

The Difficult Whole

Een stadsreconstructieplan van Venturi Scott Brown and Associates

Karin Theunissen

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

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

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

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

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

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

mijn zeer gewaardeerde begeleider.

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

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

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

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

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

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

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

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

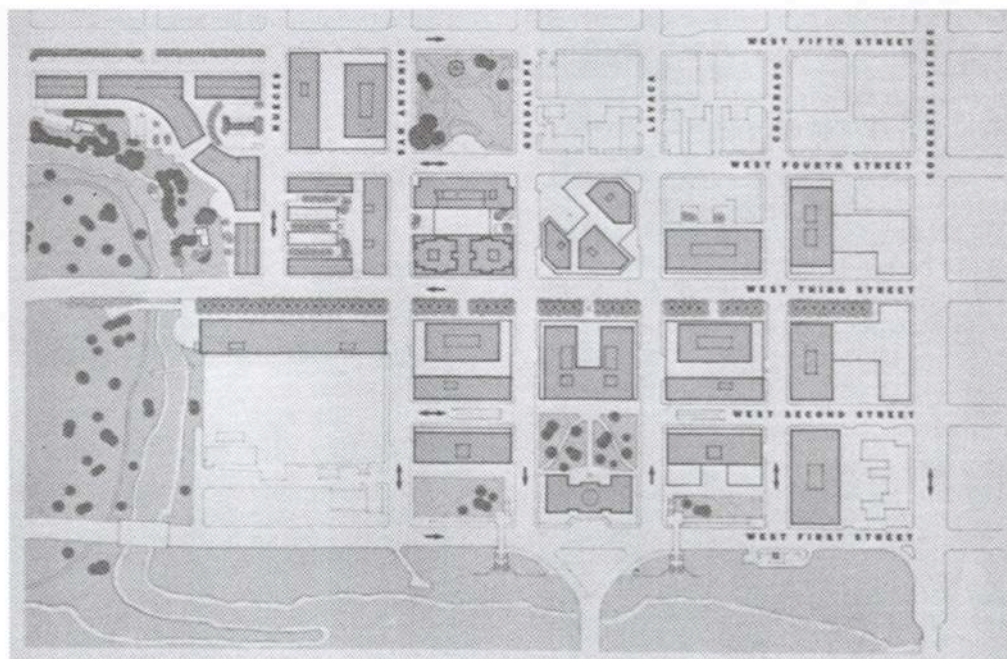
Terwijl in de 60-er jaren de openbare ruimte, de straat in Jacobs boek, centraal stond, richten Steven Holl en Fenton zich op het programma en de vorm van het bouwblok.

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

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

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

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



Kaart van Austin, uit *Urban Concepts*

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

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

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

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

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

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

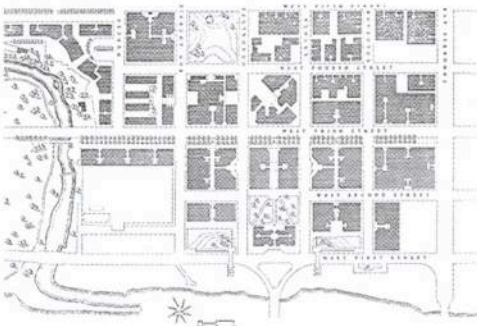
Deze tekening draagt als ondertitel *The Public Realm*. De bebouwing is, zoals Nolli dat destijds voor het Barokke Rome deed, als grijze massa weergegeven, waarin de publieke entrees en passages, evenals de interne woonstraatjes van de woonblokken, wit zijn uitgespaard. Zo komt de nadruk geheel op de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

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

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



Rambla perspectief



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

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

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

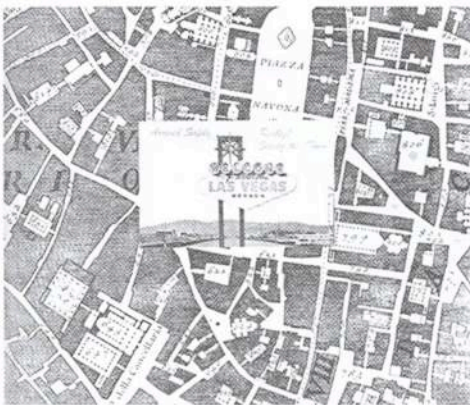
10 De Nolli-kaarten van Rome. G.B. Nolli *Roma al tempo di Benedetto XIV*, La Pianta di Roma di Gianbattista Nolli del 1748, heruitg. Rome, 1932; zie ook *Roma Interrotta* AD vol. 49, 1979.

