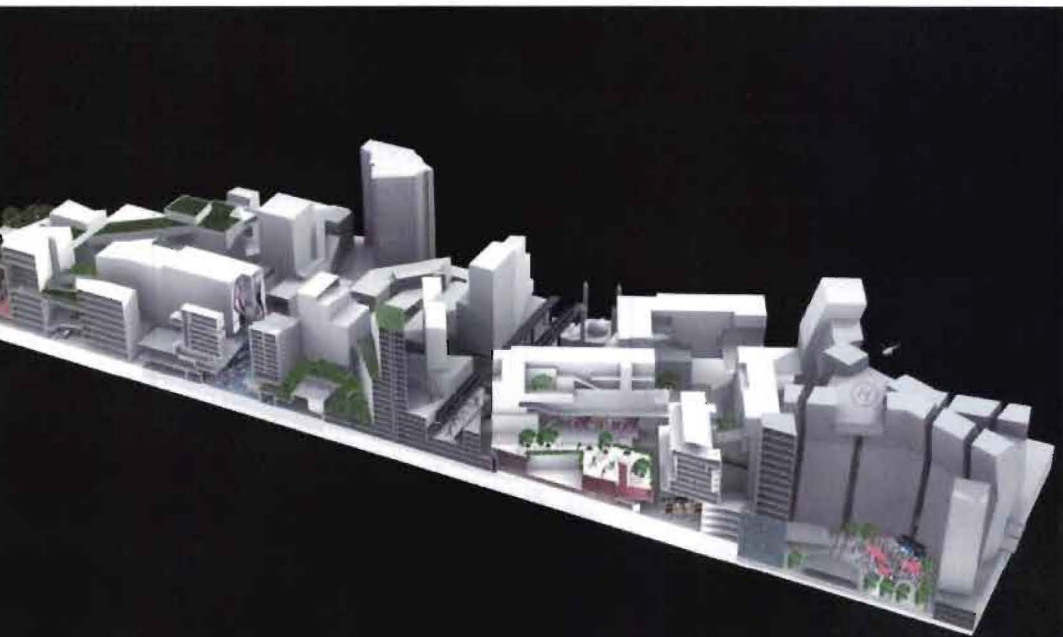
alternatieve strategie

Zuidoost (voorheen Bijlmer)

van CIAM naar Vinex

Amsterdam

gewild wonen





De opgave was om op een oppervlakte van honderd bij tweehonderd meter (twee hectare) een netto programma van tien hectare te realiseren, dus een netto Floor Space Index (FSI) van vijf. Dit is nog exclusief parkeren, wat de bruto FSI op zes brengt. Uiteraard diende er in het plan rekening te worden gehouden met normale factoren als bereikbaarheid, lichtinval enzovoort.

Vervolgens zijn door middel van dubbelen de tien stukken stad ten opzichte van elkaar gepositioneerd, waardoor een totale stad van één miljoen vierkante meter (100 hectare) ontstond. De volgende stap was het oplossen van de problemen op de raaklijnen van de verschillende plannen, ontstaan door het samenvoegen. Door middel van onderhandeling, ruilverkaveling en simpelweg het evolueren van het ontwerp werden de verschillende plandelen samengesmeed tot een min of meer vloeiende stedelijke ruimte.

Als laatste stap is de ontstane stad in de locatie van de Bijlmer gelegd, waar het reageren op de huidige bebouwing en infrastructuur de laatste evolutie van het plan teweeg bracht.

De gekozen locatie ligt op de kruising van de Karspeldreef en de Metrolijn. De bestaande bebouwing, de uiteinden van de honingraatflats van de K-buurt en de Kei-torens, worden opgenomen in het plan.



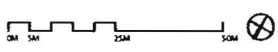
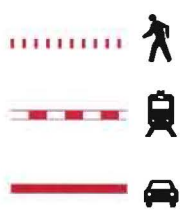
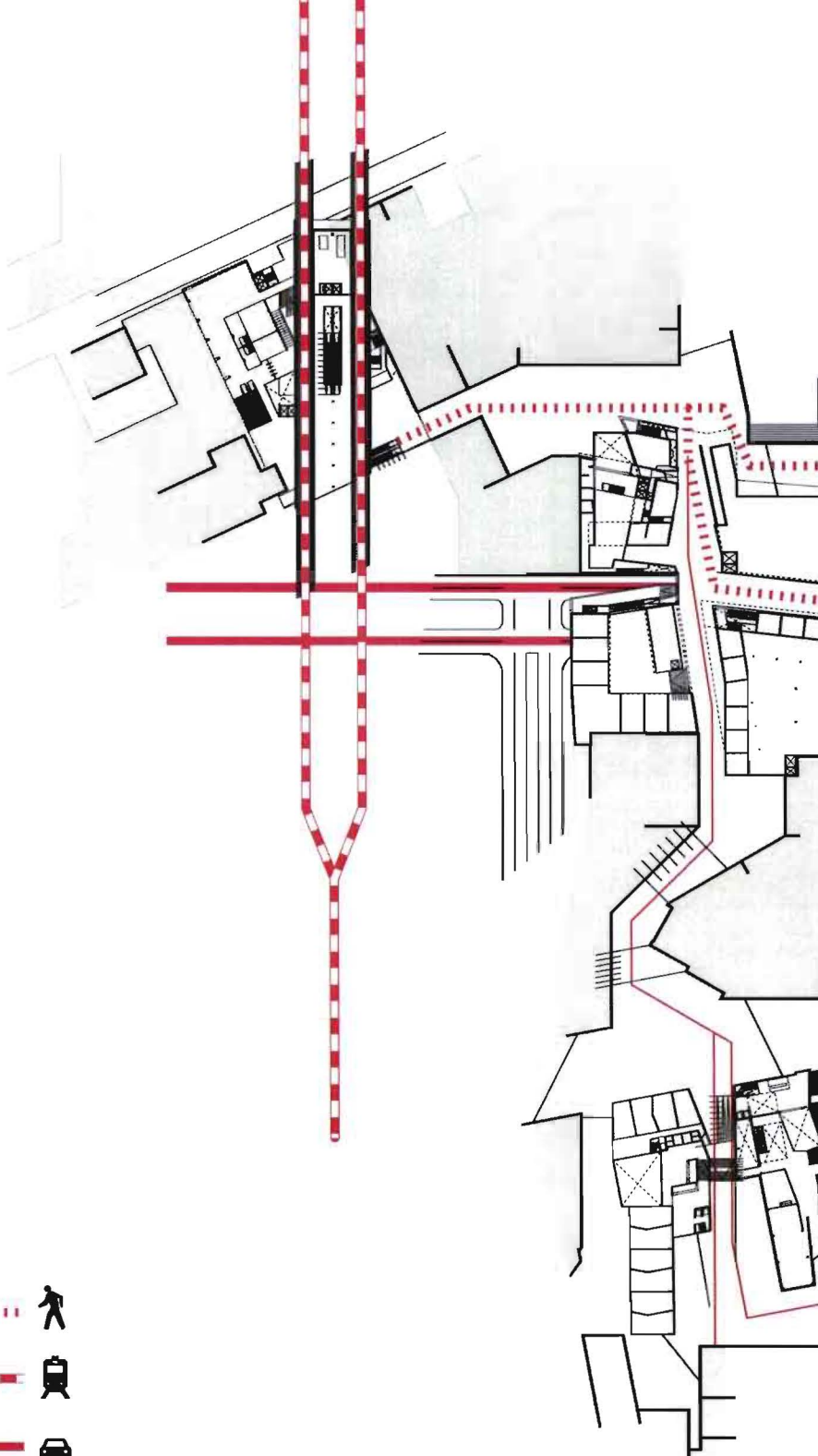
con

