



IR. PETER G. DE BOIS

De Stad, duurzaam vitaal

Meervoudig Intensief (duurzaam)

Ruimtegebruik voor stedelijke vitaliteit



Hogeschool van Amsterdam

De Stad, duurzaam vitaal

De Stad, duurzaam vitaal
*Meervoudig Intensief (duurzaam) Ruimtegebruik
voor stedelijke vitaliteit*

Openbare Les

uitgesproken op woensdag 15 juni 2011

door

ir. Peter G. de Bois

Lector MI(d)R (Meervoudig Intensief (duurzaam) Ruimtegebruik) in het
domein Techniek aan de Hogeschool van Amsterdam

HVA PUBLICATIES

HvA Publicaties is een imprint van Amsterdam University Press.
Deze uitgave is tot stand gekomen onder auspiciën van de Hogeschool van Amsterdam.

Omslagillustratie: *Witte virustulp tussen rode tulpen*, Peter van den Berg, fotocollectie Hogeschool van Amsterdam

Vormgeving omslag: Kok Korpershoek, Amsterdam

Opmaak binnenwerk: JAPES, Amsterdam

ISBN 978 90 5629 688 9

e-ISBN 978 90 4851 489 2

© P.G. de Bois / HvA Publicaties, Amsterdam, 2011

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voorzover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16B Auteurswet 1912 j° het Besluit van 20 juni 1974, Stb. 351, zoals gewijzigd bij het Besluit van 23 augustus 1985, Stb. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 3051, 2130 KB Hoofddorp). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.

Inleiding

Stedelijke vitaliteit, Fatum of Fortuna?

De stad bestaat dankzij een langdurig en continu proces van meervoudig intensief 24/7 functioneel ruimtegebruik. Meervoudig intensief in publiek private programma's, en in gebruik en betekenis voor bewoners, gebruikers en investeerders van de stad. Bovendien meervoudig in zijn fysieke sociale en economische systemen om zichzelf optimaal in stand te houden. Het resultaat daarvan is stedelijke vitaliteit. Steden zijn daarmee meer dan ooit de sociaal-economische kernen van onze (internationale) samenleving, en binnen enkele decennia zal zeventig procent van de wereldbevolking in steden leven.

De afgelopen zestig jaar zijn onze steden in omvang vertienvoudigd. Bovendien heeft de samenleving zich sociaaleconomisch geëmancipeerd en zich de middelen verschaft om vrij te bewegen. Tegelijk doet zich een proces van ruimtelijke en sociaaleconomische fragmentatie voor, dat een groot gevaar vormt voor de continuïteit van stedelijke vitaliteit, waardecreatie en behoud van kwaliteit.

Zowel deze fragmentatie als de veranderde financieel-economische omstandigheden vereisen vanuit de ruimtelijke disciplines en de politiek een herbezinning over de randvoorwaarden die van essentiële betekenis zijn voor de vitaliteit van onze steden. We moeten voor de komende lange termijn meer doen met minder geld. Dat betekent dat beslissingen meer dan ooit gebaseerd moeten zijn op essentiële parameters, consensus en draagvlak vanuit inzicht en kennis.

We moeten vorm geven aan de synergie tussen publiekruimtelijke dynamiek – het stedelijke netwerk met (im)materiële *urban flows* –, privaatrūimtelijke dynamiek – meervoudige programma's –, en individuele en/of collectieve 24/7 gebruiksdynamiek van de stad door ons allemaal.

Een vitale stad is een adaptieve en flexibele stad, waarin wij de voortgang van onze beschaving faciliteren; bij die voortgang moeten wij ons tevens realiseren dat er grenzen aan het fysieke draagvlak van de aarde zijn.

In deze lezing ga ik in op de opgave die ons de komende jaren te wachten staat. Een opgave die iedereen aangaat, want *De Stad, duurzaam vitaal* gaat in essentie over de kwaliteit van fysieke, economische en sociale relaties, over circulaire ketens en parallelle systemen. Het meervoudig intensief en vitaal in stand houden van onze steden is een publieke taak die niet zonder de betrokkenheid van burgers kan.

Wat maakt steden vitaal

Stedelijke structuren in transitie

Steden zijn in toenemende mate de plaats waar mensen wonen, werken en verblijven. Op dit moment leeft vijftig procent van de wereldbevolking in stedelijke en metropolitane gebieden en men verwacht dat dit percentage de komende decennia zelfs zal groeien naar zeventig procent. Er is een proces van herschikking en functioneelruimtelijke concentratie op mondiale schaal gaande die geïnitieerd wordt vanuit continentale, internationale logistieke systemen enerzijds en lokale en globale investering- en arbeidspotentie van die metropolitane gebieden anderzijds. Het is een onomkeerbaar proces dat zich overal laat gelden, ongeacht de verschillen in het drieluik van fysieke, sociale en economische randvoorwaarden.

De inrichting van die fysieke wereld is een complexe opgave. Zij moet met behulp van allerlei managementprocessen een preciaire balans zien te vinden tussen aan de ene kant wat de samenleving in sociaal-culturele en economische zin van belang acht en vereist, en aan de andere kant de wijze waarop dat vorm moet krijgen in stedelijke structuren, het publieke domein en de architectuur van objecten en elementen voor activiteiten, functies en wonen. Een preciaire balans derhalve tussen publieke en private behoeften gerelateerd aan wat in de topografie voorhanden en mogelijk is.

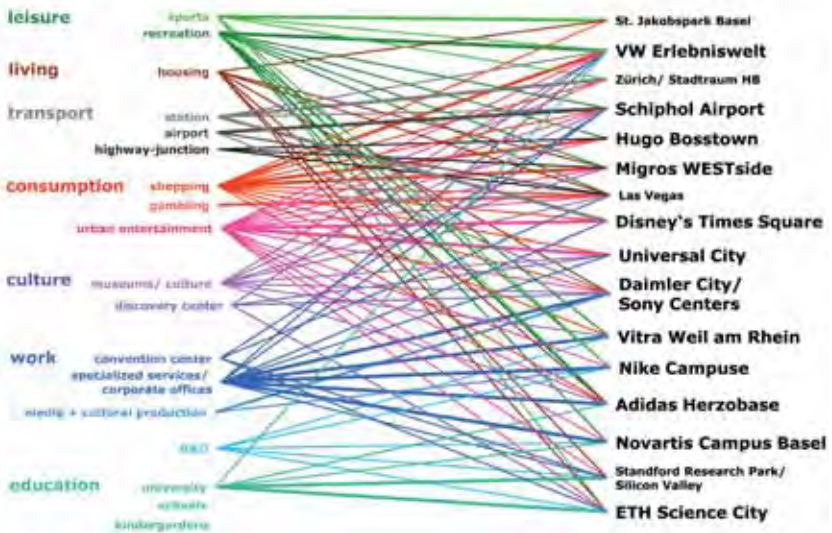
Het gaat om *urban flows* en *rules of engagement*, om het intelligent managen en faciliteren van de immense creatieve fysieke concentratie van mensen die stedelijke gebieden hun betekenis en cultuur geven.

De moderne, actuele stad wil zijn betekenis in hoge mate ontleen aan zijn stedelijke identiteit. Het lijkt het ultieme middel om aantrekkingskracht te genereren waarmee een *flow* van *human capital* ontwikkeld en gebonden kan worden aan de stedelijke context, die zich daarmee opnieuw kan uitvinden en continueren. Steden zijn door *city branding* in een onderlinge strijd verwickeld om een rating te krijgen op de ladder van intrinsieke, eigenstandige, authentieke stedelijke vitaliteit (afb. 1).

Dynamiek door continuïteit

Wat we willen van de stad en het stedelijke leven is in wezen niet veranderd. Nog steeds is de observatie van Giovanni Battista Nolli (Nolli, 1748) waarin hij de topografie van de stad Rome in een kaart tekent, representatief voor wat wij nodig hebben van de stad. Zijn stadskaat laat naast het hele publiekruimte-

HUBs to MUDs



Afbeelding 1. Indicatoren van *city branding*.

lijke netwerkframe van straten, stegen, pleinen en parken ook het geheel aan privaatruintelijke interieurs zien die tezamen het voor collectief gebruik beschikbare domein zichtbaar maken. Een vitale combinatie van stedelijk en architectonisch interieur. Dat klinkt voor ons niet als iets nieuws, maar het was in die tijd een ontdekking: het onderscheid tussen collectief te gebruiken ruimtes in publiek en privaat eigendom. Het is op zich een gedachte waard ons te realiseren dat dit onderscheid tussen publieke en private collectieve structuren nog steeds de basis vormt van de stedelijke kwaliteit en vitaliteit in al zijn varianten en typologieën.

Ondanks het voortschrijden van de tijd, de enorme ontwikkeling van de steden en het feit dat wij als bewoners andere eisen zijn gaan stellen, is het gebruik van het publiekprivate domein in essentie niet veel veranderd. Belangrijke gebieden en bestemmingen (*anchor points*) in de stad – zoals bijzondere programma's (bijvoorbeeld musea), pleinen, parken en markten – hebben zich in detail aangepast aan de geest van de tijd, maar hun positie in de stadsplattegrond als *anchor point* en hun sociaaleconomische betekenis zijn niet aangeast, maar eerder versterkt (afb. 2). Ondanks verschillen in lifestyle komen mensen daar samen en kiezen er voor een terras of plek die in overeenstem-



Afbeelding 2. Actuele positie van de markten op de 19de-eeuwse binnenstadsring van Amsterdam en daarbuiten.

ming is met de eigen stijl van leven. Voor de een is dat het Grand Café, voor de ander de Engelse pub.

Het stedelijk netwerkframe van straten functioneert daarnaast als het belangrijkste publiekruimtelijke stelsel. Ondanks metro en dergelijke niet alleen voor verplaatsing, maar ook als generieke informatiebron voor het begrijpen van de stadsplattegrond en alles wat daarin als bestemming en programma geplaatst is. Het is een geheel van informatie dat we in ons dagelijks gebruik van de stad nodig hebben als cognitieve kaart: onze persoonlijke, interne Tom-Tom. Een dergelijk stedelijk frame is tevens de basis voor een grote gebruiksflexibiliteit, een vermogen andere dan de aanwezige functies en programma's in zich op te nemen. Zo is de Amsterdamse grachtengordel gezien zijn oorspronkelijke rol en inrichting op basis van huidige inzichten te beschouwen als een soort stedelijk distributiekamp. Gezien het belang van waardecreatie

van het vastgoed op dit moment, toont dat gebied een sterk adaptief vermogen en is daarmee een drager van stedelijke kwaliteit.

Continuïteit door dynamiek

Het creëren en in stand houden van sociale en economische waarde is cruciaal voor het succes van de stad. Inzicht in de fysieke condities die dat kunnen faciliteren is van essentiële betekenis. Er zijn veel interessante voorbeelden, ik wil enkele noemen. Ik denk in de eerste plaats aan de aanleg in de 19de eeuw van de Parijse boulevards door Haussmann, die ervoor zorgde dat het van oorsprong middeleeuwse labyrintische stratensysteem van Parijs een ‘structuur-update’ kreeg die de stad uiteindelijk in één keer tot de top van de Europese cultuur en economie bracht. Hij zocht bewust naar goedkope gronden voor zijn transformatie en stimuleerde inversieprocessen en private investeringen voor winkels en bedrijven. Een fysiekrumtelijke transformatie die een sociaal-economische emancipatie van de stad en zijn bewoners tot gevolg had.

Ook een goed voorbeeld is Berlage, die in zijn plan voor de verdere uitbreiding van Amsterdam aan de zuidzijde van de stad op zorgvuldige wijze zorg droeg voor een optimale hechting aan het bestaande stedelijke gebied van de 19de-eeuwse grachtengordel en het stedelijk centrum van de stad Amsterdam. Hij heeft daarmee niet alleen een vitale stedelijke structuur ontworpen, maar tevens goede voorwaarden gecreëerd voor de latere uitbreiding naar Buitenveldert en Amstelveen. Het door hem ontwikkelde Amsterdam-Zuid functioneert als een *stepping stone*, een functioneelruimtelijke schakel tussen de oude stad en de nieuwe, tot en met Amstelveen.

In afbeeldingen 3 en 4 wordt duidelijk hoe het plan Berlage zich op basis van twee belangrijke lokale *anchor points* – de Maasstraat en het Olympiaplein – hecht met het omliggende, stedelijke gebied. Alle aan deze straten geadresseerde huishoudingen hebben een directe relatie met deze *anchor points*. De Franse bakker aan het Olympiaplein heeft dit begrepen en is vanwege de kwaliteit van zijn brood een persoonlijk *anchor point* voor velen. In tegenstelling tot het plan van Berlage toont de analyse van het Osdorpplein en het Kasterleypark in het Van Eesteren-plan een geheel ander beeld. Hier wordt duidelijk dat dit stadsdeel geen direct gekoppelde *stepping stones* heeft en in zijn geheel juist los ligt van de centrale stad.