Stadsanalyse: verschil en betekenis in het grid

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

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

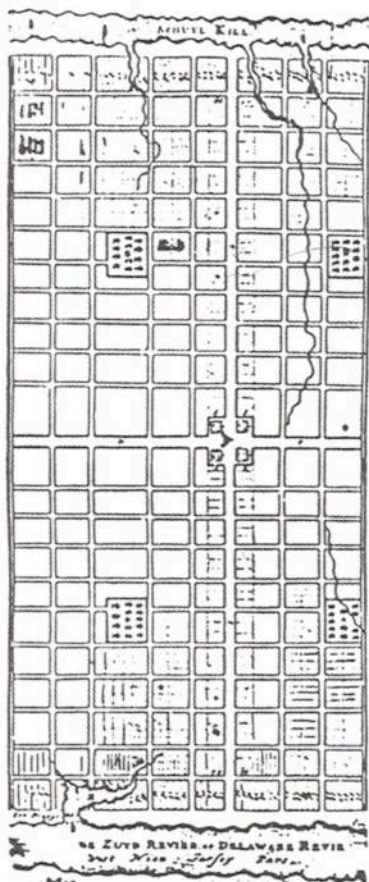
Het grid wordt zeker niet opgevat als een zo neutraal mogelijk systeem van horizontalen en verticalen om het lege vlak van de nieuwe stad (de wildernis) mee in te delen. In feite wordt



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



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



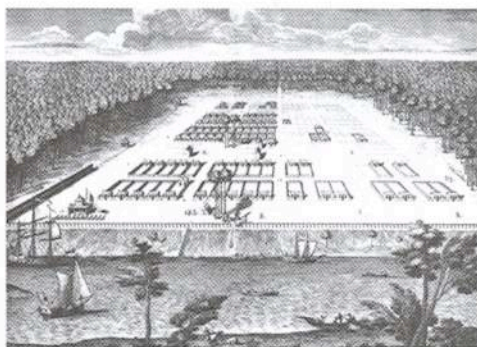
Het stadsplan van Austin werd in navolging van het Plan voor Philadelphia van William Penn uit 1683 getekend.

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

In het rapport wordt John W. Reps enkele malen aangehaald, de schrijver van twee standaardwerken over Amerikaanse stedenbouw *'The making of Urban America'* en het prachtige *'Cities of the American West'*¹¹. Reps schreef bijvoorbeeld over het ideaal-typische grid van Savannah, dat het *'provided not only an unusually attractive, convenient and intimate environment but also served as a practical device for allowing urban expansion without formless sprawl'*.

Edmund Bacon beschrijft in zijn boek *Design of Cities* het fascinerende grid van Savannah, waarbij juist de differentiatie in het grid, dat een intrigerend patroon van elkaar overlappende structuren is, aanleiding gaf om bij de groei van de stad een grootschaliger structuur te ontwerpen, zodanig dat de stedelijke groei niet vormloos werd¹².