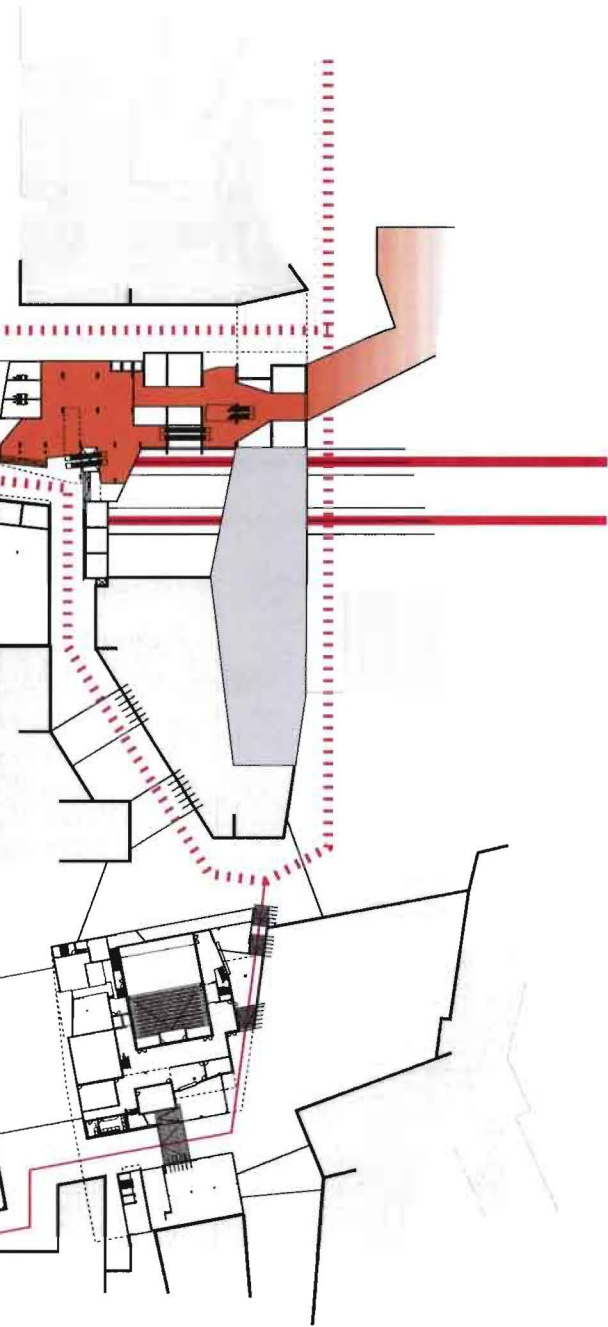


cept

In navolging van het ontwerp voor de stad hebben wij gekozen aan de hand van een route het plan verder te gaan uitwerken. In het gekozen deel van het plan lopen een aantal verschillende modaliteiten over en langs elkaar. De aanwezige metrolijn (met de halte Station Kraaiennest) ontsluit de stad met de rest van Amsterdam. Haaks daarop loopt de belangrijkste route voor gemotoriseerd verkeer, de reeds verlaagde Karspeldreef. Deze voedt de ondergrondse (parkeer)voorzieningen voor de gebruikers, bevoorrading en hulpdiensten van de stad. Om deze geen belemmering te laten zijn voor het langzaam verkeer is er gekozen een verhoogd maaiveld in te brengen, dat vanaf de Groene Route omhoog loopt en een onbelemmerde route vormt naar het Metrostation. Deze route is eigenlijk de belangrijkste route in dit deel van het plan, omdat het de ruimte is waar alle gebouwen met hun programma bij elkaar komen. Lopend over deze route ben je er continue van bewust welk programma zich aandient. Om de uitgewerkte voorbeelden te noemen; een dansschool met zaal voor opvoeringen; een hotel; winkels; een school; een theater; een casino en een markthal. Al deze commerciële en collectieve programma's vormen de zachte overgang naar het woon- en werkprogramma dat zich in de hogere lagen van het plan bevindt.

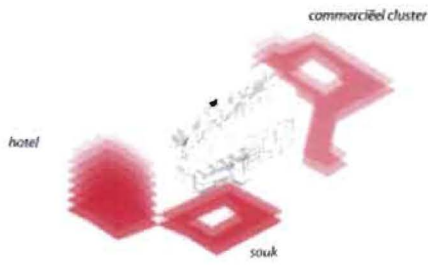
Om specifiek in te gaan op de door mij gekozen locatie; In bijgevoegd schema is te zien hoe de route nog een schakel mist tussen metro en de hoger gelegen kantoorzones. Mijn gebouw zal deze verbindende schakel worden.



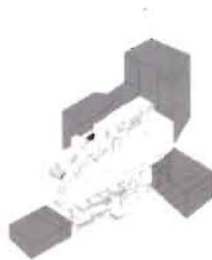




looproutes

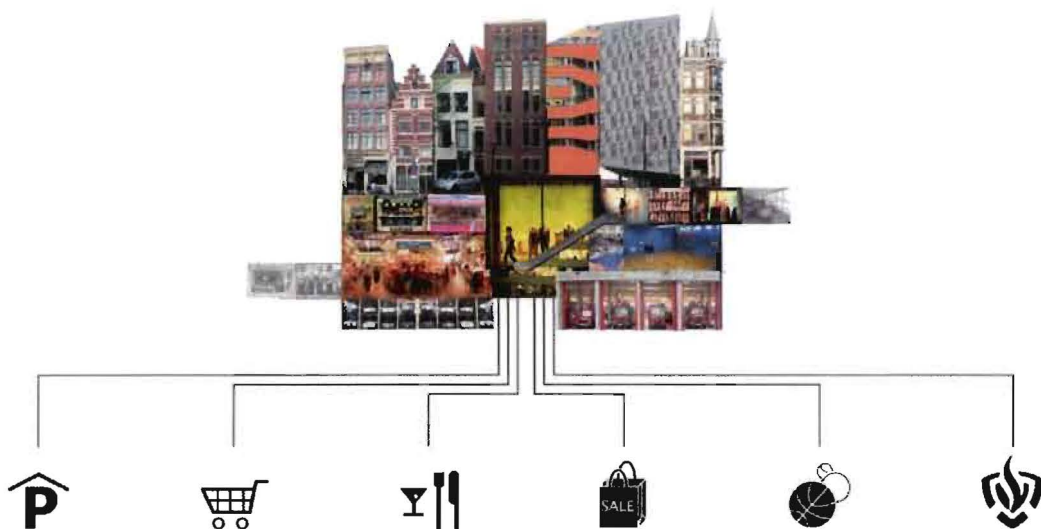


economische activiteit



massa



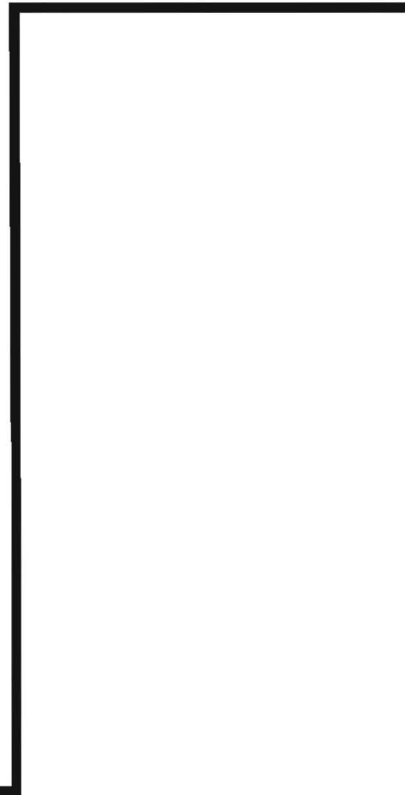
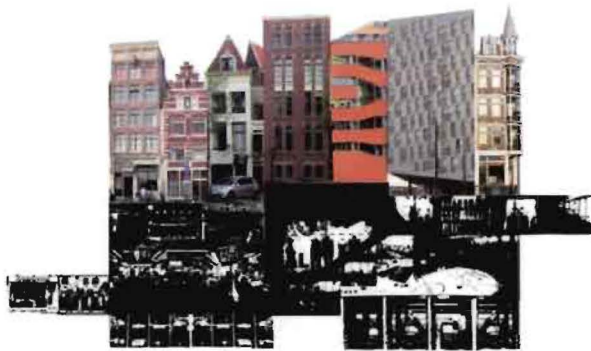


Het gebouw wordt opgehangen aan de verbindingroute tussen twee commerciële zones, waarin zich een verscheidenheid aan commerciële ruimtes zal bevinden; markthal, cafetaria, restaurants, broodjeszaak, hotdogkraam, winkels, coffeeshop, kiosk, nachtwinkel, boetiek, café, copy shop, reisbureau, sushibar, kapper, pedicure, hondentrimmer, krachthonk, enz..

Dit uiteenlopende programma wordt aangevuld met een substantiële hoeveelheid kantoren en woningen. Sterker nog, bovenstaand programma kan voor een groot deel ook gekoppeld zijn aan woningen, zodat mensen die niet van huis kunnen om te werken, toch een economische bijdrage kunnen leveren en diensten kunnen leveren die het een aantrekkelijkere woon- en werkomgeving maken. Op deze manier ontstaat er een levensvatbaar geheel. Bovenop dit voorzieningenprogramma bevindt zich het al genoemde woonprogramma. Dit wordt ontsloten vanaf de commerciële route, als ook direct met de lift vanaf de parkeergarage onder het verhoogde maaiveld. Een aantal van de aanwezige woontypologieën zijn uitgerust met een afzonderlijk ontsloten extra ruimte of verdieping, zodat de mogelijkheid wordt geboden thuis te werken of zelfs een atelier aan huis te hebben. De dubbele ontsluitingen van veel van de woningen bieden aanleiding om de galerijen die normaal gesproken de entree van de woningen ontsluit anders te organiseren en uit elkaar te trekken, waardoor er eerder sprake is van een wandeling dan van een galerij.









ontv



verp

De hiervoor getoonde doorsnede is schematisch, toch wijkt hij niet veel af van de werkelijke doorsnede van het gebouw. De onderste verdiepingen, tot aan het woongebied, bestaan uit opeengestapeld programma. De verschillende vloerhoogtes komen uiteindelijk samen op het niveau van de commerciële route. Het food court, dat bovenop de markthal ligt, wordt vanuit het kantoorniveau iets aan het zicht onttrokken, door de tussenliggende winkelruimtes, zodat niet direct alles wordt prijsgegeven. Waar de onderbouw nog een vrij ongenueanceerde stapeling is, is het woongebouw qua sfeer een stuk uitgesprokener. Goed te zien in de doorsnede is dat er als het ware een kloof is ontstaan, waaraan veel van de ontsluitingen van de woningen liggen. De bodem van deze kloof is vanuit de commerciële route slechts te bereiken op één punt, waar de roltrap er als het ware van onderaf doorheenprijkt. Zo is dit deel ook makkelijk te controleren en af te sluiten, waarna het woondeel enkel nog met de lift te bereiken is, bijvoorbeeld 's nachts, of na sluitingstijd van de (avond) winkel.