Tot slot wil ik de stad Barcelona aanhalen: een voorbeeld waar – vanuit een specifieke morfologische context – uit een historische kern en een geheel aan verspreid liggende ‘buurtschappen’ en landschappelijke elementen een geheel is ontstaan door het Cerdà-grid. De bestaande elementen zijn juist door hun uitzonderlijke betekenis vitale dragers van de stedelijke cultuur, en het ‘stedelijk merk’ geworden. Het Cerdà-grid is een generieke verbindingsstructuur en



Abbeelding 3 en 4. Lokale *anchor points* in Plan Berlage in Amsterdam-Zuid, en vergelijking met Osdorp, 1-2-3-ordeanalyse en stedelijke dragers.

in fysiekrumtelijke zin de regel tussen de uitzonderingen – en daardoor helder, efficiënt en vitaal.

Spiro Kostof beschrijft dat heel mooi als het proces van *synoecism* (Kostof, 1999), de wijze waarop naast elkaar liggende, bestaande ‘buurtschappen’ en nederzettingen tot een geheel groeien door het tussengebied te ontwikkelen en daarmee de bestaande delen aaneen te rijgen. Soortgelijke processen hebben zich in Utrecht afgespeeld doordat een verzameling afzonderlijke buurtschappen zich tot een stedelijke eenheid ontwikkelden door het bouwen van een stadsmuur voor hun verdediging.

De erfenis van de 20ste-eeuwse stad

Onze steden worden verbouwd, ze zijn onder constructie, zowel fysiekrumtelijk als sociaaleconomisch. Met name in onze Randstad is er geen stad zonder grootstedelijke transformatieprojecten op verschillende schaalniveaus van zijn grondgebied en daarbuiten (afb. 5 en 6). We worden er dagelijks mee geconfronteerd. De Nederlandse samenleving wordt ook verbouwd en ondergaat een ingrijpende verandering van haar sociaaleconomische regelparadigma. Een transitieproces dat reeds vanaf de jaren 80 van de vorige eeuw gaande is, en waarvan het einde nog steeds niet in zicht is.



Afbeelding 5. Nieuwe kaart van Noord.



Afbeelding 6. Amsterdam Metropolitan Area (AMA).

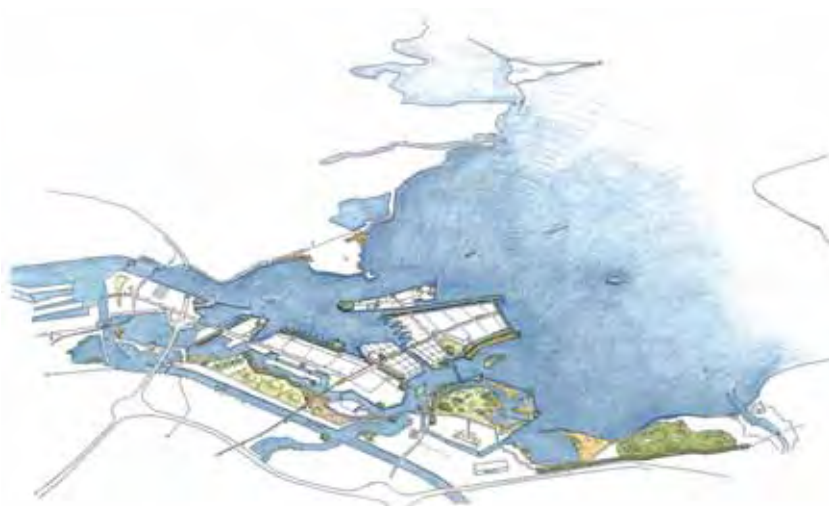
Zo laat het planconcept van IJburg in Amsterdam – dankzij de lange geschiedenis van zijn planvorming vanaf de jaren 60 – die transformatie van het maatschappelijk paradigma via het stedenbouwkundig ontwerp duidelijk zien. Het plan van architect Bakema uit 1964 toont een krachtig collectivistisch stadsconcept waarin voor iedereen ongeveer dezelfde condities worden gefaciliteerd. De doorsnede van de centrale as representeert deze condities; er waren kennelijk geen redenen daar variatie in aan te brengen. Een maatschappelijk principe lag ten grondslag aan onze samenleving: gelijkheid, vrijheid en broederschap. De staat faciliteerde de zorg voor het broederschapmodel en het individu was redelijk vrij in zijn keuze voor studie, werk, wonen en levensopvatting. Want we waren weliswaar niet hetzelfde, maar wel gelijk voor de wet.

De planconcepten van de jaren daarna representeren via architectonische vormconcepten een zoektocht naar de essentie van de stad en de definitie van stedelijkheid. Het uiteindelijke plan heeft de historische relatie met de stad – de typologie van het stedelijke bouwblok – als basis voor een heldere publiek-private ruimtelijke samenhang en voor het meervoudig intensief ruimtegebruik weer opgepakt: een definitieve breuk met het paradigma van het Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM, 1928-1959) (afb. 7.1-7.5).

Inmiddels zijn we van een centraal geleide, collectivistische samenleving met een hoog broederschapgehalte – een zorgzame samenleving – veranderd in een individualistische. Daarin is met name de rol en positie van de centrale overheid ten opzichte van marktpartijen sterk veranderd. De opeenvolgende fases van politieke afbakening en ruimtelijke taakstelling van de kabinetten toont een grote ambivalentie ten aanzien van de regievraag. Onder het mom van 'je kunt maar één ding tegelijk' kijken de recente regeringen, uit noodzaak en deels uit eigen interesse en *exposure*, bij voorkeur omhoog naar wat er in Europa gebeurt. Helaas worden de lagere overheden niet op een zodanige wijze gefaciliteerd dat zij het ontstane beleids- en uitvoeringsvacuüm kunnen dichten.

De vraag naar de essentie van het algemene belang ten opzichte van die van het persoonlijke is aan de orde van de dag.

De plaatselijke politiek heeft zich in dat vacuüm sterk kunnen profileren, niet altijd ten gunste van haar taak en de kwaliteit van de stad. Wethouders kunnen het zich kennelijk veroorloven de waan van de dag van hun electoraat als basis voor hun beleid te nemen, en dat toont het enorme gebrek aan regie vanuit de politieke tussenlaag, namelijk die van de provincies en/of de regionale politiek. Het is niet voor niets een feit dat de laatste decennia vrijwel geen enkel beleids-



Afbeelding 7.1-7.5. IJburg en andere plannen.



Afbeelding 8.1-8.2. Vergelijking historische stad Parma en CIAM-*footprint* van Saint-Die.

voornemen van de landelijke politiek ook daadwerkelijk tot uitvoering is gekomen.

De samenleving is gebaat bij structuurdenken in plaats van conjunctuurdenken, want dat laatste is te veel onderhevig aan kortetermijnhandelen en individueel sentiment.

De expansie van de 20ste eeuw

Het proces van deregulering in Nederland liep parallel aan het mondiale reguleringsproces. Veel steden hebben zich in dat proces de afgelopen zestig jaar in een enorm tempo ontwikkeld en zijn geëxplodeerd. Het grondgebied van steden is in zeer korte tijd verveelvoudigd. In Nederland is het landschap, door het bouwen in relatief lage dichtheden, in een conditie van stedelijke spreiding gebracht. Daarnaast heeft de toepassing van de CIAM-principes van functiescheiding de stad geen goed gedaan en feitelijk aan de rand van het faillissement gebracht. Het heeft een algemene overmaat aan publiek domein in nieuwe stedelijke gebieden tot gevolg gehad (afb. 8.1-8.2). Het zijn gebieden waarvan het functioneren door gebrek aan context en extensief gebruik sterk ter discussie staat, terwijl het tegelijkertijd een enorme wissel trekt op de gemeentelijke financiën om ze in stand te houden.

Het resultaat van de snelle en ongebreidelde groei is een in vele facetten en schaalniveaus gefragmenteerde en versnipperde samenleving op sociaaleconomisch en fysiekruimtelijk gebied. De consequenties daarvan zijn zichtbaar en voelbaar aanwezig. Het is een logisch gevolg van een langdurig proces van expansie zonder echte momenten van consolidatie om die snelle ontwikkeling te toetsen aan inhoudelijke kwaliteiten. De wereld manifesteert zich als een labrynt. Er is niet voor niets een enorme vraag naar een herdefiniëren, een

hervinden en herverbinden van fysiekruimtelijke netwerken, sociaaleconomische *flows* en interactieve logistieke ketens, om te kunnen komen tot op elkaar betrokken vitale en duurzame processen.

We hebben de stad tot dorp gemaakt. De stad is uitgehold in zijn draagvlak, de beschikbaarheid en breedte van het voorzieningenaanbod, en in zijn culturele identiteit aangetast.

Het bouwen van eindeloze gebieden met grondgebonden gezinswoningen en laagbouw – door de markt als ongeschreven standaard geprofileerd – heeft de stad sociaaleconomisch in een wonderlijke spagaat gebracht. Kan een stad op een dergelijke manier bestaan, kan stedelijk leven zich op deze manier in stand houden? Hebben we met deze keuze het begrip ‘stad’ en zijn identiteit niet te grabbel gegooid en de burger voor de schijn gesteld in de stad op eenzelfde wijze te kunnen wonen als in de dorpen en kleine kernen daarbuiten? De stad staat voor een bepaalde manier van leven, met een specifieke manier van wonen en sociale interactie, anders dan die van buitenwijk of dorp.

Structurele fragmentatie

Een van de prominente problemen is dat landschappelijke en stedelijke gebieden zijn versneden door grootschalige infrastructuur. Verkeersstructuren van steden worden vanuit verkeerslogistiek geoptimaliseerd. Ze zijn geen vestigingslocatie voor werk en voorzieningen en bieden geen houvast meer voor herkenning, oriëntatie en toegankelijkheid.

Wat gescheiden is, wordt niet opnieuw verbonden, en gebiedsgebonden identiteiten en betekenissen gaan door gebrek aan relatie en aandacht verloren.

Stedelijke gebieden hebben door het positioneren van infrastructuur aan hun grenzen de relatie met het omringende landschap verloren, en bewoners zijn het zicht op die relatie kwijt en kennen de wegen niet die hen ermee kunnen verbinden.

In ons onderzoek naar de relaties van een van de oudere Nederlandse *new towns*, Zoetermeer, met zijn omliggende landschap – waaronder het potentiële metropolitane park de Groenblauwe Slinger bij de rivier de Rotte aan de oostzijde van de stad – wordt die scheiding tussen stad en landschap duidelijk. Tevens wordt duidelijk hoe slecht de interne en externe structuur van de stad op elkaar aansluiten. De stad verliest daarmee de mogelijkheden deze relaties



Afbeelding 9.1. Analyse oost-gezicht van Zoetermeer.

Afbeelding 9.2. Analyse west-gezicht van Zoetermeer.

tot een gevarieerde identiteit van het publieke domein te maken en daarmee van vitale betekenis voor gebruikers en investeerders. Het onderzoek vond plaats op basis van een van onze nieuwe R&D-analysesmethodes, de 1-2-3-orde. Met deze methode is een groot aantal situaties in steden onderzocht – waaronder stedelijke *anchor points* en landschappelijke relaties van steden –, en met verrassende resultaten als gevolg.

Observeren

Het stadslandschap van Zoetermeer

De analyse op basis van de hierboven genoemde 1-2-3-orde toont twee van de vier ‘gezichten’ van Zoetermeer, waarin de externe hechting van de stad en de interne toegankelijkheid vanuit de stedelijke grens zichtbaar is. De stadsgrens is met een rode lijn gedefinieerd. De analyse toont hoe gebrekkig en vrij nihil de toegankelijkheid van de oostzijde van de stad is, hoe immens groot de relatie met het metropolitane parkgebied van de Groenblauwe Slinger zou kunnen zijn en hoe groot de hechting in het stedelijk gebied van Rotterdam is (Paul, Van de Walle & De Bois, 2009) (afb. 9.1).

De tweede illustratie toont de hechting van de westgrens. Het laat een ongekend sterke relatie met de stad Den Haag tot en met Scheveningen zien (afb. 9.2). Tegelijkertijd wordt duidelijk dat de ruimtelijke drager daarvan ook de binnenstedelijke toegankelijkheid in Zoetermeer regelt. Het is een van de weinige historische lijnen die in het stadsplan aanwezig zijn. Ook is zichtbaar dat



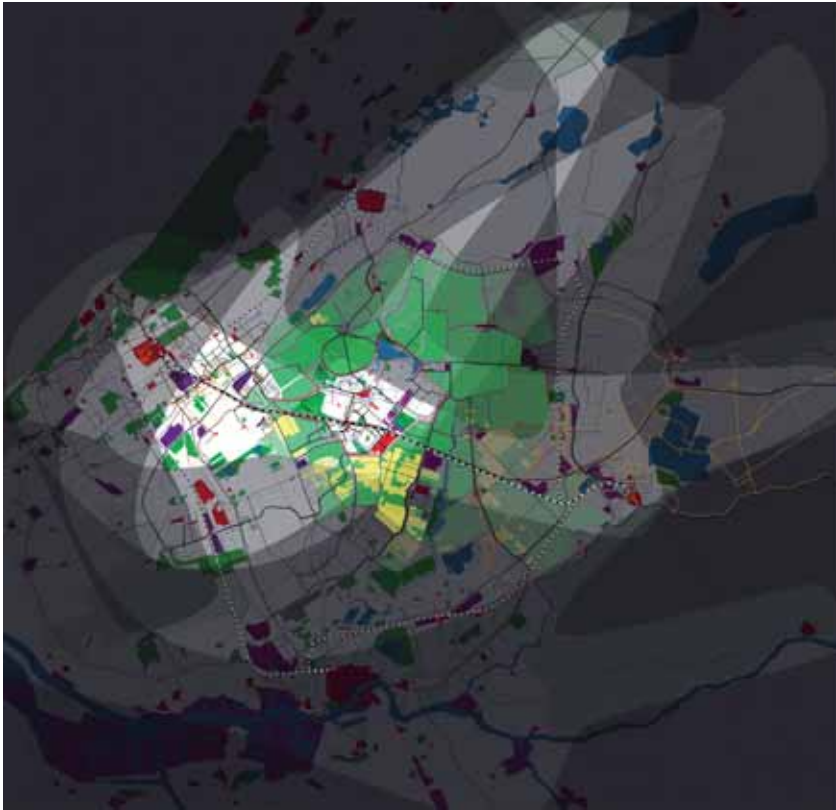
Afbeelding 10.1. Analyse oost- en westgezicht Zoetermeer.