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



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

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

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

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

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

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



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



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

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

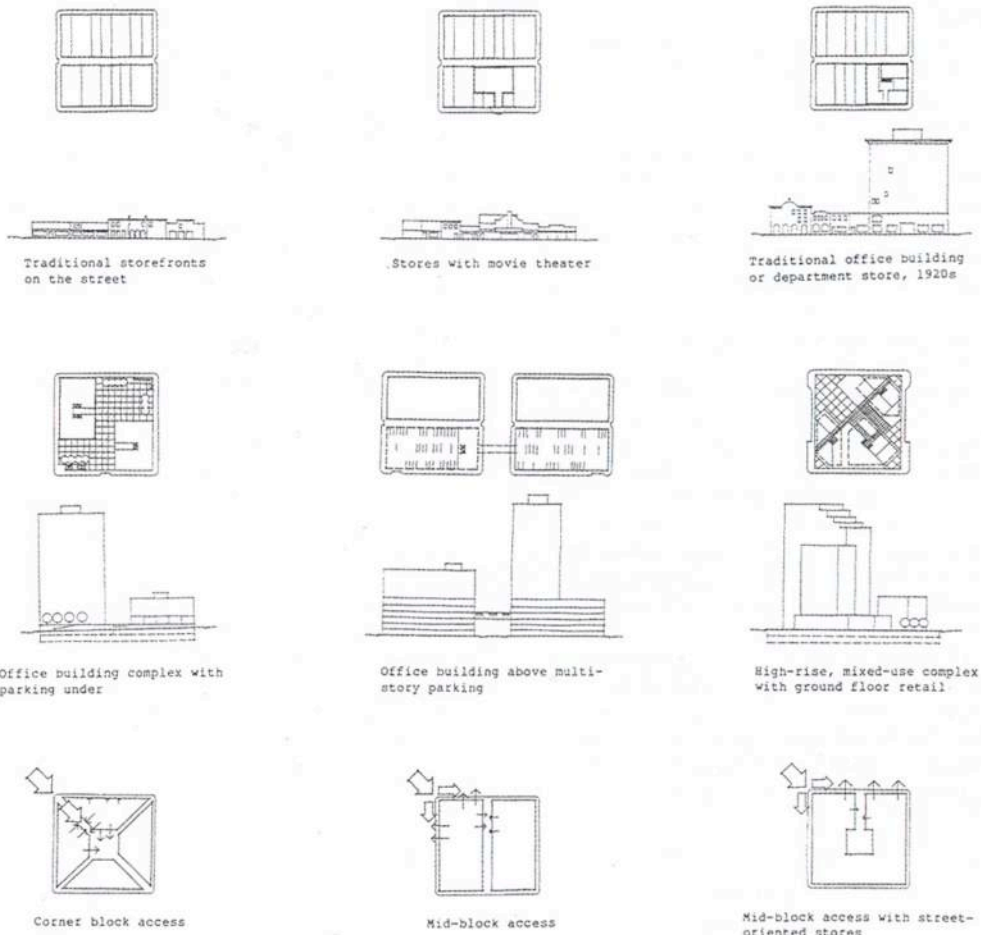
De ontwikkeling van de bebouwing binnen dit grid wordt in het rapport met eenvoudige schema's weergegeven. Het probleem van de schaalvergrotingen van deze eeuw is onder meer dat het oorspronkelijke 'dienstpad' in de blokken verdwijnt door de integrale blokontwikkeling. Hierdoor gaat de differentiatie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

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

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



Luchtfoto van Austin uit *Urban Concepts*.



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

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

Het Plan, bewerking van het bouw-blok

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

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

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

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

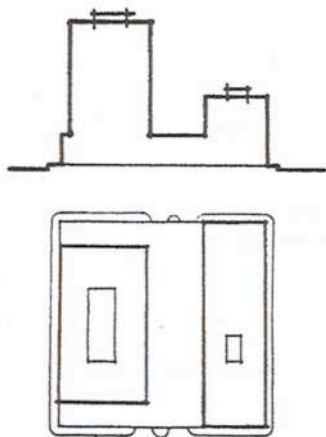
In de Rambla-blokken zijn aan de belangrijkste

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

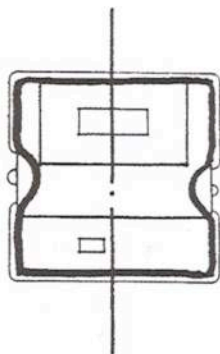
Ten opzichte van de traditionele blokorganisatie is: 1) in plaats van de perceelsgewijze ontsluiting een centrale organisatie voor de hogere lagen mogelijk (vanuit één, twee of meerdere liftkernen), 2) aan de openbare ruimte de interne passage toegevoegd; 3) ten opzichte van de lineaire structuur in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