In de langsdoorsnede is goed te zien hoe de binnengevel niet alleen gevel is, maar dat de ontsluiting van de woningen ook onderdeel wordt van de gevelsculptuur. Daarnaast is het spel van open en gesloten van de binnengevel, om zo in te spelen op de kleine afstand tussen de twee gevels. Hierdoor ontstaan een soort schubben, van waaruit de woningen als het ware een kijkgat krijgen richting de kloof krijgt. Ook in het kader van toezicht hierop is dit niet onbelangrijk.

Ook de constructie wordt hier duidelijk gemaakt. In de onderbouw wordt gebruik gemaakt van een grid van acht meter. Op de punten van dit grid bevinden zich de betonnen kolommen. Op hetzelfde stramien is in het midden van het gebouw de wand van de brandweerkazerne als schijf gebruikt. Deze wordt slechts een enkele keer onderbroken, waar de trap van de slaapvertrekken van de brandweermannen naar beneden draait.

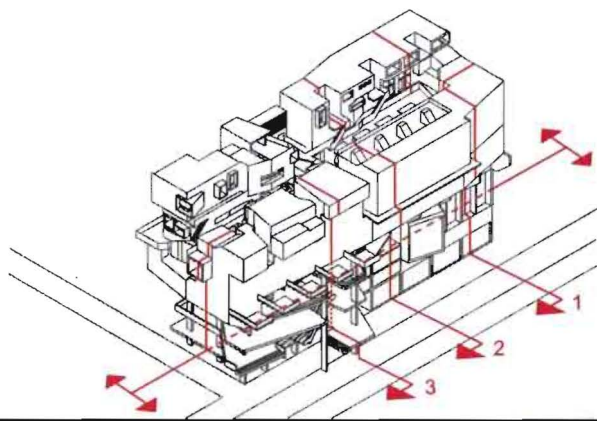
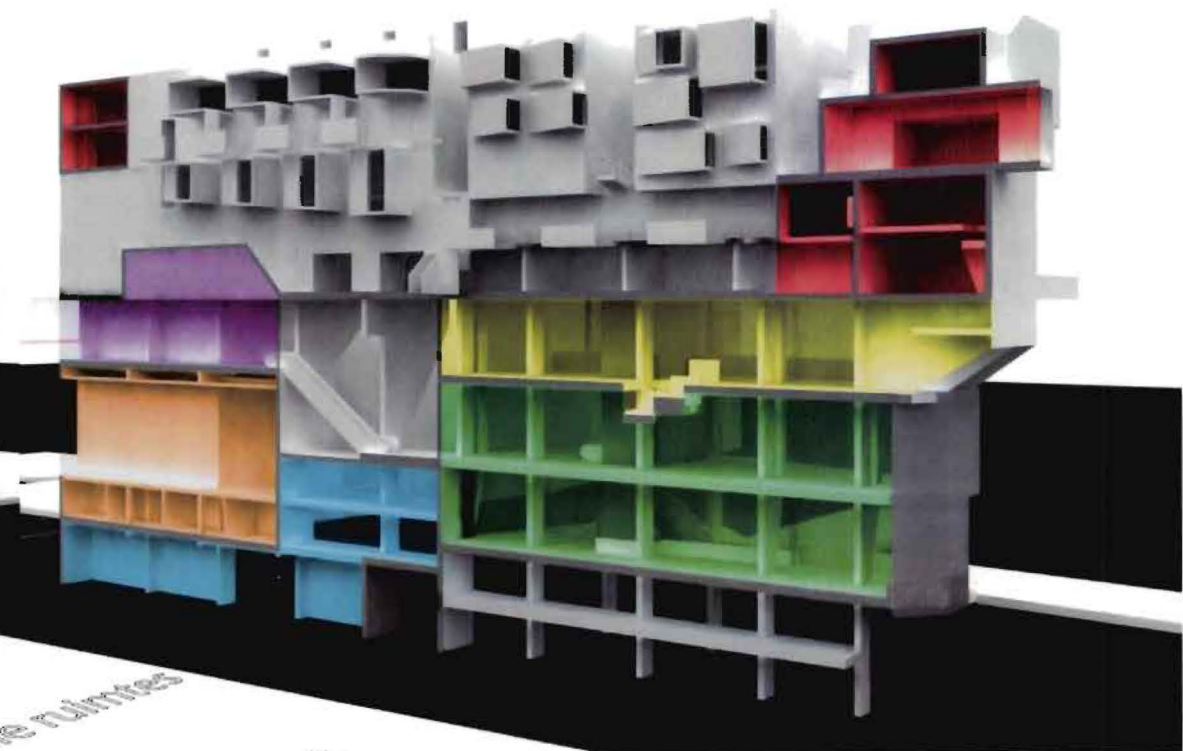
De zijwand van de sporthal waar de belendende bebouwing tegenaanstaat, fungeert als stabiliteitswand in de langsrichting van het gebouw. Daarnaast is ook de liftschacht gebruikt als stabiele kern. Op een aantal punten, waar dat vereist is, is het stramien onderbroken, bijvoorbeeld bij de sporthal en de remise van de brandweerkazerne. Hier vormt de daarbovenliggende verdieping als het ware een ligger, waardoor een grotere overspanning mogelijk wordt gemaakt.