Afbeelding 10.2. Oost- en westgezicht, met bewerking oost/west-dominante lijnen.

de externe hechting met Den Haag sterker is dan de interne hechting in Zoetermeer zelf. De analyse onderschrijft daarmee het feit dat Zoetermeer is ontwikkeld vanuit een grondongebonden stedelijk concept waarin een sterke scheiding van verkeerssoorten uitgangspunt was. De stad Den Haag biedt bewoners een fijnmazig netwerk aan publiekruimtelijke verbindingen om lokale en stedelijke bestemmingen te bereiken, terwijl dat in Zoetermeer vrijwel niet mogelijk is.

Als we de oost- en westkaart over elkaar heen plaatsen, kunnen we vaststellen of er een samenhangende ruimtelijke continuïteit voorhanden is in het stedelijk frame van Zoetermeer (afb. 10.1-10.2). Helaas is dat nauwelijks het geval, met alle gevolgen van dien voor de sociale en economische activiteiten en investeringen in de stad, terwijl ook de eerdergenoemde mogelijkheden om identiteiten te creëren op basis van de verschillende relaties niet tot stand komen.

Het bereikbaarheidsmasker toont de hechting en toegankelijkheid vanuit alle gezichten (noord, oost, zuid en west) en de infrastructurele systemen van de stad (A20, NS en Randstadrail), geplaatst op een ondergrond met alle beschikbare *anchor points* in de regio. Het geeft een beeld welke gebieden via die infrastructurele systemen optimaal worden bediend en daarmee een vitale sociaaleconomische positie kunnen ontwikkelen en/of behouden (De Bois, 2010) (afb. 11).



Afbeelding 11. Totale bereikbaarheidsmasker Zoetermeer inclusief *anchor points* in de regio.

De parallelle en seriële stad

Als je de hechting en toegankelijkheid van *anchor points* zoals pleinen in oude en nieuwe steden met elkaar vergelijkt, blijken die in nieuwe steden een zeer gebrekkige hechting met de stad te hebben (Pollemans, 2004). De oorzaak van dit verschil in hechting is gelegen in het feit dat oude steden zich langzaam hebben ontwikkeld vanuit één of meer wijken en buurten op basis van bestaande lange verbindingslijnen die de relatie met de delen en de grotere context regelden. Dit in tegenstelling tot nieuwe steden zoals Zoetermeer en Almere, die zich op basis van een totaal stadsconcept van buiten naar binnen hebben ontwikkeld. Ze zijn in model gezet en ingericht in kleinere delen en stukken, volgens de regels en kenmerken van het gekozen model. Zeker gezien



Amsterdam, Damplein



Apeldoorn, Marktplein



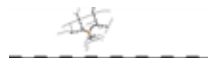
Groningen, Vismarkt



Almere, Stadsplein

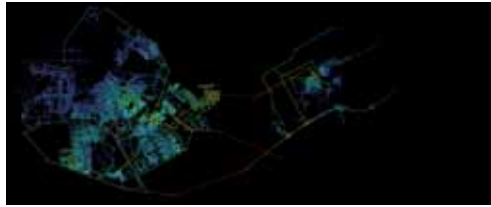


Houten, 't Rond



Zoetermeer, Stadhuisplein

Afbeelding 12.1-12.6. Hechting van pleinen in oude steden – Amsterdam, Apeldoorn en Groningen – en nieuwe steden – Almere, Houten en Zoetermeer (zie schaallat voor vergelijk).



Afbeelding 13.1. Voorbeeld Toulouse.

Afbeelding 13.2. Parallel en serieel frame en positie Amsterdam-Almere, op basis van Space Syntax-analyse (Hillier 1997).

de hermetische bouwregelgeving in dat soort gebieden sluit dat enig aanpassingsvermogen voor iets anders uit, tenzij vanuit voortschrijdend inzicht het totaalplan verlaten wordt en daarmee het paradigma wordt veranderd. Dat laatste gebeurt helaas zelden. Daarnaast is in vrijwel alle moderne *new towns* een sterke scheiding van het groenblauwe en grijze netwerk met afzonderlijke woongebieden toegepast, met als gevolg een seriematige opbouw van ruimtelijke barrières en functionele scheidingen.

Het frame van oude steden biedt gebruikers de mogelijkheid op meerdere manieren twee of meer bestemmingen met elkaar te verbinden; het heeft een parallel systeem dat adaptief is. Dit in tegenstelling tot het seriële, lineaire framesysteem van nieuwe steden, waar meestal maar één verbinding tussen twee punten van bestemming mogelijk is (afb. 12.1-12.6). Seriële systemen bieden daardoor maar één soort gebruik aan, hetgeen slecht is voor de gebruiksmogelijkheden en oninteressant voor private investeringen en daardoor contraproductief voor de vitaliteit van de stad.

In seriële steden komt nauwelijks tot geen identificatie met het publieke domein tot stand, en gebruikers krijgen er geen duurzame relatie mee. Zij zullen zich er daardoor ook niet verantwoordelijk voor voelen.

Het verschil van parallelle en seriële netwerksystemen wordt uitermate duidelijk weergegeven door de illustratie van TeamX in de plattegrond van de stad Toulouse (Kostof, 1991). Een Space Syntax-analyse van de relatie tussen Amsterdam en Almere geeft in spiegelbeeld exact eenzelfde beeld: Zoetermeer en Almere hebben een serieel stedelijk frame (De Bois, 2010) (afb. 13.1-13.2).



Afbeelding 14. Som van individuele circuits, gebaseerd op GPS-onderzoek in het parallelle frame van Amsterdam.

Stedelijke hiërarchie

Voor identificatie met het publieke domein zijn minimaal twee partijen nodig die voor langere of kortere tijd een fit met elkaar moeten hebben. Beide hebben een identiteit, de gebruiker vanuit zijn of haar leeftijd, levensfase, persoonlijke kenmerken, leefstijl, hobby's en voorkeuren; en het object, de plek of het gebied met zijn positie en kenmerken in programma, uiterlijk en uniciteit. De *fit* is te beschouwen als een gebruikscontract met de belevingswaarde van de stad als wederzijds belang. Voorwaarde is wel dat de gebruiker er moet kunnen komen, dat het object of gebied voorkomt in zijn cognitieve kaart en dat het zich op een goede wijze relateert aan andere bestemmingen (lokale, dan wel

globale *anchor points*), dus dat de gebruiker het als een vanzelfsprekend *anchor point* heeft opgenomen in zijn eigen circuits.

Wij zijn de stad: stedelijk leven en cultuur is de som van individueel en collectief tijd-ruimtegebruik. De stad dankt zijn betekenis en vitaliteit aan de mate waarin dat gebruik efficiënt, adaptief en flexibel wordt gefaciliteerd.

Bij een serieel frame komt stedelijke hiërarchie nauwelijks of niet tot stand. Dat gaat ten koste van de noodzakelijke identiteit van die gebieden en daarmee van hun mogelijkheden voor activiteiten en programma's voor veel gebruikers. Het leven in de stad vraagt om parallele werelden die in een gelaagdheid gelijktijdig, in overlap met elkaar, functioneren. Helaas kunnen mensen alleen maar serieel denken en ordenen wij op basis daarvan onze wereld, en dus ook onze nieuwe steden. Een parallel stedelijk frame is voorwaardelijk voor het maken van individuele circuits. Het helpt mensen hun eigen tijd-ruimteagenda uit te zetten binnen het frame van de stad en het bepaalt de efficiëntie ervan. Stedelijke hiërarchie is een resultante van de som van individuele circuits, het ontstaat door de gelijktijdigheid van gebruik en samenvallen van circuits van alle mensen, en bepaalt daarmee de potentie voor private investeringen en rendement (Waag Society, 2002) (afb. 14).

De cognitieve stad

Voor het goed functioneren van de stad is het van belang dat gebruikers zich een mentale voorstelling kunnen maken die de stad als geheel afdekt. Deze wordt in de hippocampus verwerkt tot een cognitieve kaart die ons als een 'interne TomTom' bijstaat voor oriëntatie in het dagelijks leven en verkeer. Die kaart is het resultaat van ons persoonlijke gebruik van de stad en daardoor recht evenredig met de wijze waarop het stedelijk frame ons faciliteert en toegang verleent tot alle mogelijke *anchor points* en hun samenhang in ketens van functioneel gebruik.

Een slecht stedelijk frame heeft gefragmenteerde en incomplete cognitieve kaarten bij gebruikers tot gevolg met alle gevolgen voor het economische en sociale gebruik van die stad.

Naarmate we meer bewegen, geen TomTom gebruiken en ons goed oriënteren in steden zal onze cognitieve kaart beter worden, groeien en zich uitbreiden, en zo ook onze hippocampus. Taxichauffeurs van Londen en Parijs bijvoorbeeld blijken over een grotere hippocampus te beschikken dan andere stadsgebruik-

kers. Hun kaart heeft een gelaagdheid in schaalniveaus die te vergelijken is met die welke door stedenbouwkundigen en planners gebruikt wordt voor analyse en stadsontwerp. Uiteindelijk is het de bedoeling dat er een 'leesbare' toegankelijke stad ontstaat die vanzelfsprekende gebruikskwaliteiten heeft.

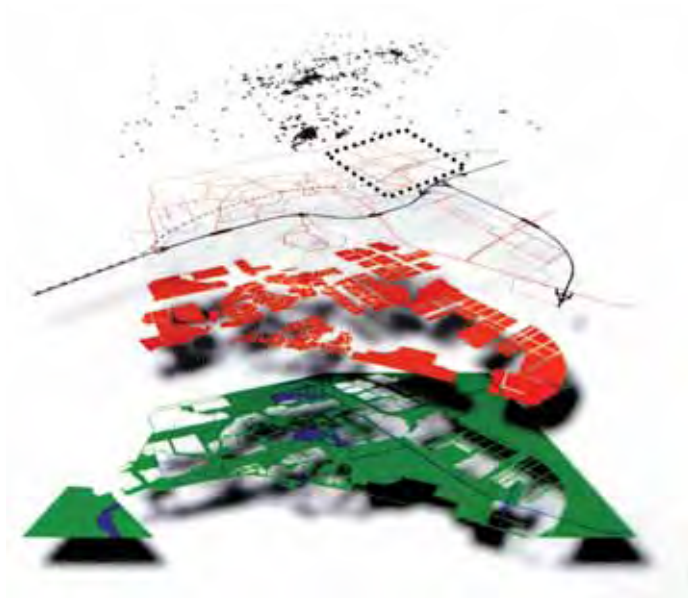
Spreiden, scheiden en verbinden

De enorme groei van steden heeft hen gevoelsmatig complex gemaakt, moeilijk te begrijpen en te 'lezen', en zoals reeds aangegeven, ruimtelijk en sociaal-economisch gefragmenteerd. Niet alleen door de toename van de keuzemogelijkheden of de schaal van het stedelijk systeem, maar ook door de daaraan gekoppelde toename van sociale en economische *rules of engagement*. Veel grote steden zijn vanuit onze behoefte greep te houden op die stedelijke complexiteit opgedeeld in deelgemeenten. Inmiddels staan de delen met de ruggen tegen elkaar en verliest de stad zijn samenhang. Nieuwe stadsdelen en VINEX-wijken zijn voorzien van een hoog designgehalte, maar zijn tegelijk leeg en monofunctioneel. Werkgelegenheid, anders dan die van de witte boorden, is grotendeels aan het stedelijk gebied onttrokken en in het omliggende landschap verdwenen zonder enige binding met dat landschap of een logische kwalitatieve samenhang. De stad 'ontvult' en dreigt monotoner, minder interessant en minder leefbaar te worden. De werkelijkheid wordt een verzameling deeloplossingen. Dat laatste lijkt het planningsparadigma te zijn geweest van onze *new towns* zoals Almere en Zoetermeer.