Het Plan, de openbare ruimte

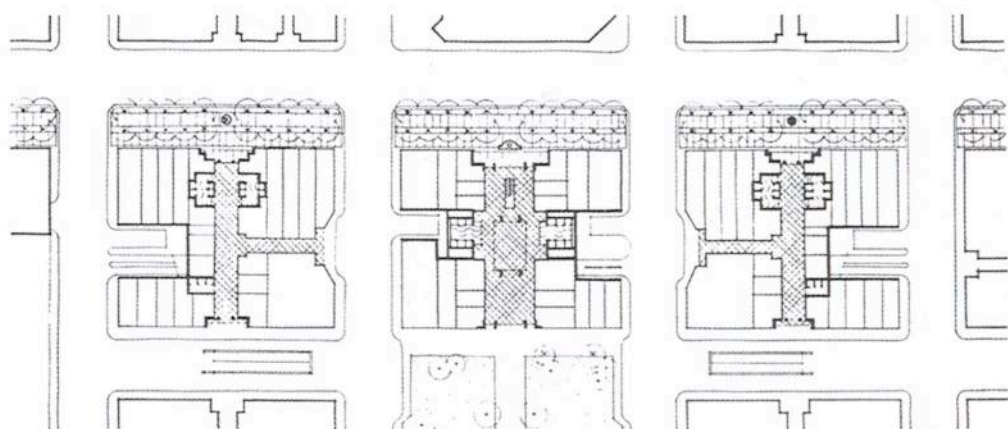
Het beeld van Austin is, zelfs vanuit de lucht gezien, nogal diffuus, ondanks het strakke grid dat er aan ten grondslag ligt. De blokken tonen



Pannekoek-model uit het RSD-rapport.

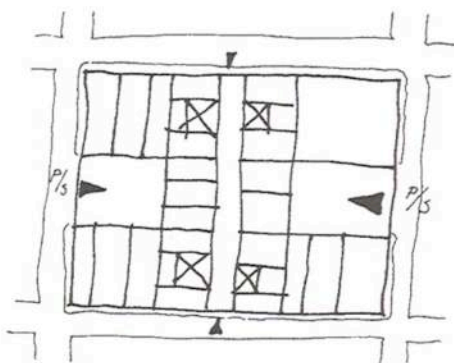
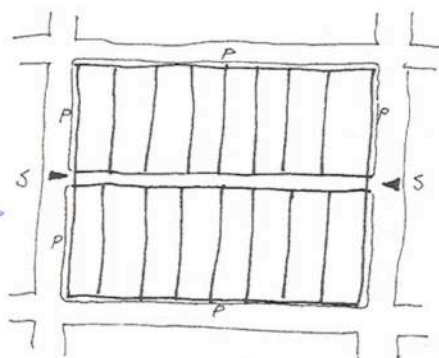


Wespetaille-model uit het RSD-rapport.



GROUND FLOOR PLAN

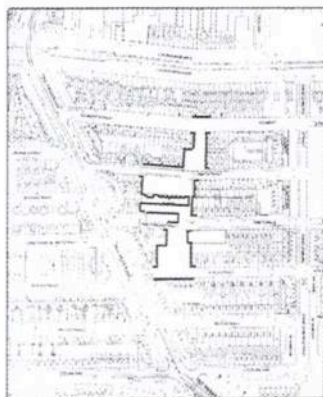
Begane grond van de blokken langs de Rambla volgens het 'pannekoek' en 'wespetaille'-model, uit het RSD-rapport



traditionele blokverkaveling en voorstel blokverkaveling VSBA, schets KT.

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

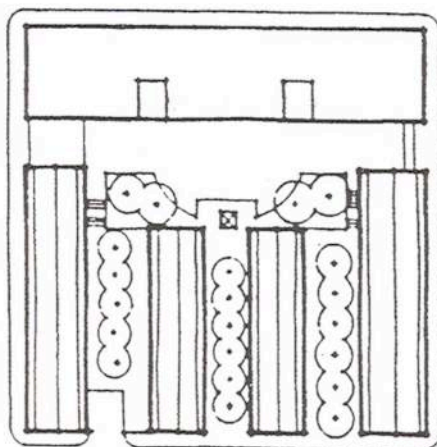
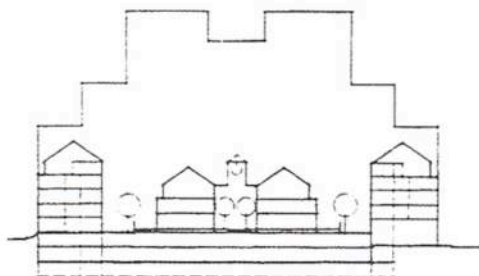
In het Plan voor Austin worden de randen van de blokken steeds precies bepaald, evenals het soort functie, de oriëntatie van de bebouwing en de ontsluiting. Dat dit met de aandacht voor de openbare ruimte te maken heeft, blijkt enerzijds uit de nadruk op de Rambla als nauwkeurig vormgegeven plaats: er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