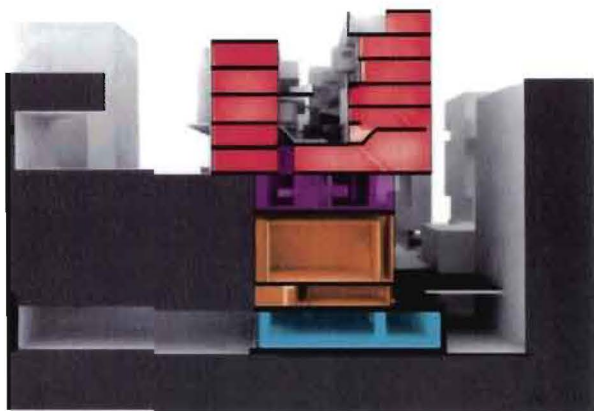


- woningen
- foodcourt
- commerciële
- sporthal
- markthal
- bran
- po

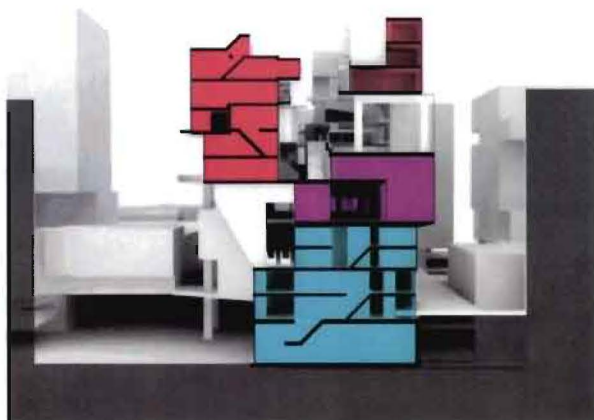
de nummers

hal
indweerkazeme
parkeermachine





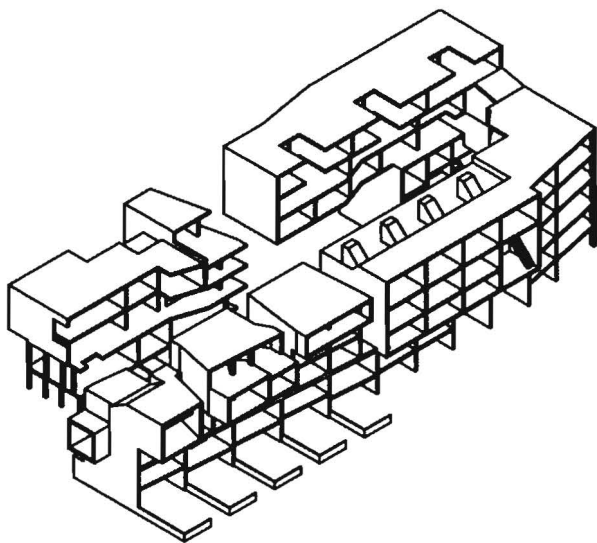
3



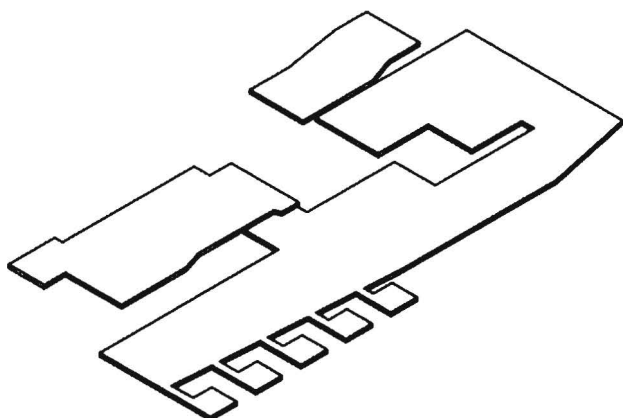
2



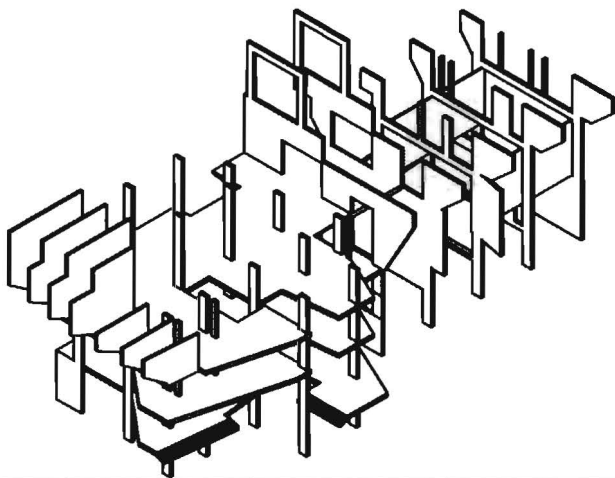
1



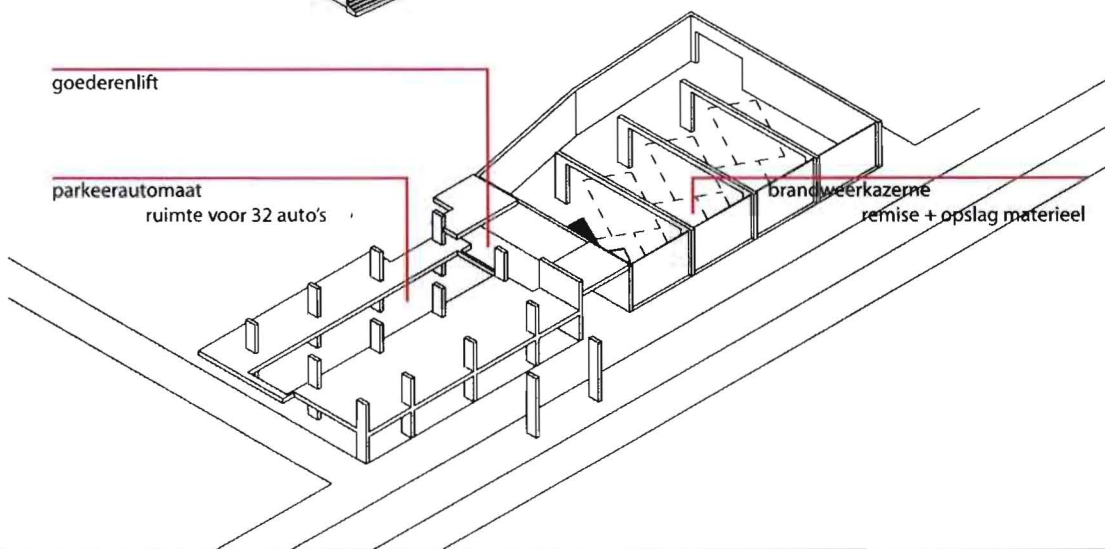
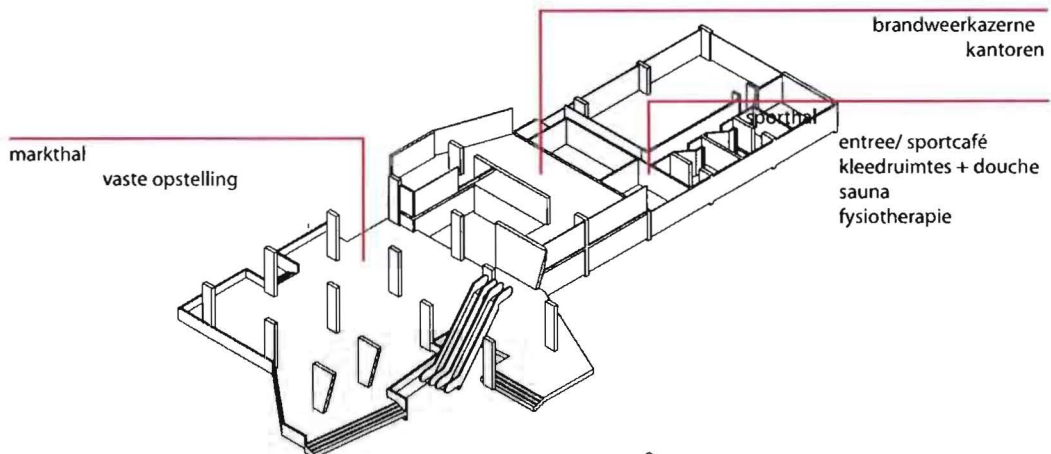
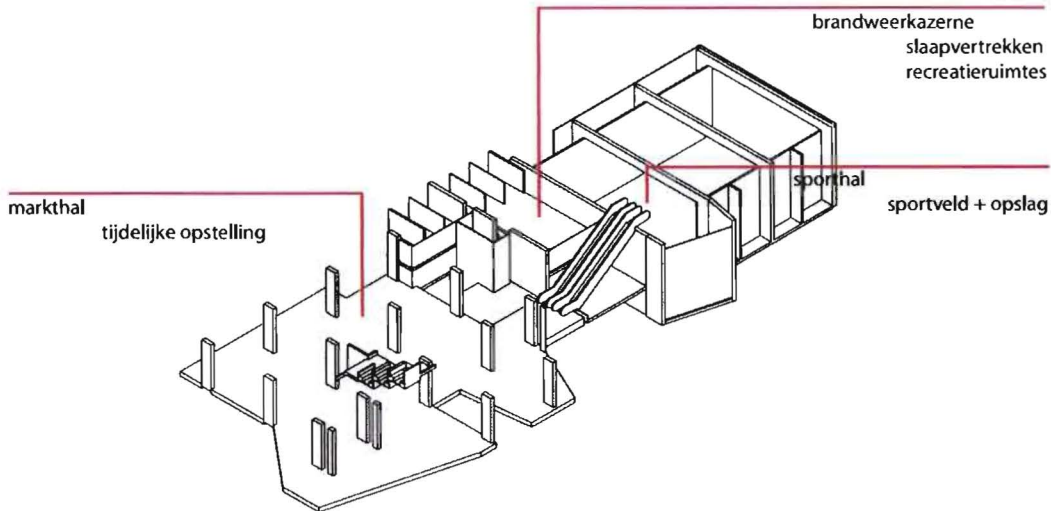
waarop de woningen met een ander stralens 4, 6 en 8 meter geconstrueerd kunnen worden



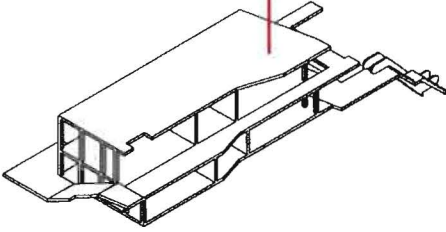
op de onderbouw een dikke plaat (600mm)



onderbouw in beton, stralens van 8 meter h.o.h. in twee richtingen. stijfheid wordt verzekerd door liftkoker en wanden van sporthal

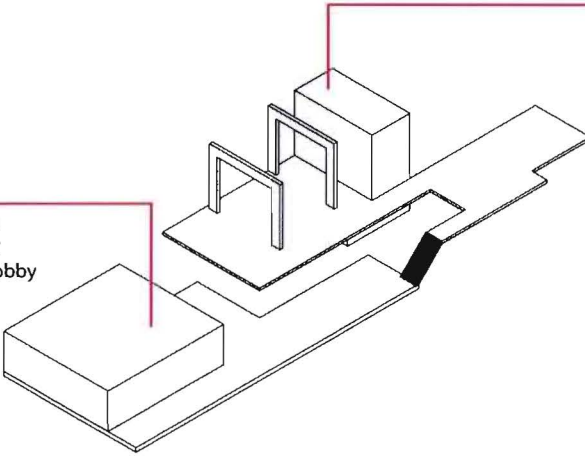


kantoorruimte



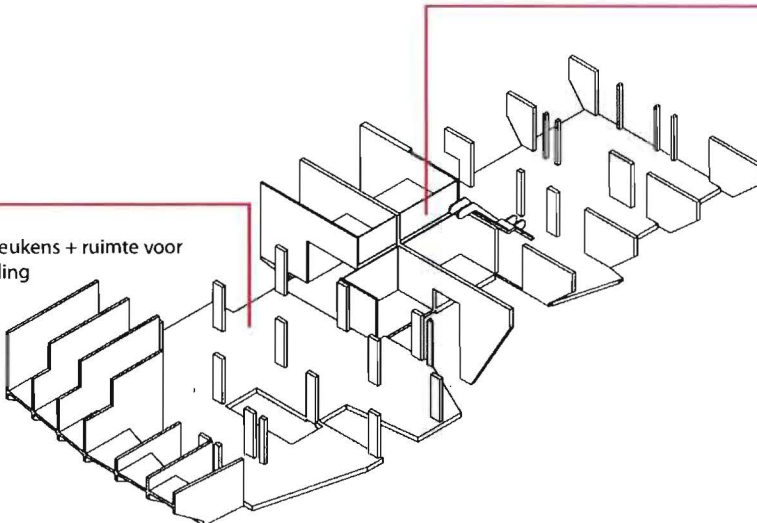
kinderdagverblijf

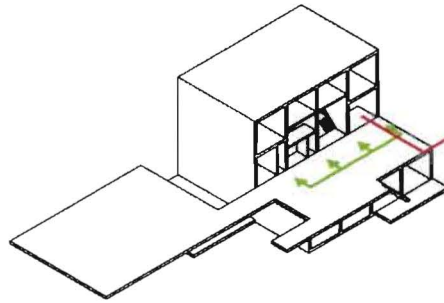
collectieve voorziening
ruimtes voor
vergaderingen/feest/hobby