Want ondanks dat Almere gezien zijn context een van de meest interessante plekken van Nederland is, maken diverse onderzoeken van het afstudeeratelier AtelierAlmere van de TU Delft duidelijk dat het maken van een nieuwe stad geen vanzelfsprekende garantie is voor succes. Dit kan worden geïllustreerd aan de hand van een voorbeeld in de stadswijk Almere-Buiten. Deze wijk bestaat uit een grote hoeveelheid afzonderlijke buurten die door verkeersscheidingen, busbanen, groen en waterpartijen van elkaar gescheiden zijn. In hetzelfde gebied ligt de Evenaar als centrale as vanuit het stadsdeelcentrum richting de Oostvaardersplassen te wachten op aandacht en identiteit. In potentie een fantastische verbinding vanuit de stad naar een van de interessantste natuurgebieden van Nederland en tevens een zone bedoeld voor meervoudig gebruik met diverse functies, programma's, werkgelegenheid, levendigheid en gebruik. De Evenaar is nu echter niet interessant voor publiekprivate investeringen, want er komt niemand omdat deze as niet gehecht is aan de omliggende wijken met dertig- tot veertigduizend inwoners (Pollemans, 2004) (afb. 15.1-15.3). Ook alle andere *anchor points* van Almere-Buiten, zoals het centrum en de parken, leiden aan dit euvel.



Afbeelding 15.1. De Evenaar in Almere-Buiten.



Afbeelding 15.2. Functionele lagen van de stad Almere en positie Almere-Buiten.



Afbeelding 15.3. Actuele hechting, gebrekkige relaties.

Gated community

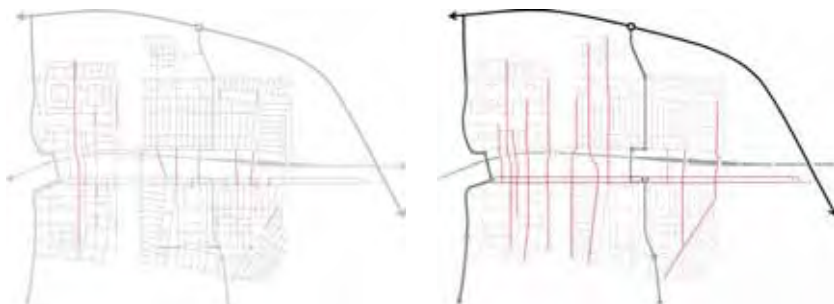
De verplaatsingen vanuit de wijk Almere-Buiten naar andere delen van de stad gaan zoveel mogelijk buitenom, en dat haalt gebruikers onnodig snel uit het schaalniveau van hun eigen buurt, wijk en stadsdeel. Bovendien belast dit het *up-scale* netwerk onnodig extra. Er ontstaat een verdunning van gebruik van het publieke domein op lokaal niveau en een verdichting op routes die daar geen voordeel van hebben (Buurmans, 2006). De routes vanuit de buurt, de sublokale infrastructuur naar de bovenlokale verbindingen van de stad, hebben het karakter van een rijksweg. Ook de fysieke inrichting van die routes is van dien aard dat er geen functies of voorzieningen gevestigd kunnen worden. Er is daardoor in het eigen schaalgebied geen meervoudig gebruik van de grond en er ontstaan daardoor geen investeringen in functies en voorzieningen op de andere routes. In feite is hierboven sprake van een verzameling *gated communities*, die dankzij het feit dat ze *brand new* zijn, niet opvallen.

Almere is een sportieve stad waar veel kinderen genieten van sport. Helaas worden ze met de auto van paps en mams gebracht en gehaald. Het meest uitgebreide fietsareaal van Nederland wordt door de geïsoleerde ligging kennelijk niet veilig geacht voor gebruik, en de afstanden zijn te lang. Een zuinige

schatting op basis van het aantal sportactiviteiten in de stad doet vermoeden dat per week minimaal 600.000 kilometer met de auto gereden wordt vanwege deze activiteiten. Dat is ongeveer 60.000 liter benzine. Hoeveel euro's, fijnstof en CO₂-uitstoot zou dat zijn?

Verbinden, missing links

Door een aantal straten in het netwerk door middel van *missing links* te verbinden, is op eenvoudige wijze een transformatie te bewerkstelligen van het seriële systeem naar een meer parallel systeem. De Evenaar zou daarmee het middelpunt van het stadsdeel worden en daarmee zijn potentie realiseren als centrale as – met programma's, pleinen en voorzieningen, waaronder werkgelegenheid – en als relatie met de Oostvaardersplassen. Daarnaast zouden de verbindingen intern minder barrières hebben waardoor ook het langzaam verkeer kan toenemen, waaronder die naar sport- en andere accommodaties (De Bois, 2010) (afb. 16.1-16.2 en 17).



Afbeelding 16.1. Missing links.

Afbeelding 16.2. Nieuw lokaal netwerk.

De opgave voor de 21ste eeuw: stedelijke vitaliteit

Zoals aangegeven ontbreekt het dus in veel regio's en steden aan een functionele efficiëntie die een bruikbare ruimtelijke hiërarchie genereert. Dat is een voorwaarde voor het dagelijks leven van alle gebruikers van de stad, voor een optimale sociaaleconomische ontwikkeling, en voor ruimtelijke samenhang en sociale ontmoeting.

Er is, getuige de vele artikelen, politieke discussies, nota's en programma's, een enorme behoefte aan een coherente ruimtelijke structuur, aan regionale



Afbeelding 17. Nieuwe hechting met optimale relaties.

samenhang en ruimtelijke context, aan een meervoudig verdicht en effectief intensief ruimtegebruik, aan stedelijke vitaliteit.

In het licht van de aangegeven maatschappelijke veranderingen zal de vraag naar het verbinden, zoeken, vinden en maken van relaties de aandacht vragen van ontwerpers en planners die integraal denken en concipiëren. Het managen daarvan is daarmee ook een andere opgave dan voorheen geworden: niet erboven staan, maar een onderdeel ervan uitmaken in visievorming, product, aanpak en uitvoering.

De grote opgave voor de komende decennia moet in het teken staan van een functionele en ruimtelijke defragmentatie, en het faciliteren van de sociaaleconomische synergie.

De achterstandswijk als vitale indicator

In de problematiek van de achterstandswijken komen veel van deze factoren samen, en ze adresseren het aspect van stedelijke vitaliteit als geen ander. Want hoe kan een stad zichzelf als een vitale samenleving profileren als er



Afbeelding 18. Analyse Alkmaar actuele hechting.

wijken zijn waar bewoners kennelijk niet willen wonen omdat de sociale samenhang ver te zoeken is en de wijk in veel opzichten niet voldoet aan minimale randvoorwaarden voor wonen en voorzieningen? De vraag lijkt dan gerechtvaardigd of veel steden feitelijk failliet zijn, want het fenomeen van achterstandswijken kan alleen bestaan door een gebrek aan collectieve middelen om dat probleem daadwerkelijk op te lossen. Letterlijk dus uit onvermogen.

Uit onze onderzoeken wordt duidelijk dat in veel van die wijken het stedelijk frame, de interne ruimtelijke kwaliteit tekort schiet en de externe ruimtelijke samenhang met de rest van de stad en het landschap ontbreekt. Het zijn vaak gebieden die door hun ligging, of door de aanwezigheid van sterke barrières, te beschouwen zijn als (binnen)stedelijke perifere zones, een soort grensgebieden met doodlopende straten. Daarnaast beschikken deze wijken niet over bestemmingen, *anchor points*, die niet alleen een minimaal noodzakelijk programma voor dagelijks gebruik hebben, maar ook door hun betekenis of specifieke programma een meerwaarde aan het gebied kunnen geven door hun identiteit voor mensen van buiten de wijk.

Op basis van onze 1-2-3-ordeanalyse hebben we de wijk De Hoef in de stad Alkmaar onderzocht. Deze analyse brengt de typische condities van een pro-



Afbeelding 19. Analyse potentiële hechting.

bleemwijk goed in beeld. De wijk ligt ingeklemd tussen de randweg en de spoorlijn, doorsneden door enkele waterlopen. De wijk is door deze barrières duidelijk geïsoleerd van de stad als geheel. Het buitengebied van Alkmaar is beter gehecht dan de belangrijke *anchor points* van de stad zelf zoals de winkel-, park-, werk- en centrumgebieden. Daarnaast valt de wijk door zijn interne barrières uiteen in afzonderlijk delen. Een van de woonstraten, de Cornelis Pronkstraat, laat dat in de analysetekening duidelijk zien (afb. 18-19).

De illustraties tonen de analyse van de bestaande, en een mogelijke toekomstige situatie. Als de gemeente in samenwerking met betrokken stakeholders zou investeren in een nieuwe spoorovergang zou de buurt De Hoef een directe relatie met de stedelijke voorzieningen en de oostelijke stadswijken krijgen, en deze oostelijke wijken weer met het westelijk duinlandschap en de Noordzeekust. Deze transformatie zou de bereikbaarheid en toegankelijkheid verbeteren en daarmee de sociale en economische investeringen. De vitaliteit van de betrokken wijken en buurten zou toenemen doordat de beschikbare park- en winkelgebieden een betere rol krijgen. Uiteindelijk zou de verbetering van de kwaliteit van de locatie tot waardecreatie leiden en de sociale structuur verbeteren (De Bois, 2010).

Analyseren, concipiëren, modelleren

Het stadsmodel

Planners, architecten en stedenbouwkundigen zijn beeldmakers en vaak ook beelddenkers. Zij denken, ordenen en concipiëren met fysieke middelen en condities. Wij mensen moeten er vervolgens in leven, en dat blijkt niet altijd te lukken. In beelden kun je meestal niet leven. Het moet meer zijn dan dat, meer dan design, logica en ordening. ‘Geen Botox voor het publieke domein’, zei wijlen mijn goede vriend en collega Frank de Josselin de Jong in zijn kritiek op de dominantie van design en de hype van persoonlijke bekendheid van architecten en stedenbouwkundigen, boven dat van gepaste kwaliteit.

Stedelijke werkelijkheid is weerbaarstig en behoeft een zorgzame en weloverwogen aanpak. Niet voor niets wil de wetenschap door onderzoek de wereld begrijpen zoals die is – zoals we hem wensen en kunnen maken –, zodat we het beter kunnen doen.

Flows, places en circuits

Het gaat in steden om bewegen – *flows* (verplaatsingen) –, en om verblijven – *places* (plekken die ertoe doen). Het gaat om infrastructuur en bestemmingen, om straten en *anchor points*.

We willen weten waar we zijn, de context van het publieke domein begrijpen en eigen maken. En we willen weten waarom we er zijn, wat onze bestemming kan zijn, wat het motief is om er te zijn, voor identificatie *en detail*.

Ondanks het feit dat bewegen en verplaatsen dankzij onze *leisure* cultuur voor velen een doel op zich is geworden, is het bereiken van bestemmingen nog steeds het uiteindelijke doel. De bewegingen die we in circuits (routes) uitzetten, zijn een middel met als doel voor korte of langere tijd ergens te verblijven. Het circuit is de fysieke werkelijkheid die onze persoonlijke economische behoefte en sociale relaties combineert en integreert. Het stedelijk frame biedt door collectieve gelijktijdigheid en dichtheid op circuits en plekken een basis voor sociaaleconomische investeringen. Ondanks de behoefte van publieke overheden om de verantwoordelijkheid voor het publieke domein met private investeerders te delen, ligt deze bal toch in hoofdzaak bij hen.

Het publieke domein is, als collectieve investering, de hardware van de stad. De bestemmingen en circuits zijn, voornamelijk vanuit private investeringen, een soort software.

Vitale stad, FPC-stad, publieke stad

In het FPC-model (Buurmans, 2006) wordt een causaal verband gelegd tussen Frame, Pattern en Circuit. Het model biedt, op basis van analyse, de mogelijkheid de essentie van de problematiek vast te stellen, terwijl het tevens duidelijk maakt waarin de oplossing gevonden moet worden. Uiteraard is dat wat al te gemakkelijk gezegd, maar het FPC-model functioneert hier ook echt als een model en biedt een kader voor de vele analyse- en ontwerpinstrumenten die wij en vele andere professionals gebruiken (afb. 20).

Structurele kenmerken:			Type transformatie / mogelijke interventie:
FRAME	PATTERN	CIRCUIT	<i>niets staat ter discussie, geen werkelijke transformatie (1)</i>
frame	PATTERN	CIRCUIT	<i>optimalisatie, herprofilering & capaciteitsvergroting (2)</i>
FRAME	pattern	CIRCUIT	<i>herlocatie van programma-elementen, functies (3)</i>
FRAME	PATTERN	circuit	<i>"rerouten" / omleiding van mensen & verkeersstromen (4)</i>
frame	pattern	CIRCUIT	<i>"Urban Acupuncture" (5)</i>
frame	PATTERN	circuit	<i>superpositie van nieuwe structuur en routes, "Hausmann" (6)</i>
FRAME	pattern	circuit	<i>herontwikkeling, bijv. van na-oorlogse probleemwijken (7)</i>
frame	pattern	circuit	<i>alles staat ter discussie, sloop, kaalslag, "tabula rasa" (8)</i>

VET KAPITAAL = vaststaand, niet ter discussie, onveranderlijk, loydend regulier = flexibel, ter discussie, variabel, volgend

Afbeelding 20. Schema relatie FPC.