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

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

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



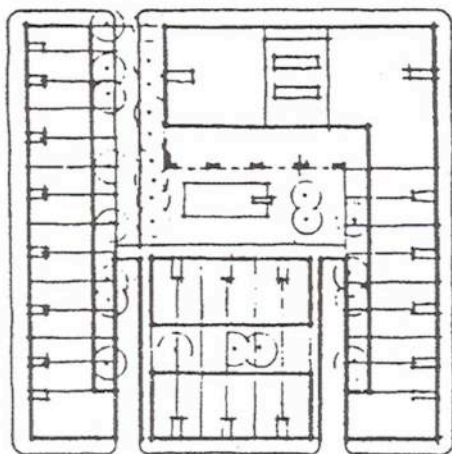
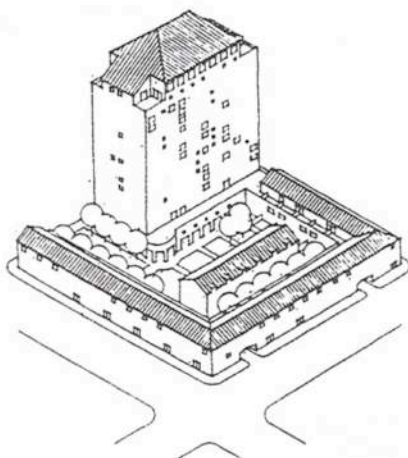
Hillock Housing, dakaanzicht en doorsnede van blok 26

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

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

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

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

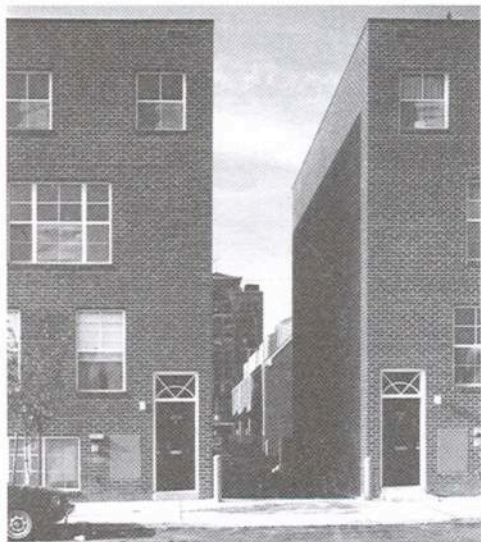


Society Hill Housing, verkaveling en isometrie van blok 26, variant.

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

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

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

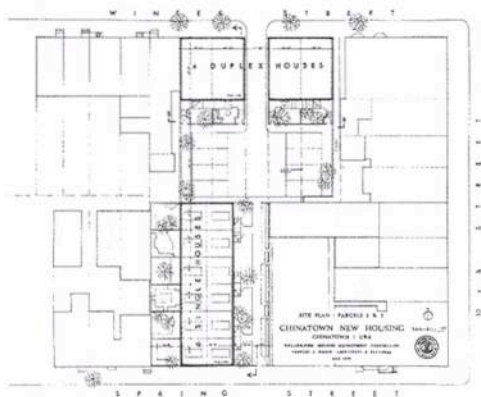


Chinatown Housing Project. Perceel 8, photo Winterstreet en plattegrond

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

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

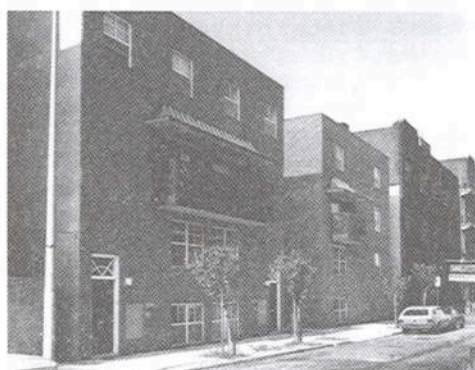
Aan de definitie van de *hybride*, als stedelijk gebouw met een concentratie van activiteiten -die inherent is aan de auto in de straat en de parkeerplaats binnen het bouwblok- wordt door het werk van VSBA de relatie met, en de diversificatie van, de stedelijke ruimte toegevoegd.



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



Trabant University Center, Delaware 1996, passage.



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