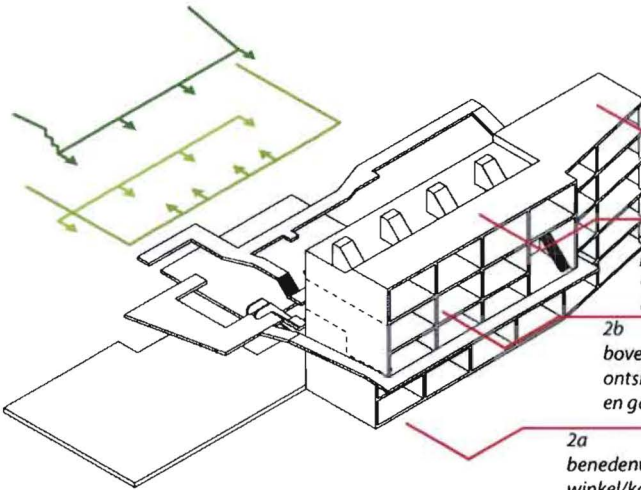
winkelruimte

foodcourt
keukens + ruimte voor
terrasopstelling





4
smalle woningen met
extra diepe beganegrond,
te gebruiken als
studio/werkplaats, ook als
losse ruimte mogelijk

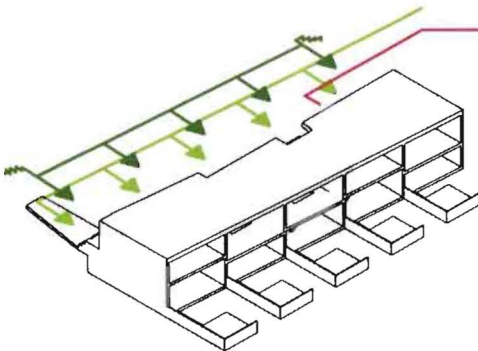


3
vijf hoekappartementen,
met drie ontsluitingstypes

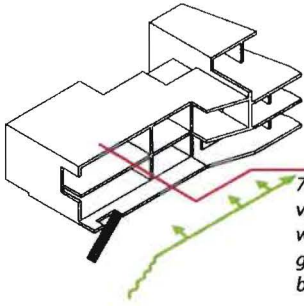
2c
penthouses met daktuin,
ontsloten vanaf galerij
aan binnenzijde

2b
bovenwoning met
ontsluiting aan buitenzijde
en galerij aan binnenzijde

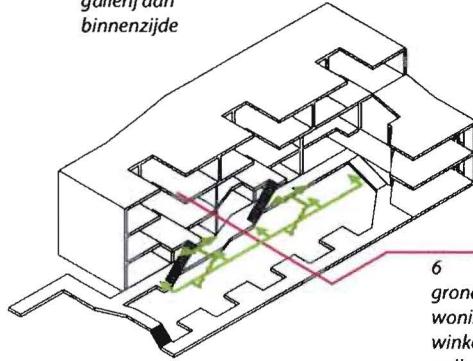
2a
benedenwoning met
winkel/kantoorruimte aan
openbaar gebied



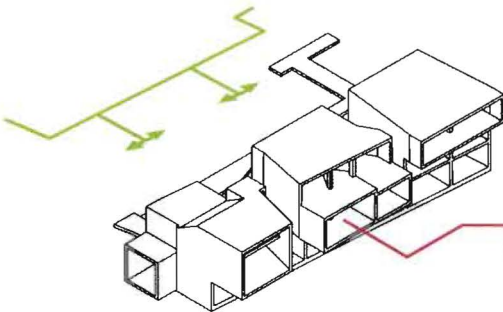
1
maisonnetewoningen
boven commerciële
ruimte, ook ontsloten
aan galerij



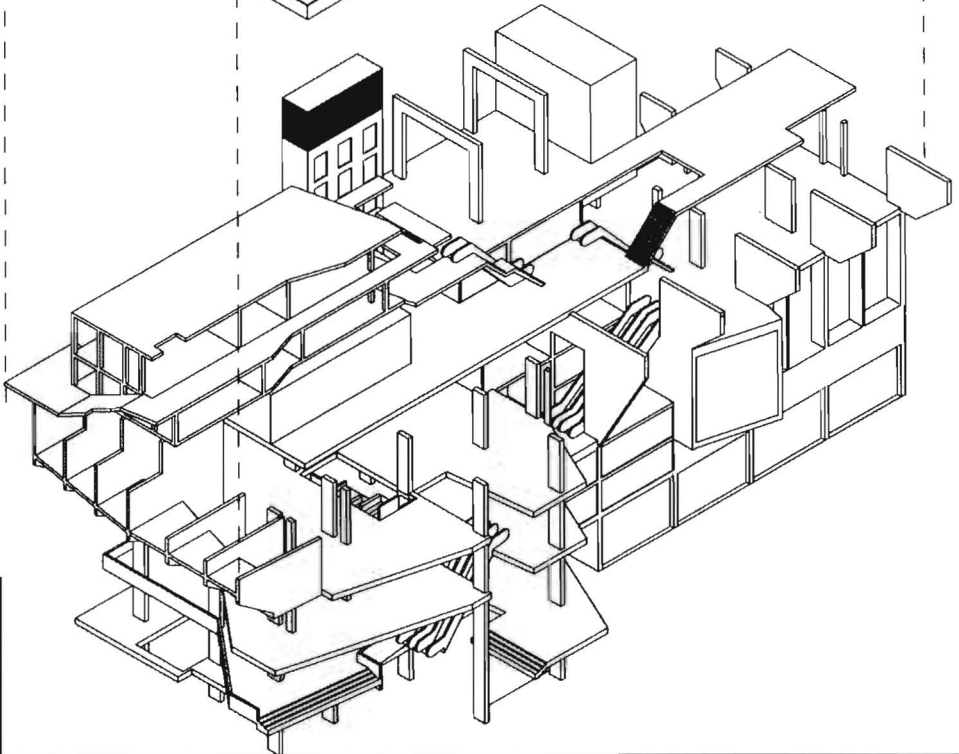
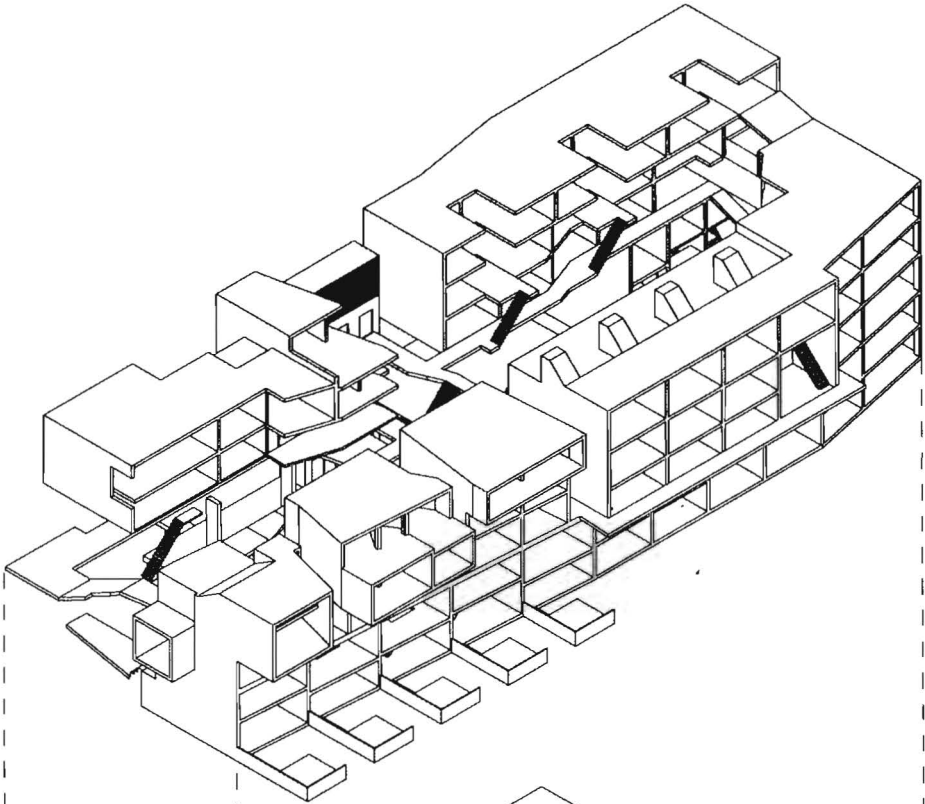
7
vrije sector geschakelde
woningen, ontsloten door
gallerij aan
binnenzijde