Afbeelding 21.1. Schema onderzoekthema en analyse-instrumenten.

We gebruiken het onderzoekschema in onze R&D-projecten als een onderzoeksmethodiek en we hebben het in diverse stedelijke gebieden toegepast, getoetst en op basis daarvan de uitkomsten met elkaar vergeleken (De Bois, 2010) (afb. 21.1). Een goede vergelijking van R&D-uitkomsten is mogelijk als er bijvoorbeeld vanuit één casus of locatie wordt gewerkt met verschillende methoden van onderzoek en instrumenten, of als er vanuit één methodiek en/of instrument wordt gewerkt aan verschillende casussen of locaties.

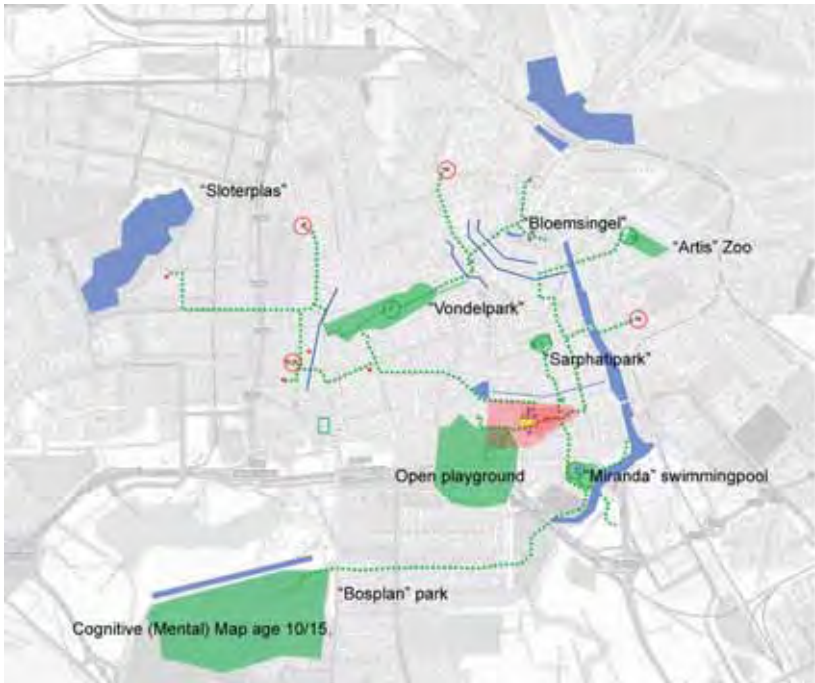
De essentie van een vitale stad is de *fit* tussen het systeem van verplaatsen en verblijven, tussen het fysieke systeem dat door zijn verbondenheid als een goed stedelijk frame werkt, en het economische systeem dat door zijn levendigheid als een goed stedelijk systeem van *anchor points* en *patterns* werkt. Het biedt daarmee de mogelijkheid voor identificatie van gebieden, gekoppeld aan individuele en collectieve circuits, en het geeft een kader voor sociale samenhang en stedelijke kwaliteit. De *fit* tussen het frame en de *anchor points* van de stad voeden het ruimtelijk geheugen van de gebruiker en de kwalitatieve inhoud van de cognitieve kaart. Die kaart geeft ons de informatie om te anticiperen op wat we willen doen in die stedelijke ruimte.

De essentie van een succesvolle stad is de *fit* tussen de publiekruimtelijke, de privaatrūimtelijke en de collectieve gebruiksdynamiek. In een proces van constante dynamiek is deze *fit* bepalend voor het meervoudig intensief ruimtegebruik, de *flow* van investeringen, gebruik en betekenis.

Het cognitieve frame, de analyse

Hoe beter het frame van de stad de ontdekking en het gebruik ervan mogelijk maakt, hoe beter dat ook daadwerkelijk zal gebeuren door iedereen. Uit de analyse van het woonadres in Amsterdam-Zuid van een 12-jarige jongen blijkt een direct verband tussen de kwaliteit van het frame en de spreiding en positie van persoonlijk gekozen bestemmingen (De Bois, 2007) (afb. 21.2-21.4). Uiteindelijk levert dat bij de gebruiker een betere en grotere cognitieve kaart op, zoals we dat eerder aangaven bij de taxichauffeurs van Parijs en Londen. Het is daarom ook niet nodig heel veel situaties te onderzoeken om een uitspraak te kunnen doen over de kwaliteit van het stedelijk frame, tenzij het de bedoeling is kwaliteitsverschillen van wijken zichtbaar te maken. Je kunt volstaan met een gering aantal relevante van elkaar te onderscheiden adressen op verschillende plaatsen in de stad. Dat is voldoende om de anticipatie en gebruikskwaliteit van het frame zichtbaar te maken.

De door ons ontwikkelde 1-2-3-ordeanalyse is mede gebaseerd op inzichten vanuit de cognitieve psychologie. Je kunt je afvragen: Waarom drie stappen en geen vier of vijf? Dat is te begrijpen als we ons realiseren hoe wij iemand die de

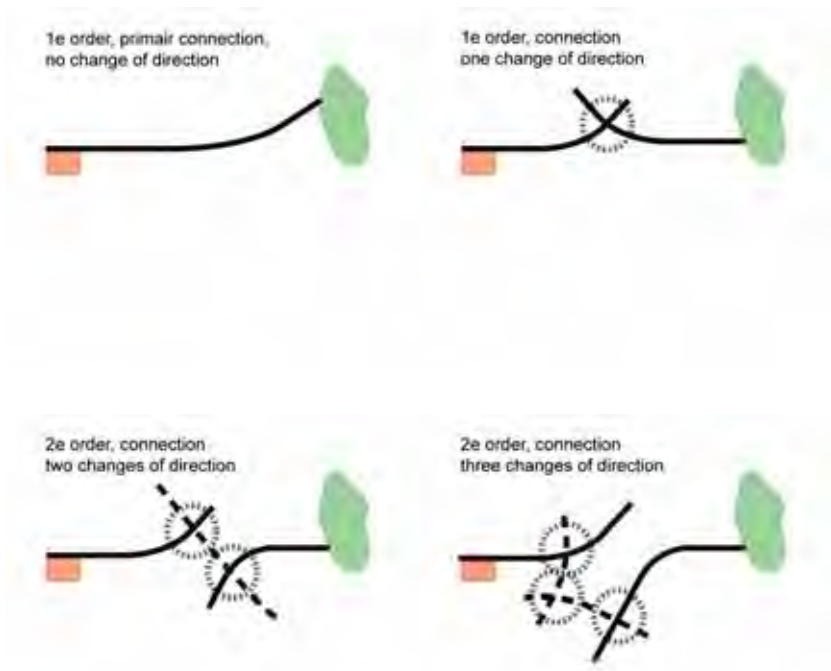


Afbeelding 21.2. Cognitieve kaart Amsterdam van een 12-jarige bewoner.

Afbeelding 21.3. Gehecht frame vanuit het woonadres, op basis van 1-2-3-ordeanalyse.

Afbeelding 21.4. Correlatie tussen frame en actieradius bestemmingen.

weg vraagt daarmee helpen. We leggen dat meestal in drie stappen als volgt uit: U gaat gewoon rechtdoor en neemt de tweede afslag links en daarna de derde straat rechts. De uitleg maakt duidelijk dat er geen beslissing genomen



Afbeelding 22.1-22.4. Hechting van het frame in drie stappen.

hoeft te worden zolang gewoon rechtdoor gaan mogelijk is. En als de uitleg te complex wordt omdat er te veel richtingsveranderingen – meer dan drie namelijk – aangegeven moeten worden, besluiten we de uitleg met de opmerking: ‘Vraagt u het daar maar even verder.’ Ons ruimtelijk geheugen registreert deze richtingveranderingen als stappen en beslissingen die we moeten nemen en plaatst ze in onze cognitieve kaart.

Een goede hechting betekent dat er veel gebruiksmogelijkheden zijn binnen die drie stappen vanaf een adres, plek of *anchor point*. Dat heeft te maken, zoals eerder vermeld, met het Amsterdamse parallelle stedelijk frame waarin meerdere verbindingen liggen tussen twee of meer punten van bestemming. Tegelijkertijd zien we ook dat het netwerk van Amsterdam een fijnmazig systeem van straten heeft dat uitermate gunstig is voor het dagelijks gebruik en het maken van circuits in de stad. Diverse bestemmingen en *anchor points*



Afbeelding 23.1. 1ste orde van een woonadres.

Afbeelding 23.2. 1ste, 2de orde van een woonadres.

Afbeelding 23.3. 1ste, 2de, 3de orde van een woonadres.

hebben daardoor een plaats in de persoonlijke kleine en grote circuits van gebruikers.

Plekken en bestemmingen in de stad worden belangrijk als ze voor een groot aantal adressen in het frame binnen één à twee stappen te bereiken zijn, en daaraan ontleen ze vervolgens dan ook hun investeringspotentie en hun rol als *anchor point*.



Afbeelding 24.1. 1ste en 2de orde van de bestemmingen.

Afbeelding 24.2. 1ste en 2de orde van het Vondelpark.



Afbeelding 25. Bestemmingen inclusief het Vondelpark.

Als tussen pleinen, parken, centra en andere *anchor points* van de stad een eerste of tweede ordehechting bestaat en het een parallel frame betreft waardoor er veel mogelijkheden zijn om die plekken te bereiken, zal dat een vitaal geheel betreffen. Een hechting met drie of meer richtingsveranderingen is geen voorwaarde voor goede sociaaleconomische investeringen (De Bois, 2010) (afb. 22.1-22.4).

In de 1-2-3-ordeanalyse van het adres wordt duidelijk hoe dat hechtingsstelsel de fysieke voorwaarden in beeld brengt. In de eerste stap vanuit het huis zijn het Sarphatipark en het Martin Luther Kingpark gekoppeld, en zijn de positie op de stadsplattegrond en de weg erheen uit te leggen. In de tweede stap zijn onder meer het Centraal Station en het Vondelpark gekoppeld en eenvoudig te vinden. De derde stap verbindt het huis met de oude stad en biedt mogelijkheden de historische gelaagdheid van de stad te begrijpen (De Bois, 2007) (afb. 23.1-23.3). Maar belangrijker is het begrip dat ook alle andere

woonadressen en economische en culturele bestemmingen op deze lijnen van het publieke domein – inclusief de pleinen en parken – binnen drie stappen beschikbaar en toegankelijk zijn voor gebruik en identificatie. Op deze wijze ontstaat op dat parallelle netwerk van Amsterdam, door concentratie en het gelijktijdig aanwezig zijn van mensen, een intensief meervoudig programma en daarmee een grote sociaaleconomische gebruikspotentie. We kunnen op dezelfde wijze ook de afzonderlijke bestemmingen van de 12-jarige jongen onderzoeken. Aan de hand daarvan is te begrijpen hoe de interactie tussen de verschillende adressen tot een geheel aan inzichten op grotere schaal van de stad kan leiden (afb. 24.1-24.2). Het zou te ver voeren daar in detail op in te gaan, maar de illustratie van die interactie maakt nog enkele andere belangrijke fenomenen duidelijk.

Allereerst wordt de bijzondere rol van het Vondelpark in dit gedeelte van de stad duidelijk (afb. 25). Het ligt als een spin in het web en is daardoor niet alleen een koppelstuk van de persoonlijke *anchor points* van deze jongen, maar ook een verbindende stedelijke centraliteit en oriëntatiepunt in de plattegrond van de stad (De Bois, 2010). Het park is voor velen een direct toegankelijke verblijfplaats voor korte of langere tijd en tegelijkertijd een *stepping stone* en stadsroute naar het centrum. Het is niet voor niets een superpopulair park, een verblijfplaats voor jong en oud.

Daarnaast geeft de gelaagde tekentechniek van de 1-2-3-ordeanalyse nog extra informatie prijs. Elke laag is transparant. Bij een integrale weergave van meerdere lagen over elkaar heen wordt daardoor het aantal hits van een bepaald gebied zichtbaar. Het object of gebied wordt donkerder. Op deze wijze wordt duidelijk dat de Amstel meerdere keren is 'gehit'. De Amstel is een ruimtelijke barrière, maar gezien zijn ligging in de stad een veelvoorkomend onderdeel bij verplaatsingen. Ondanks zijn barrièrewerking wordt het een dominant oriëntatiepunt in de stad en vrijwel automatisch een fysiekruimtelijk *anchor point* van belang. De aanwezigheid van veel unieke sociaal-culturele en economische functies bevestigt dat vitale belang en geeft de Amstel een belangrijke verblijfskwaliteit. Het bevestigt de historische oorsprong van deze levensader van de stad. Hoe anders is dat in Rotterdam, waar de stedelijke ontwikkeling nog enkele stevige fysieke barrières te slechten heeft alvorens de Maasboulevard daadwerkelijk het cultuurhistorische centrum van de stad kan zijn en de noordelijke en zuidelijke stad aan elkaar zal hechten.

Zowel een slechte, onvolledige cognitieve kaart als een slecht gehecht en ontoegankelijk stedelijk frame zal de gebruiker hinderen bij het uitvoeren van zijn of haar sociaaleconomische programma en activiteiten in de stad, en zal daarmee een regelrechte bedreiging zijn voor de stedelijke vitaliteit van die stad of van de afzonderlijke gebieden.

Anchor points

Anchor points zijn concentraties van publiekprivate programma's en/of publieke ruimten, en tegelijk ruimtelijke oriëntatiepunten en *landmarks* vanwege hun fysieke kenmerken. Om te begrijpen welke rol ze hebben en hoe we ze kwalitatief moeten beoordelen (De Bois, 2011), is het nodig ze op basis van hun kenmerken naar belangrijkheid in te delen op 1) ligging in de stad – wijk of buurt, intern of extern; 2) rol en uniciteit – lokaal of globaal; 3) soort – generiek of specifiek; 4) belang – individueel of collectief, en 5) eigendom – publiek, privaat of beide. Dit kan meteen als legenda dienen voor vergelijking in onderzoek en ontwerp.

Dit betekent dat een voetbalclub afhankelijk van zijn niveau een privaat, intern, lokaal, specifiek, individueel of een publiekprivaat, extern, globaal, generiek, collectief *anchor point* kan zijn. Het bepaalt het verschil tussen een buurtclubje en Ajax. Hetzelfde geldt voor de buurtmuziekvereniging of het Concertgebouw, voor een buurtpleintje en het Rembrandtplein. En het geldt ook voor steden in het spel van internationale en mondiale *city branding* als we naar het geheel van hun programma en *anchor points* kijken. In dat verband is het niet verwonderlijk dat Amsterdam een grote aantrekkingskracht heeft. Het is gezien zijn cultureel erfgoed een soort openluchtmuseum en de stad heeft meer programma in musea, theater, clubs en bioscopen dan Rotterdam, Den Haag, Delft en Dordrecht tezamen. *Branding* in Amsterdam is primair internationaal gericht, want op lokaal niveau is er van concurrentie nauwelijks sprake en de stad ontvangt – naast de eigen inwoners – jaarlijks ongeveer 11 miljoen bezoekers, van wie ongeveer de helft buitenlanders.

Anchor points hebben op basis van hun kenmerken een eigen positie en territorium in de stad. Zo is de P.C. Hoofstraat een *anchor point* met een nationale naamsbekendheid. Het Concertgebouw is wereldberoemd vanwege zijn solisten, programma's en dirigenten. Een dergelijk *anchor point* heeft een veel groter territorium nodig als sociaaleconomisch draagvlak voor zijn bestaansrecht. De bezoekers zijn te vinden op een gemiddelde afstand van 1,5 uur, met uitschieters vanuit het zuiden van Friesland tot over de grens met België: een territorium met minimaal 10 miljoen inwoners als draagvlak voor het Concertgebouw als *anchor point*. Dat laatste trekt een wissel op de verbindingen die dat bezoek mogelijk maken. En dan hebben we het alleen nog maar over mooie, veelal sociale *anchor points*, en niet over de economische waar we ons geld mee verdienen, zoals die van Airport, Greenport, Landport en Seaport binnen de plannen van de Amsterdam Metropolitan Area (AMA).

Stepping stones

In een van onze recente projecten is onderzoek gedaan naar de wijze waarop de Amsterdamse *anchor points* onderling met elkaar in verbinding staan en als een onderling verbonden stelsel – een keten – van *stepping stones* in de stad liggen en functioneren. Het onderzoek bevestigt dat de *stepping stone*-relaties van *anchor points* en hun aanvullende programma's en variatie de belangrijkste voorwaarde zijn voor stedelijke vitaliteit. Het eerste kenmerk is een topografische positionering terwijl de tweede een functioneelinhoudelijke is: context en motief als vitaal koppel. De 19de-eeuwse gordel van Amsterdam is voor de stadsgebruikers en bewoners van groot belang omdat daar de grootste flows van personen en goederen plaatsvinden. Hij functioneert als een soort ruimtelijke interface tussen het binnenstedelijke en buitenstedelijke gebied.

Het patroon van onderlinge relaties van stedelijke *anchor points* – de *stepping stones* – en hun synergie en gebruiksvariatie is de belangrijkste voorwaarde voor stedelijke vitaliteit.

Aan de oost- en westzijde van Amsterdam liggen deels door de landschappelijke ondergrond van de stad enkele barrières. Aan de oostzijde in de vorm van een stelsel van polders. Aan de westzijde de kanaalzone van de Schinkelkade en Kostverlorenkade die de directe relatie vanuit het stadscentrum met Amsterdam-West moeilijk maakt. Deze fragmentatie en de missing link zijn terug te vinden in de *stepping stone*-relatie tussen de lokale en globale *anchor points*



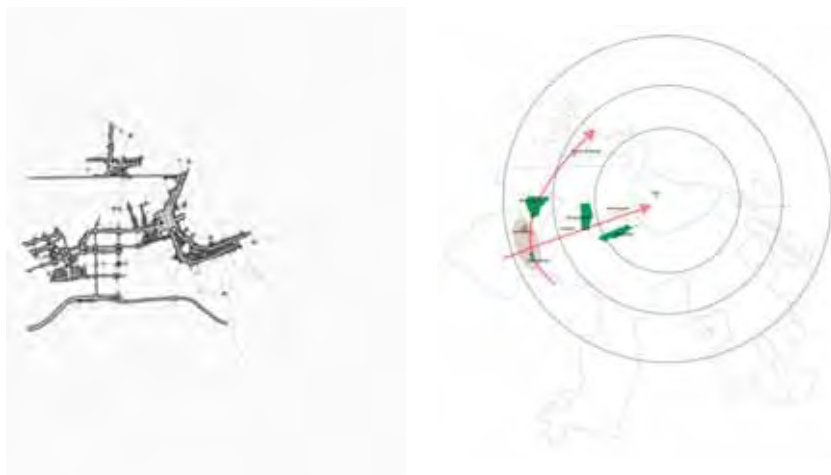
Afbeelding 26. Illustratie hechting *anchor points* Amsterdam-Zuidoost.

van die twee gebieden, dit in tegenstelling tot die van Amsterdam-Zuid, richting Amstelveen.

De lokale *anchor points* van Amsterdam-Zuidoost, Gaasperplas, Amsterdamse Poort, station Duivendrecht en Ganzenhoef hebben slechts een enkelvoudige seriële relatie met de centrale stad, omdat de interface in de 19de-eeuwse gordel ontbreekt (afb. 26). Ook de hechting van IJburg toont hetzelfde euvel. Ondanks de plannen voor Zeeburg is de missing link daar nog groter, terwijl de hechting met Amsterdam-Oost geen functioneelruimtelijke kwaliteit kan krijgen gezien de enorme barrièrewerking door de hoogschalige infrastructuur. De afstanden in beide situaties zijn van dien aard dat de lange lijnen, zeker voor vrouwen en kinderen, als onveilig worden ervaren als fiets- of looproute.

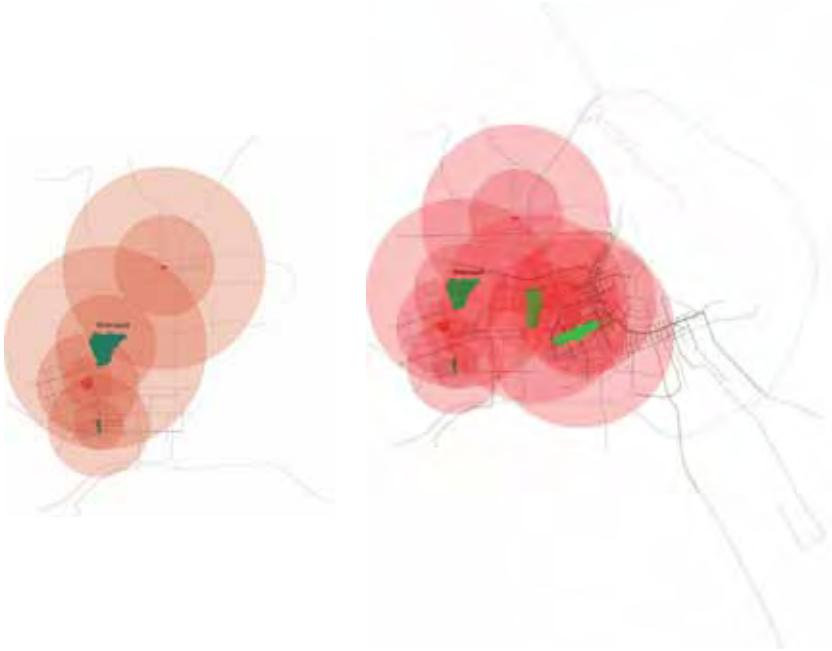
De lokale *anchor points* van Amsterdam-West hebben hetzelfde probleem. De Meervaart, Kasterleypark en Sloterpark hebben eveneens een enkelvoudige gefragmenteerde verbinding met de binnenstad. De afstand tot de interface-gordel is te lang en komt nauwelijks over de barrière van de A10 en de kanaalzone heen (De Bois, 2010). Station Sloterdijk, bedoeld als belangrijke hub, heeft een eenzijdige oost-westhechting, wat het isoleert van Amsterdam-West. Uitgezonderd de A10, die dan ook regelmatig vol staat en het frame ook hier uiterst serieel maakt (afb. 27.1-27.2 en 28.1-28.2).

Amsterdam-Zuid is een *stepping stone avant la lettre* en een interface tussen de binnenstad en de uitbreidingen Buitenveldert en Amstelveen (De Bois,



Afbeelding 27.1. Illustratie hechting *anchor points* Amsterdam-West.

Afbeelding 27.2. *Flows* in West en *stepping stone* naar de globale hechting en het dominante frame.



Afbeelding 28.1-28.2. Rol en positie van het Rembrandtpark als *stepping stone*, en toegevoegde waarde van het Vondelpark, tijd-ruimtebereikanalyse.

2010). Het grote aantal unieke lokale en globale *anchor points* ligt op korte afstanden van elkaar, verbonden door een sterk verdicht, parallel frame, met een ideaaltypisch tijd-ruimtebereik. We hebben het over *anchor points* zoals het Vondelpark, het Martin Luther Kingpark, de RAI, het WTC en de Zuidas, de P.C. Hoofdstraat en de Albert Cuyp, met daartussen vele framelijnen als lokale bestemmingen met een hoge verblijfskwaliteit, zoals de Beethovenstraat, de Maasstraat, de Scheldestraat, de Ceintuurbaan, de Van Baerlestraat en de Van Woustraat. De dominante straten hebben een grote functionele variatie aan voorzieningen door de hoge woon- en gebruiksdichtheid, en hun effectieve positie en intensieve *flow*. Sommige werken door hun betekenis, net als de Amstel, als *landmark* voor oriëntatie (afb. 29.1-29.2).

Spreiding & concentratie, soortvariatie & uniciteit

De vitaliteit van de stad is afhankelijk van de kwaliteit van de *anchor points* en de *flow*-condities van het stedelijke netwerk. De onderlinge samenhang door verbondenheid, de spreiding en concentratie ervan is de meest essentiële voor-

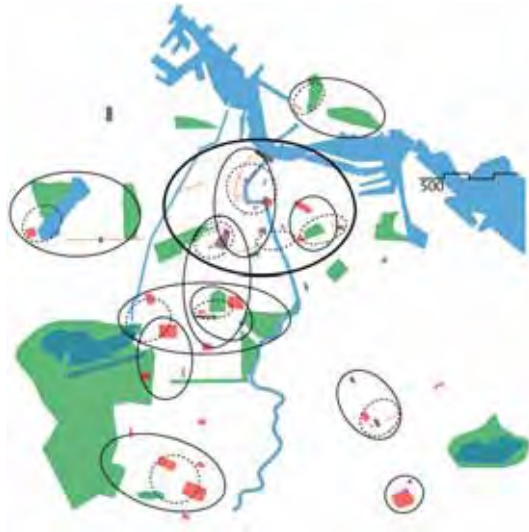


Afbeelding 29.1-29.2. Rol en positie lokale en globale *anchor points* als *stepping stone* voor Amsterdam-Zuid.

waarde voor het genereren van die vitaliteit. Als de afstanden, de tijd-ruimte-factor tussen *anchor points* te groot is, worden de verbindingen in de circuits niet of nauwelijks gelegd, los van de kwaliteit van dat frame en de verbonden *anchor points*. De nabijheid – in tijd gemeten – van de *anchor points* is van essentiële betekenis. Niet voor niets is daarin de woondichtheid en het meervoudig, intensief ruimtegebruik een factor van belang, als oorzaak en als gevolg.

Als steden slecht functionerende of te weinig *anchor points* in aantal en soort hebben, hebben ze een groot probleem. Als daarbij ook de tussenafstanden in het dagelijkse tijd-ruimtebereik van de gebruikers niet te overbruggen zijn, zal de stad sociaaleconomisch fragmenteren en is de vitaliteit in gevaar.