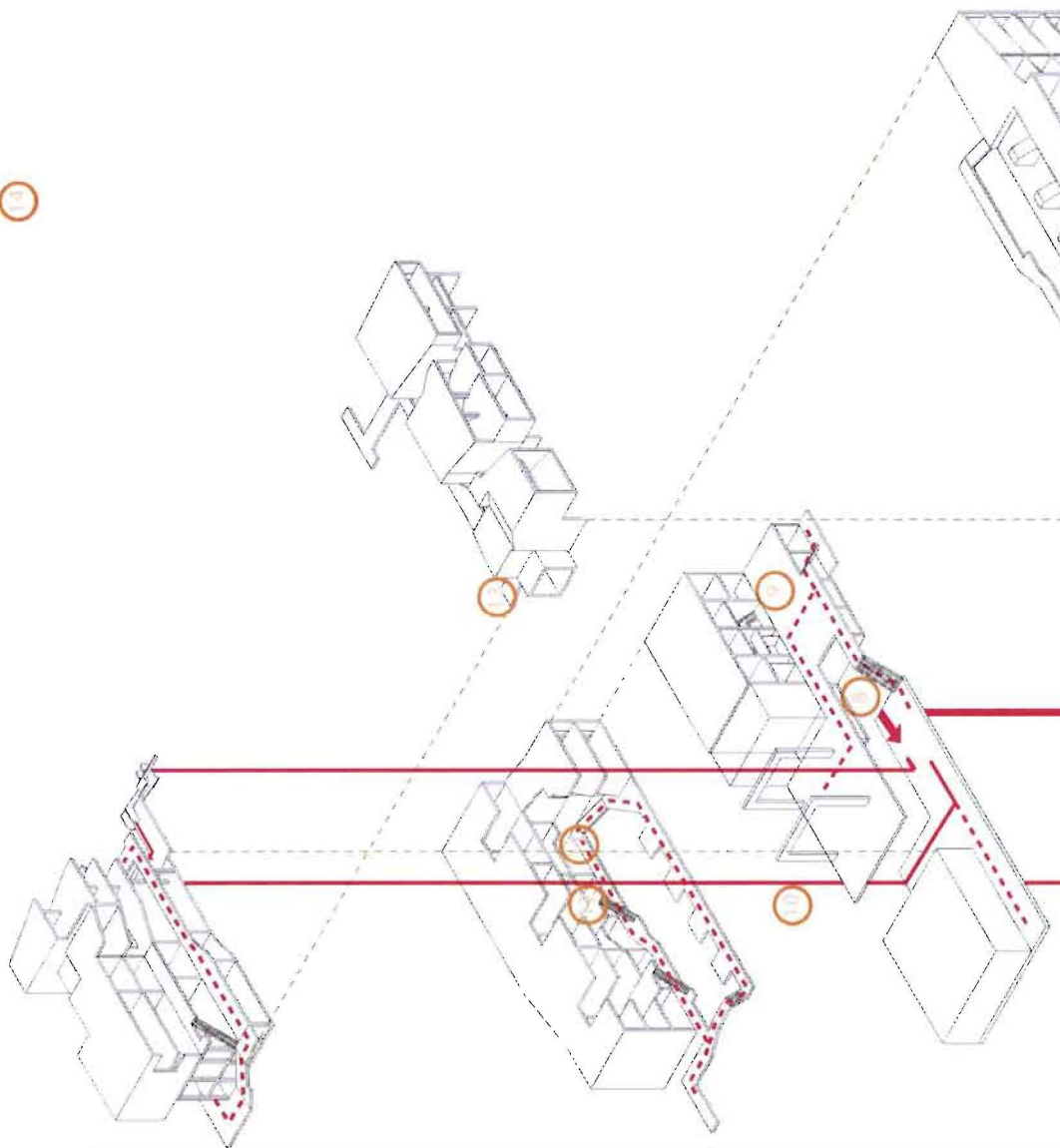
6
grondgebonden
woningen met
winkel/kantoor aan
gallerij. woning ontslot
aan binnenplaats



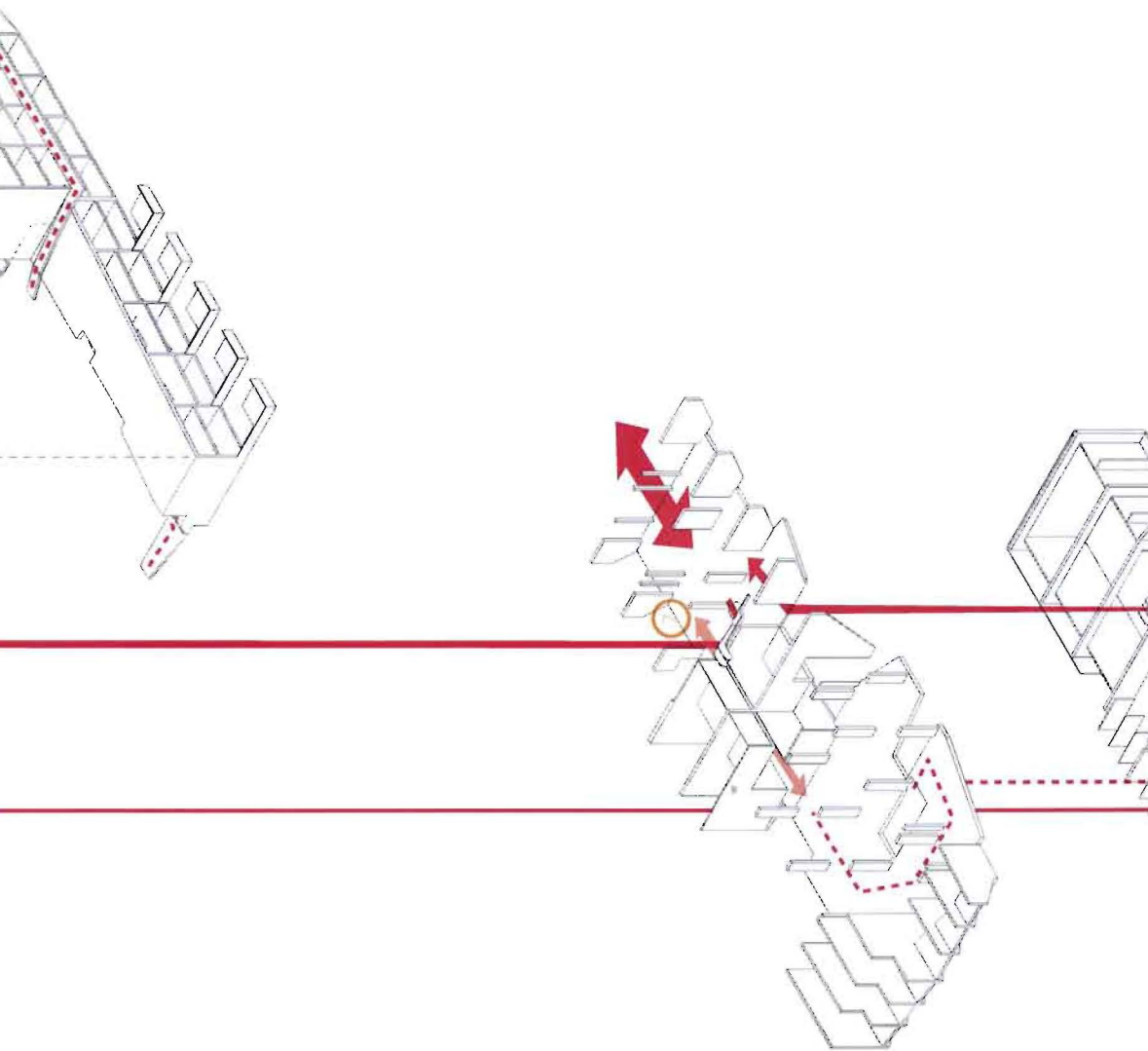
5
twee- onder één kap
woningen, ontsloten met
loopbrug vanaf gallerij