Anchor points kunnen relatief klein en eenvoudig zijn. Ze kunnen van plaatselijk niveau zijn of ver daarboven uitstijgen. Ze zijn het hart, de energetische motor van de stedelijke levendigheid en identiteit, en een kader voor het menselijk handelen en onze sociaaleconomische activiteiten. De programmatische interactie, ruimtelijke samenhang en dynamiek tussen al die verschillende *anchor points* is de basis van het stedelijke leven en van alle menselijke, (im)materiële en energetische *flows* daarin (afb. 30). De wijze waarop de bewoners en gebruikers van een stad in staat gesteld worden zich mentaal en fysiek te handhaven, is evenredig aan het voortbestaan van die stad zelf. Elke mislukte wijk,



Afbeelding 30. Concentratie en spreiding – ketens – van Amsterdamse *anchor points*.

elk slecht functionerend *anchor point*, elke misdeelde bevolkingsgroep is een nagel aan de doodskist van die stad. Een vitale stad is een stad die begrepen wordt en optimaal gebruikt wordt door zijn bewoners en gebruikers.

Ergo

De analysemethode volgens het FPC-model en de wijze waarop die is gekoppeld aan het instrumentarium is een sterke troef in handen van professionals en studenten die niet alleen maar een ontwerp willen maken dat scoort vanuit design en *branding*, maar die primair geïnteresseerd zijn in het begrijpen van het motief dat aan het ontwerp ten grondslag moet liggen als eerste voorwaarde voor betekenis. Niet het ontwerp is het grootste probleem heden ten dage – er zijn genoeg erg goede ontwerpers – maar het *motief* is van het allergrootste belang. Alleen als het motief goed is, kan er een *fit* ontstaan tussen wat we met een ontwerp kunnen bereiken, via vormgeving en materialisatie, en de betekenis van dat ontwerp in een gegeven context. Alleen dan is een ontwerp een integraal product met vitale betekenis, en niet alleen maar een plaatje.

The proof of the pudding is in the eating

Dealing met fragmentatie en disconnectie

De Zoetermeer-casus

In de eerder getoonde analyse van Zoetermeer was de fragmentatie manifest. We hebben in het kader van het project IP Exploring the Public City (een van onze internationale projecten) de functionaliteit van het frame en de aanwezige *anchor points* van de stad onderzocht en een stelsel van nieuwe verbindingen – een intranet – ontworpen en hun inrichting in beeld gebracht. Het gaat



Afbeelding 31.1-31.3. Zoetermeer: analyse, structuurschema, transformatieplan.

om een intranet dat de relatie faciliteert tussen het hoogstedelijk frame en het netwerk van de buurten en wijkdelen. Het ontworpen intranet is niet overall compleet nieuw. We hebben door het bewust kiezen van de *missing links* gebruikgemaakt van bestaande stadslijnen op stadsdeelniveau (afb. 31.1-31.3). Met name de lijnen die vanuit hun actuele en historische, cognitieve betekenis reeds een meervoudige rol hebben, zijn daarbij van groot belang. Die bieden de randvoorwaarden voor de interactie en verbinding van de afzonderlijke delen van de stad, en het intensiveren van bestaande en te ontwikkelen *anchor points* met een beter sociaaleconomisch draagvlak en grotere stedelijke vitaliteit (De Bois, 2009).

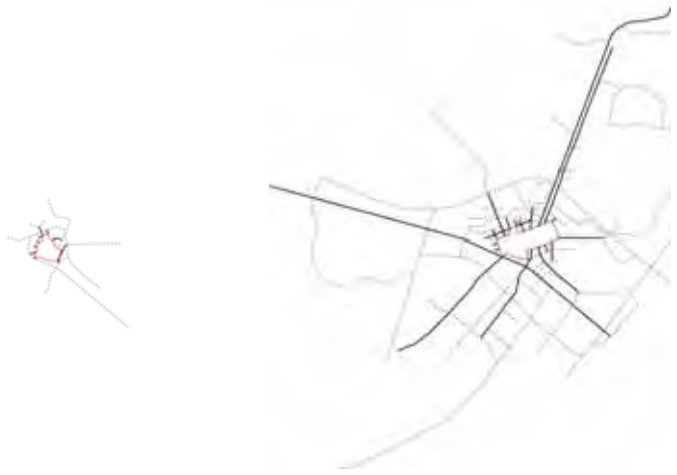
De stadslijnen hebben verschillende identiteiten die te maken hebben met 1) hun positie in de stadsplattegrond; 2) hun functionele rol gerelateerd aan de stadslandschappelijke kenmerken; en 3) met hetgeen ze in de stad en daarbuiten verbinden. De lijnen en *anchor points* worden door de nieuwe *missing links* beter gehecht met het lokale netwerk van de aanliggende wijken en buurten. Er ontstaat een effectief intranet voor het faciliteren van de individuele circuits en het tijd-ruimtebereik van de bewoners.

Een parallel frame

Op basis van deze ingreep ontstaat er een parallel frame in de stad met circuitpotenties voor een gevarieerd tijd-ruimtegebruik met uiteenlopende bestemmingen en activiteiten. Dit versterkt de hiërarchie van het netwerk en daarvoor de concentratie op en gebruiksintensiteit van de bestaande *anchor points* en het netwerk (afb. 32.1-32.2). Op deze wijze verhoogt het de potentie voor



Afbeelding 32.1-32.2. Frameladder en inrichtingsverschillen.



Afbeelding 33.1-33.2. Hechting van het stadscentrum voor en na transformatie.



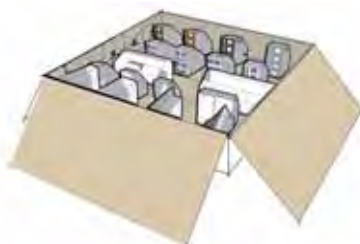
Afbeelding 34.1-34.2. Ontwerp inrichting Leidse Wallewetering en doorsneden.

private investeringen in het netwerk en de bestaande *anchor points*. De *anchor points* worden beter bezocht door mensen, krijgen meer potentie voor hun programma en een betere positie, zoals het stadcentrum (afb. 33.1-33.2).

De Leidse Wallewetering in Zoetermeer is op basis van haar historische achtergrond veranderd van een groenbuffer zonder enige verblijfskwaliteit in



Afbeelding 35.1-35.2. Ontwerp inrichting *anchor point* Dobbe Park en stadscentrum.



Afbeelding 36.1-36.2. Ontwerp studentenhuisvesting Rokkeveen Oost en *toolbox*.

een landschappelijke as met een sterke verblijfsfunctie en woonkwaliteit (afb. 34.1-34.2). Het sterk geïsoleerde centrum van de stad is door deze stadsas en de *missing links* beter gehecht aan zijn omgeving en de oude dorpskern. Het huidige stadspan ligt verscholen en is betrekkelijk identiteitloos en slecht gehecht. Er zijn een nieuw plein en stadspark ontworpen aan de zuidelijke waterkant van het centrum met relaties naar de oude dorpskern. Het water heeft een centrale betekenis gekregen en draagt bij aan de kwaliteit van alle formele en informele evenementen waarmee de stad zich wil profileren (afb. 35.1-35.2). De zuidelijke beëindiging van de stadsas biedt mogelijkheden voor een verbetering van de woonvariatie voor met name starters en studenten door middel van kleine collectieve woonclusters, gekoppeld aan de bestaande woningvoorraad (afb. 36.1-36.2).

De overige lijnen en stadsassen zijn op soortgelijke wijze behandeld, zodat de overige *anchor points* – waaronder die van Randstadrail, de NS-stations, de *leisure* accommodaties en de externe metropolitane parkgebieden – een vitale positie kunnen krijgen.



Afbeelding 37.1-37.3. Historisch Amager, ligging Ørestad en luchtfoto begin uitvoering en metrolijn.



Afbeelding 38.1-38.2. Metrolijn en woongebouwen langs metrolijn.

Healing the Urban Frame

De Kopenhagen-Ørestadcasus

Ik rond mijn verhaal graag af met het internationale project IP Exploring the Public city, Ørestadproject 2010 (De Bois, 2010). Er is door zestig studenten uit vijf Europese landen onder leiding van twaalf professoren gedurende veertien dagen intensief op locatie aan gewerkt. In de eerste week zijn er op basis van het FPC-model en het onderzoekschema zes thema's onderzocht die via een SWOT-analyse in de tweede week zijn vertaald in planstrategieën en ontwerpen. De reden om dit gebied als opgave voor het IP te kiezen is dat er na tien jaar al grote twijfels over de ruimtelijke kwaliteit van het publieke domein en de vitaliteit van het project zijn ontstaan (afb. 37.1-37.3).

In de analyse werd duidelijk dat de stad Kopenhagen de laatste decennia een sterke ontwikkeling heeft doorgemaakt en dat met name de herinrichting van het publieke domein en de intensivering van het meervoudig programma het gebruik van de stad heeft geïntensiveerd en in een stroomversnelling heeft gebracht. Het gedachtegoed van de Deense architect Jan Gehl is daar niet vreemd aan.

Ondanks de recente datum van het Ørestadproject behoort het plan wonderlijk genoeg nu reeds meer tot het oude stedenbouwen dan tot een nieuwe visie, waarvan aan de stadzijde van Øresund vele voorbeelden van een latere datum voorhanden zijn.

Deze nieuwe projecten zijn een geduchte bedreiging voor het voltooiën van het Ørestadproject, waar het gaat om het inbrengen en in stand houden van een vergelijkbare kwaliteit.



Afbeelding 39.1-39.3. Oude stad en concertgebouw met binnenas, IT School.

Het gebied betreft het eiland Amager, ten zuiden van de centrale stad Kopenhagen, waarop aan beide zijden van het water van de Øresund in het verleden de stad een gering deel van zijn fortificaties ter verdediging heeft geplaatst. Ondanks de snelle verbindingen richting Kopenhagen-Stad, Malmö en het vliegveld ligt Amager op wijk- en buurtniveau volledig geïsoleerd. De dominante infrastructuur van de metro heeft een aantal parallel daaraan lopende scheidingen – waaronder water en wegen – tot gevolg gehad die het lineaire beeld versterken en tegelijkertijd geen verbindingen toelaten met de landschappelijke context en de bestaande woongebieden van het eiland haaks daarop (afb. 38.1-38.2). Het gebied is tot nog toe een wingewest geweest voor de stad voor het faciliteren van infrastructuren en functies die elders in de stad niet geplaatst konden worden, waaronder militaire faciliteiten. Het gebied is

onderzocht op zijn hechtingen (de relaties op stedelijke schaal), zijn levendigheid (de publieke en private stedelijke dynamiek) en op identiteit en gebruikspatronen, in lijn met het eerder aangegeven instrumentele schema.

Het gebied beschikt, zowel vanuit het landschap als vanuit de aanwezige programma's, over een aantal belangrijke bestaande en potentieel te ontwikkelen *anchor points* (afb. 39.1-39.3). Het eiland heeft in het noorden de oude stad, de Concert Hall en diverse onderwijsinstellingen; in het oosten de kust met stranden; in het westen de historische havenkades met wandelboulevards, nieuwe architectuur en *leisure* accommodaties zoals een zwembad; in het zuidwesten het centraal gelegen park en nog zuidelijker het voormalige militaire terrein met bijzondere ecologische natuurwaarde; in het zuiden het vliegveld en ten slotte rondom water als kader. Een aantal van deze gebieden, zoals het vliegveld en de Concert Hall, zijn al *anchor points* van stedelijk niveau. Door hun geïsoleerde ligging en de wijze waarop ze zijn gepositioneerd in het publieke domein is het echter nauwelijks mogelijk er enige functionele samenhang en verblijfskwaliteit in het gebied mee te bewerkstelligen. Dit gaat ten koste van de ontwikkelingspotentie van het hele gebied en de programma's van de bestaande en mogelijk te ontwikkelen *anchor points*.

De expertise, het plan en de strategie

De opgave is deze inzichten als expertise in een strategie te vertalen en een context te realiseren waarbinnen bewoners en gebruikers effectief hun weg kunnen vinden, zich een voorstelling kunnen maken van waar ze zijn en hoe ze zich kunnen verplaatsen voor hun persoonlijke en gemeenschappelijke activiteiten. Een nieuwe, adequate cognitieve kaart. In de actuele situatie is sprake van een eenzijdig ineffectief frame, de noord-zuidassen zijn dominant en de oost-westassen zijn kort. Het stedelijk landschap is daardoor gefragmenteerd.

Fase 1

De eerste stap voor het helen van het frame gebeurt via het plaatsen van een aantal *missing links* in het frame wat tezamen de Copenhagen Slow Ring (CSR) vormt. Een aantal *anchor points* op die oost-westlijn kan op basis van deze ingreep versterkt worden.

De Copenhagen Slow Ring (CSR) functioneert als een krachtig fysiek ruimtelijk element dat een enorme hechting op stadsniveau tot stand brengt waardoor potenties ontstaan voor intensief gebruik en een toegevoegd programma op de diverse *anchor points* boven op de reeds bestaande dominante as door de stad.



Afbeelding 40. De actuele situatie.



Afbeelding 41.1-41.2. Fase 1 en resultaat fase 1.



Afbeelding 42.1-42.2. Fase 2 en resultaat van fase 2.

De CSR verbindt en hecht het stadscentrum, de haven, het nieuwe Amager City Park, de wijken en het Amager strand. De Slow Ring legt een directe relatie vanuit de stad met het park en het strand. De weg wijst zich vanzelf; mensen kunnen gewoon steeds rechtdoor lopen. Ondanks de afstand zal het de psychologische drempel verlagen en het systeem vitaliteit verlenen (afb. 40 en 41.1-41.2).

Fase 2

De tweede stap betreft het helen van een aantal andere oost-westverbindingen in het frame. Daarbij is het soms onvermijdelijk dat er een nieuwe doorgang gemaakt moet worden door een bestaand woongebied, en soms is het nodig een bestaande weg een meer bescheiden rol in het frame te geven en de verkeersdruk en -snelheid te verlagen. Het eindresultaat is een stedelijk frame dat een bijdrage kan leveren aan het ontstaan van nieuwe stedelijke *anchor points*. Dit nieuwe frame biedt Amager de voorwaarden een vitaal onderdeel van de stad als geheel te kunnen worden (afb. 42.1-42.2).

De beide bereikbaarheidsmaskers waarin de verschillen van de hechting zichtbaar zijn, tonen een verbetering die een substantiële versterking van het gebruik van de *anchor points* tot gevolg zal hebben (afb. 43.1-43.2). Het masterplan toont nogmaals het geheel aan ideeën en ingrepen voor de komende jaren. Daarbij is met name de koppeling van de Slow Ring in het oostelijke ge-



Afbeelding 43.1-43.2. Framemaskers voor en na transformatie.

Afbeelding 44.1-44.2. Masterplan, visualisatie van de ontwikkelingen van Amager, de Slow Ring en detail van de koppeling.

deelte – via de brug over de haven – met de historische waterzone in het westelijke gedeelte van de stad belangrijk om een bijzondere kwaliteit te krijgen als *anchor point* (afb. 44.1-44.2).

Hoe beter de hechting en de toegankelijkheid van een gebied zijn, hoe beter dat een onderdeel kan worden van onze cognitieve kaart. Het kan daardoor een belangrijke bestemming worden en daarmee een impuls krijgen in economische vitaliteit. Stedelijke vitaliteit ontstaat dankzij een effectieve synergie tussen publiekruimtelijke voorwaarden gekoppeld aan sociaaleconomische interacties van private investeerders en gebruikers zelf.

Nawoord

Meervoudig intensief duurzaam ruimtegebruik is, zoals ik heb willen aantonen, direct verbonden met het fenomeen stedelijke vitaliteit. De vitale stad als resultante van meervoudige vormen van intensief ruimtegebruik laat zich beschrijven op basis van publieke, private en gebruiksdynamiek die, indien ze tevens gestuurd worden vanuit circulaire processen, ook duurzaam kunnen zijn.

De stad staat vanwege zijn kaderstellende rol centraal in vrijwel alle aanliggende fysiekrumtelijke, programmatische en technische productieprocessen voor materiële en immateriële ontwerpdisciplines. Het is een context voor stadslandschappelijke inrichting, architectuur, waterbeheer en civiele techniek. Voor waardecreatie en stedelijke economie, bouwconstructief aanpassingsvermogen en flexibiliteit. Voor dagelijks gebruik door mensen van alle gezindten, rassen, culturen, leeftijden en leefstijlen.

Ik beschouw het als een persoonlijke uitdaging in het lectoraat MI(d)R met toegepast onderzoek een bijdrage te leveren aan het onderzoekprogramma De Stad, duurzaam vitaal.

Literatuur

- Bois, P.G. de, New Town development in The Netherlands, the significance of the Urban Frame. In: *“Inszenierung, Branding, Stadtmarketing”, Stadtgestaltung in der Globalisierung*, Universität Stuttgart, Duitsland, 2007.
- Bois, P.G. de, *Exploring the Public City, Transition of the Dutch New Town Zoetermeer*, Editor in Chief, Delft University of Technology, 2009.
- Bois, P.G. de, *Stedelijke vitaliteit, Steden zijn lui en 32 andere visies op de vitale stad*, Hva|Elba Media, Amsterdam, 2010.
- Bois, P.G. de, *Stepping stones of Amsterdam, local en global anchor points 2010*, Editor in Chief, University of Applied Sciences Amsterdam, 2011.
- Buurmans K.A., *The Labyrinth: a design / theoretical research into perception and use of urban structure*, (MSc thesis), Delft University of Technology, 2006.
- Hillier, B., *Space is the machine; a configurational theory of architecture*. Cambridge University Press, 1997.
- Höger, K., From HUBs to MUDs: ‘Reflections on high-density’. In: Kees Christiaanse, H. Van den Born, R. Gietema, I. Van Oort, (eds.): *Situation – KCAP Architects and Planners*, Basel, Boston, Berlin/Rotterdam: Birkhäuser/NAi, 2005.
- Kostof, S., *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings through History*. In: *Team X plan for Toulouse-Le Mirail*, Thames & Hudson, 1991.
- Kostof, S., *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*. Thames & Hudson, New York, 1999.
- Nolli, G., La Nuova Topografi a di Roma. In: *La Grande Pianta di Roma*, Roma, 1748.
- Paul, T.A., Walle, L.C.J. van de, Bois, P.G. de, *Connected City – revitalisation, dutch new town Zoetermeer*, Delft University of Technology, 2009.
- Pollemans, C., *Suburb+*, (Msc thesis), Delft University of Technology, 2004.
- Rowe, C., *Collage City*, MIT-press, Cambridge Massachusetts, 1978.
- Waag Society, *Amsterdam Real Time, dagboek in sporen*, Waag Society, Amsterdam, 2002.

Bronnenlijst afbeeldingen

- 1 K. Höger 2005
- 2 P.G. de Bois 2010
- 3 & 4 P.G. de Bois 2010
- 5 Stadsdeel Noord, ir. Aafke Post, Amsterdam
- 6 DRO Amsterdam
- 7.1 Palmbout Urban Landscapes Ontwerpteam DRO Amsterdam
- 7.2-5 Van den Broek en Bakema, Bhalotra, TKA. T Koolhaas en plan dienst DRO K. van der Lee e.a.
- 8.1-2 Rowe 1978
- 9.1-2 P.G. de Bois
- 10.1-2 P.G. de Bois
- 11 P.G. de Bois
- 12.1-6 C. Pollemans, P.G. de Bois
- 13.1 S. Kostof
- 13.2 P.G. de Bois
- 14 Waag Society
- 15.1 C. Pollemans, P.G. de Bois
- 15.2 DRO Almere
- 15.3 K.A. Buurmans, P.G. de Bois
- 16.1-2 C. Pollemans, P.G. de Bois
- 17 K.A. Buurmans 2006, P.G. de Bois
- 18-19 P.G. de Bois
- 20 K.A. Buurmans, P.G. de Bois
- 21.1 P.G. de Bois
- 21.2-4 P.G. de Bois
- 22.1-4 P.G. de Bois
- 23.1-3 P.G. de Bois
- 24.1-2 P.G. de Bois
- 25 P.G. de Bois
- 26 P.G. de Bois
- 27.1 P.G. de Bois
- 27.2 A. B. Katayanagi, P.G. de Bois
- 28.1-2 P.G. de Bois
- 29.1 S. Zanni, P.G. de Bois
- 29.2 P.G. de Bois
- 30 P.G. de Bois
- 31.1-3 IP Exploring the Public City, Editor in Chief, P.G. de Bois,
- 32.1-2 IP Exploring the Public City, Editor in Chief, P.G. de Bois,
- 33.1-2 IP Exploring the Public City, Editor in Chief, P.G. de Bois
- 34.1-2 IP Exploring the Public City, Editor in Chief, P.G. de Bois
- 35.1-2 IP Exploring the Public City, Editor in Chief, P.G. de Bois
- 36.1-2 IP Exploring the Public City, Editor in Chief, P.G. de Bois
- 37.1 Historisch Amager, IP Public City project Copenhagen P.G. de Bois

- 37.2 Google Earth
- 37.3 Stad Copenhagen
- 38.1-2 P.G. de Bois
- 39.1 Stad Copenhagen
- 39.2-3 P.G. de Bois
- 40 IP Public City project Copenhagen P.G. de Bois
- 41.1-2 IP Public City project Copenhagen P.G. de Bois
- 42.1-2 IP Public City project Copenhagen P.G. de Bois
- 43.1-2 IP Public City project Copenhagen P.G. de Bois
- 44.1-2 IP Public City project Copenhagen P.G. de Bois

Curriculum vitae

Peter G. de Bois studeerde cum laude af aan de Technische Universiteit Delft in twee richtingen: Architectuur en Stedenbouw. Al tijdens zijn studie trad hij als student-assistent in dienst van de TU Delft, faculteit Bouwkunde, afdeling Urbanism. Gedurende een dienstverband van bijna veertig jaar heeft hij ervaring opgebouwd als professioneel ontwerper. Eerst door jaren als docent en hoofddocent werkzaam te zijn geweest, daarna – in de positie van assistent-professor – door diverse universitaire partnerschappen en zijn betrokkenheid bij een groot aantal (inter)nationale ontwerpogaven in een honderdtal steden binnen en buiten Europa. Hij was partner in Europees onderzoek en heeft diverse (inter)nationale jurylidmaatschappen bekleed. Hij was als gasthoogleraar verbonden aan het Institut für Städtebau aan de Universität Stuttgart, en als ‘visiting critic’ en ‘visiting professor’ op vele andere universiteiten. Gedurende zijn werkzaamheden bij de TU Delft heeft hij, naast het begeleiden en coördineren van analyse- en ontwerpprojecten waaronder afstudeerlabs, diverse bestuurs- en commissietaken verricht voor de faculteit.

Naast zijn functie bij de TU Delft heeft Peter G. de Bois meubels en interieurs ontworpen, bouwhistorisch onderzoek verricht voor de restauratie van enkele nationale monumenten, tientallen woningbouwplannen ontworpen voor projectontwikkelaars, woningbouwexperimenten voor Bouwfonds uitgevoerd en stedenbouwkundige plannen ontworpen voor diverse gemeenten.

In samenwerking met collega's en medewerkers heeft hij de laatste twee decennia een aantal innovatieve analyse- en ontwerpmethoden en instrumenten ontwikkeld die door de effectiviteit van hun prestaties en kennisverrijking belangrijk zijn binnen het vakgebied en een bijdrage kunnen leveren aan interdisciplinaire samenwerking en integrale planontwerpen. Enkele van deze innovatieve instrumenten zijn onderwerp van internationale PhD-studies. De 25 (inter)nationale publicaties in de afgelopen 5 jaar (mede) van zijn hand bieden een overzicht aan inzichten en methodologische kennis over het bevorderen van stedelijke kwaliteit en vitaliteit.

Sinds september 2008 is Peter G. de Bois lector Meervoudig Intensief (duurzaam) Ruimtegebruik (MI(d)R) bij het domein Techniek van de Hogeschool van Amsterdam. Het lectoraat MI(d)R is onderdeel van een van de drie kennisvelden (Civiele Techniek, Bouwtechnische Bedrijfskunde en Bouwkunde) binnen het onderzoeksprogramma De Stad, duurzaam vitaal, waarin de transformaterende stad als sociaaleconomische en fysieke eenheid onderwerp van onderzoek is.

Binnen zijn lectoraat coördineert en initieert Peter G. de Bois onderwijs- en onderzoekprojecten in samenwerking met zijn kenniskring en externe partners en geeft hij leiding aan het onderzoek naar de functioneelruimtelijke aspecten van MI(d)R en de wijze waarop dat de stedelijke vitaliteit bevordert. Hij houdt zich intensief bezig met de vraag hoe een sociaaleconomische samenleving zorg kan dragen voor het maken en in stand houden van een flexibele en adaptieve vitale stad. In het licht van deze vraag ziet Peter G. de Bois het verbeteren van stedelijke vitaliteit – door te onderzoeken hoe deze optimaal kan functioneren – als een inspirerende uitdaging waaraan vanuit verschillende richtingen van het domein Techniek kan worden bijgedragen. De Nederlandse versie van zijn boek *Stedelijke vitaliteit, Steden zijn lui en 32 andere visies op de vitale stad* heeft een bijdrage daartoe geleverd.

Peter G. de Bois is naast zijn functie als lector bij de Hogeschool van Amsterdam hoofdredacteur van het vakblad 'Vitale Stad' van Uitgeverij Elba Media en Lid TFR (Taskforce Ruimte) van de Provincie Noord-Holland. Tevens is hij nog als afstudeerbegeleider verbonden aan de TU Delft, en treedt hij sinds tien jaar veelvuldig op als spreker en moderator ten behoeve van diverse symposia en seminars, naast de beroepsmatige colleges en lezingen. De betekenis van de stad, het publieke domein daarbinnen, en de ontwikkeling van de sociaaleconomische kwaliteiten van de vitale stad staan centraal in zijn ontwerp- en onderzoeksopvattingen en publicaties.