2

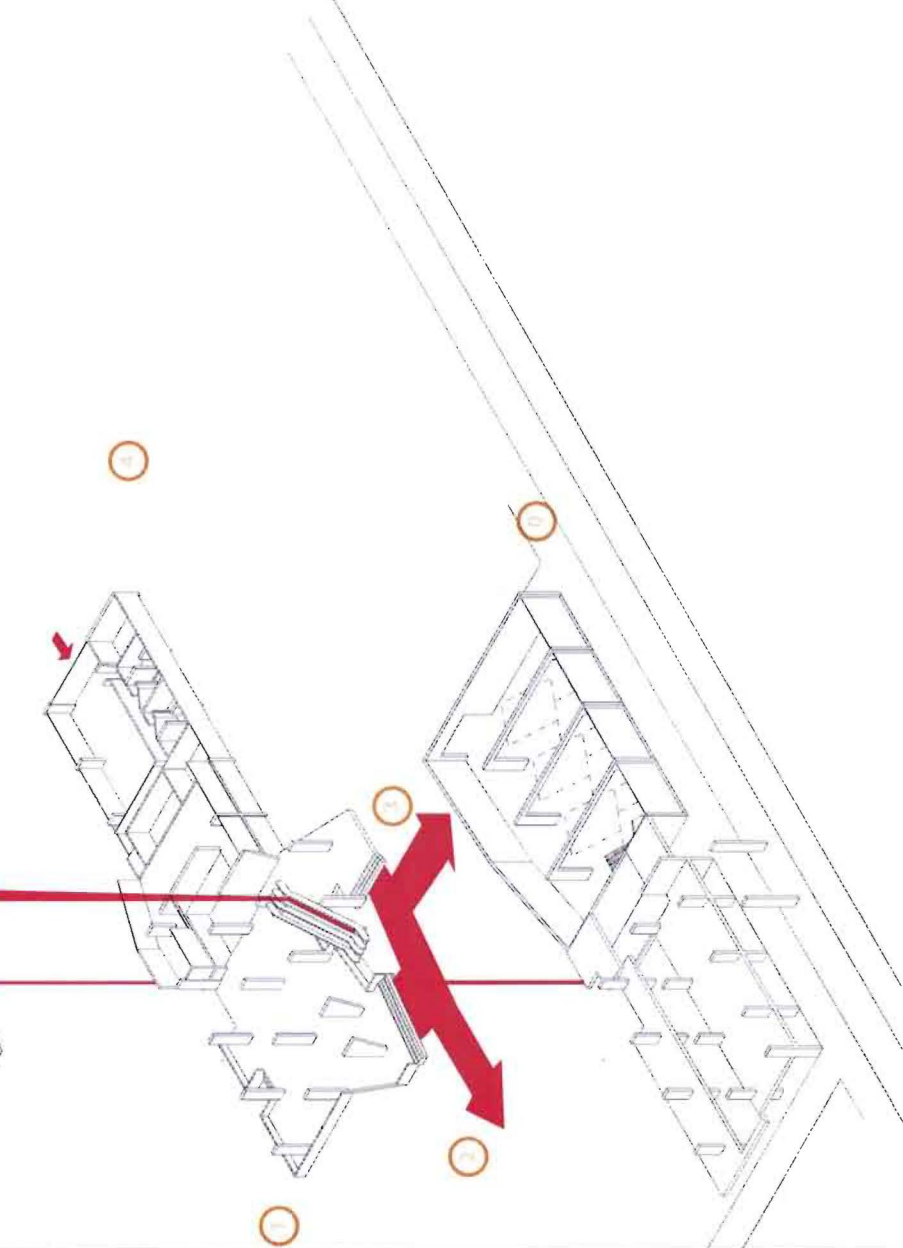


Om een en ander te verduidelijken zullen we een wandeling maken door het gebouw. Allereerst op de begane grond de plek voor de auto, gelegen aan de weg. De brandweerwagens kunnen via een zijweg van de Karspeldreef de remise binnen, waar de zij met de neuzen richting weg geparkeerd worden. Bij nood kunnen ze direct de Karspeldreef op. Met de trap of lift kunnen de brandweermannen omhoog, naar de kantoor en lesruimten. Als zij nog verder omhoog gaan, met de trap die door een intern atrium slingert, komen zij in de privévertrekken. Deze liggen aan de achterzijde van het gebouw, boven de entree van de kazerne. Zij kijken vanuit hun slaapvertrekken uit op het ach-



terliggende pleintje, waar zich dan ook de entree aan bevindt. Naast de remise, ook aan de Karspeldreef, bevindt zich de parkeerautomaat, met ruimte voor tweeëndertig personenauto's. Deze is via een achterstraat te bereiken. Met de lift kom je dan op het verhoogde maaiveld, naar de bovengelegen markthal, of direct naar de woningen.

Als we aan de achterzijde de lift uitkomen en een rondje rond het gebouw maken, valt gelijk op hoe het gebouw eigenlijk nooit als geheel te zien is. Altijd vormt het een onderdeel van de stedelijke compositie van gebouwen. De gevel kan hierdoor vrij simpel blijven en als een soort vliesgevel dienen om licht binnen

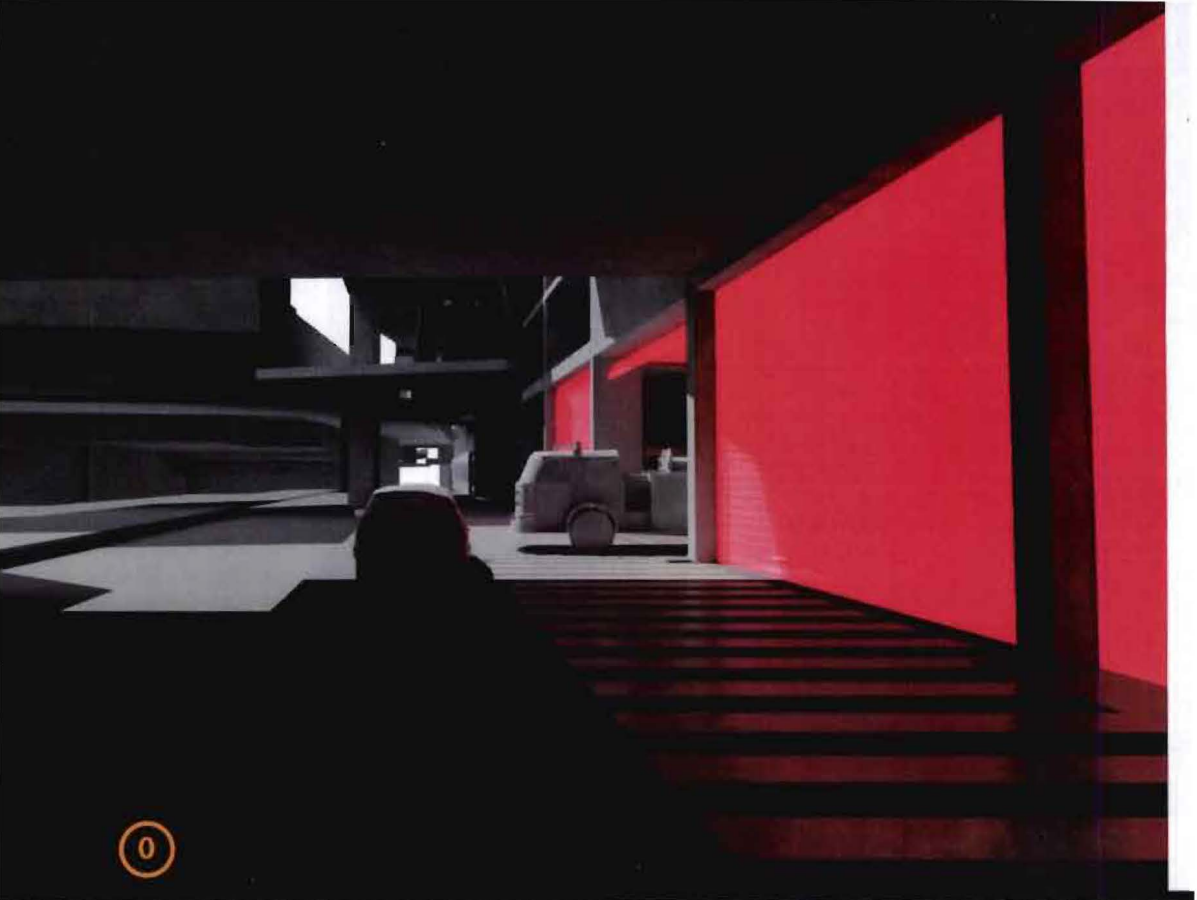


te krijgen en geluid, koude en wind buiten te houden. Getracht is om door middel van het aanbrengen van kleine, herkenbare elementen toch een idee van schaal mee te geven aan de buitenzijde van het gebouw.

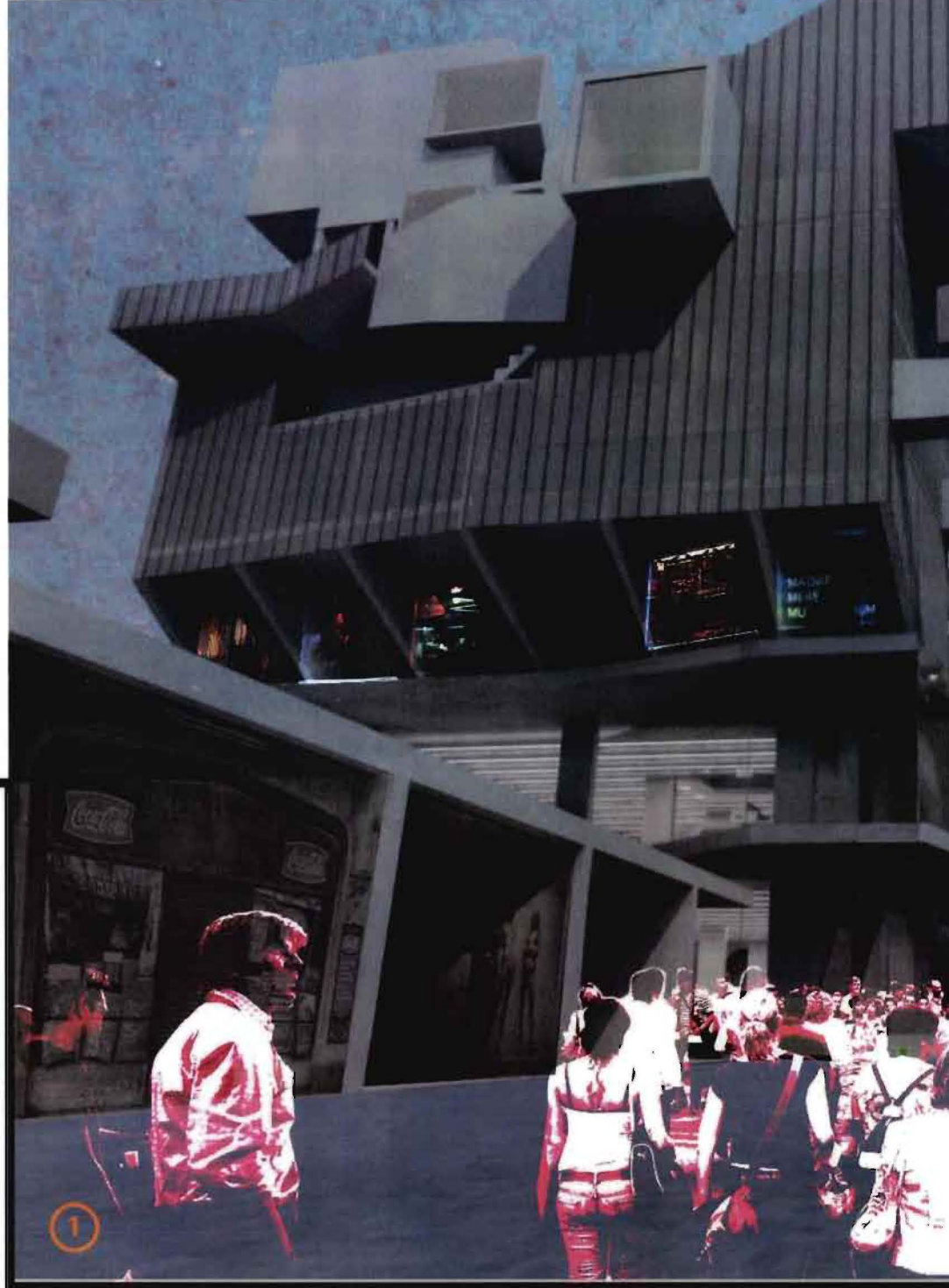
De markthal bestaat uit twee lagen, voor te stellen is dat één laag een meer permanente opstelling heeft, zoals de marktgebouwen in Zuid-Europa, en de andere laag gevuld wordt met daghandelaren. Door middel van een trap die tevens zitplaats biedt voor etende mensen, wordt de markthal verbonden met het food-court. Aan één zijde hiervan bevinden zich de cafetaria's. De mensen die hier komen eten kunnen gebruik maken

van de terrasopstelling op deze vloer, uitkijkend over de soukh. De food-court is eigenlijk een omweg van de commerciële route vanuit de soukh richting de kantoorzone. Als je de route volgt, met aan weerszijden de winkels, kom je uit op dezelfde plek waar de roltrap direct vanuit de markthal aankomt. Tevens vertrekt hier de roltrap die door de vloer van het woongebied steekt. Bij bovenkomst zijn er een aantal commerciële functies, zoals een kantoor aan huis, een atelierruimte, misschien een boetiek aan huis. Dit laatste is van wezenlijk belang. De hoofdfunctie hier is wonen en het meeste extra programma is dan ook gekoppeld als zijnde thuiswerken. De gevel en de opgangen naar de galerijen knijpen de ruimte hier iets samen, waardoor er echt een soort poortwerking ontstaat. Ga je eenmaal verder omhoog, komen de collectieve voorzieningen van het woongedeelte in beeld. Het speelplein, dat grenst aan het kinderdagverblijf, dat als een soort speelrots is vormgegeven, met helingbanen en bruggen, en van waaruit je uitkijkt op de commerciële route. Het speelplein ligt midden in het woongedeelte, waardoor vrijwel alle woningen hierop uitkijken. Nog een verdieping hoger, wordt duidelijker hoe de verschillende routes over en onder elkaar doorlopen. Uitkijkend op de commerciële route, maar wel het gevoel hebbend hier als toeschouwer op neer te kijken. Gaan we nog een trap op, zien we goed hoe de route onderdeel wordt van de gevel, en andersom. De route krijgt op sommige plekken meer maat, waardoor de galerij gebruikt kan gaan worden als balkon, maar ook om bijvoorbeeld de fiets of de Kliko op te bergen.

De gevelschubben openen zich naar het westen, waardoor niet alleen vanuit deze hoek een open gevelbeeld ontstaat, maar ook de avondzon nog net wat licht de woningen in kan schijnen. Uiteindelijk zien we dat het dak echt een landschap is en vrijwel volledig gebruikt kan worden als buitenruimte.



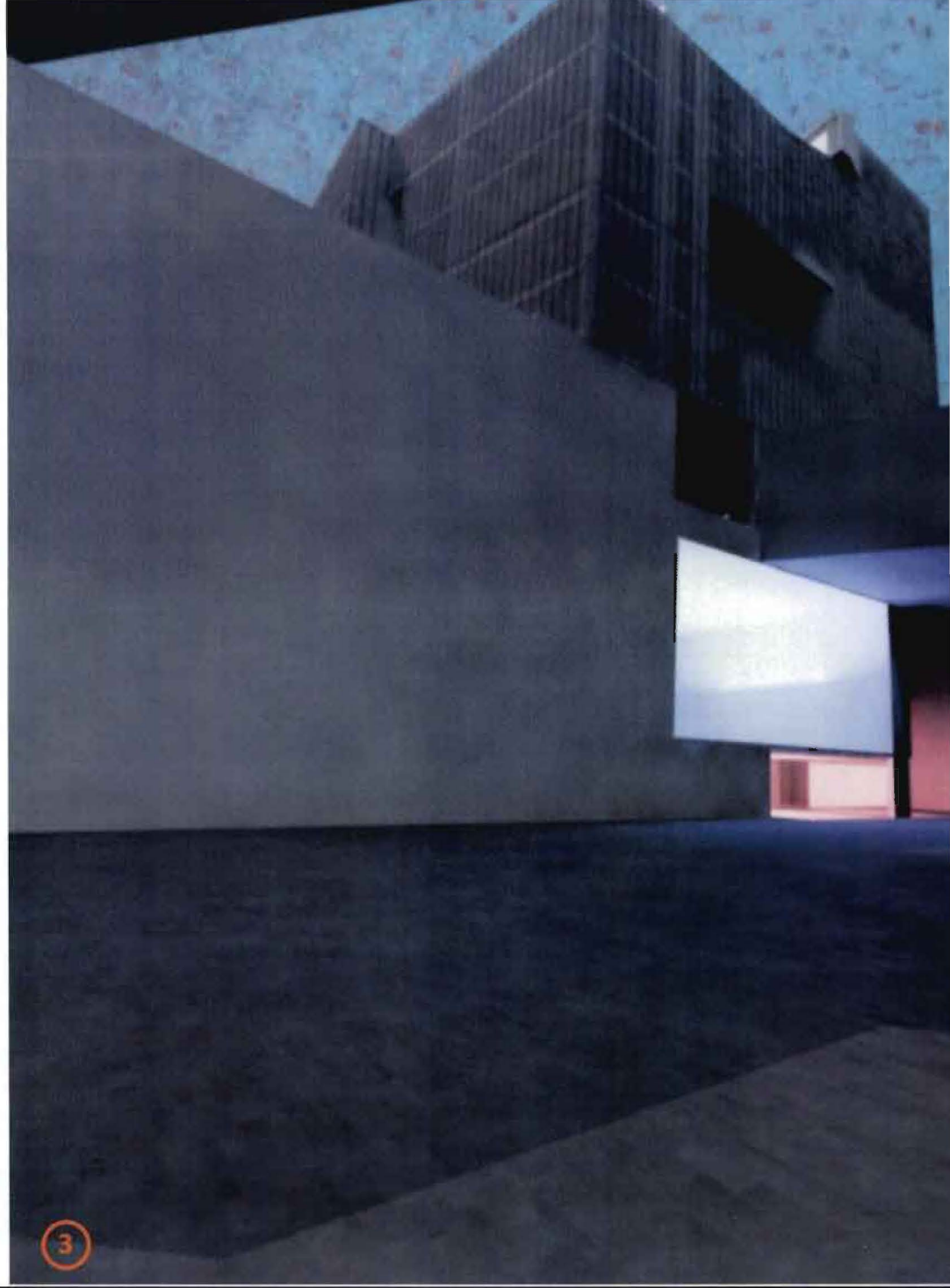
0











3

