

UNIVERSITEIT HASSELT

Masteropleiding architectuur

Seminarie stedenbouw

Academiejaar 2016-2017

Masterscriptie

OVER-MAAT IN TIJD

MICHIEL VANREPELEN

Promotor: Tim Vekemans
Promotor seminarie: Oswald Devisch

Inhoud

Abstract.....	5
Inleiding.....	7
Leeswijzer	9

Deel 1: Over maat doorheen de architectuurgeschiedenis van de twintigste eeuw	10
1 Een breuk met het verleden	13
2 De menselijke maat	21
3 Iedereen Ciamees.....	31
4 (Zelf)kritiek	37
5 Learning from Las Vegas.....	41
6 Hedendaagse opvattingen.....	47
7 Conclusie	51

Deel 2: De Rotterdam.....	52
1 Manhattanisme.....	55
2 Manhattan aan de Maas.....	59
Beeldverslag De Rotterdam	61
3 Conclusie	79

Deel 3: Overmaat in tijd.....	80
1 Over maat en overmaat.....	83
2 Overmaat in tijd.....	87
3 Overmaat in tijd: onderzoek Europacentrum Oostende... 91	
3.1 Aanleiding.....	91
3.2 Keuze locatie	92
3.3 De eerste resultaten	93

3.4	Geschiedenis en stedenbouwkundige context van het Europacentrum.....	99
3.5	Tweede onderzoeksfase: bewoners.....	114
3.6	Overmaatkaarten.....	119

Deel 4:	Ontwerp Masterproef.....	128
1	Context studio P.R.E.T.....	131
2	Concept.....	132
3	Structuur.....	133
4	Link met scriptie.....	134

Besluit.....	137
--------------	-----

Bibliografie.....	141
-------------------	-----

Afbeeldingenlijst.....	145
------------------------	-----

Bijlage 1: enquête Europacentrum.....	148
---------------------------------------	-----

Abstract

Het doel van deze scriptie, overmaat in tijd, is om het verborgen karakter van tijdgebonden overmaat te beschrijven en aan het licht te brengen. Via de onderzoeksvraag ‘Welke rol speelt de factor tijd in de problematiek rond overmaat en hoe kan een architect hier rekening mee houden in toekomstige projecten?’ worden enkele aandachtspunten besproken die tijdgebonden overmaat versterken. De verschillende delen in deze scriptie zijn structureel opgebouwd, waarbij eerst een breed referentiekader over het begrip maat wordt opgebouwd om daarna het onderzoek te ondersteunen. Het onderzoek vond plaats in Oostende en behandelde het Europacentrum, dat onderzocht werd op verborgen overmaat. Als onderzoeksmethode werd het afnemen van enquêtes en mapping toegepast. De conclusie van deze scriptie is dat de tijdsdynamiek van een gebouw, in de vorm van een fluctueringszone, een grote rol speelt voor de aanwezigheid van overmaat. Ook komt het belang van de betredingsdrempel en verticale circulatie als belangrijk aandachtspunt in deze scriptie naar voren.

The purpose of this thesis, excess in time, is to describe the hidden nature of time bound excess. Through the research question ‘Which role does time have in the issues around excess and how does an architect deal with this in future design?’ there are addressed some points that increase excess in a building. The major parts in this thesis are built up in a structural way that leads to the main investigation in part three. The investigation went on in Ostend and handled the Europacentrum, which was investigated on excess. A research method of both survey and mapping was applied. The conclusion of this thesis describes the time dynamics of a building, more specifically a fluctuating zone, and it’s influence on excess of a building. Also, the importance of the entry barrier and vertical circulation in a building is described in the conclusion.

Inleiding

Overmaat in architectuur gaat verder dan leegstand van panden, kavels en gebouwen. In architectuur kan er naast zichtbare overmaat sprake zijn van verborgen overmaat. Zoals het begrip zichzelf verklaart gaat het over overmaat die niet meteen zichtbaar is. Anders dan leegstand, dat zwart op wit waarneembaar is als we door een winkelstraat in een bepaalde stad lopen, is verborgen overmaat in architectuur een gevolg van bepaalde dynamieken op een bepaalde plaats. Deze dynamieken zijn vaak tijdgebonden. Stel dat we een parkeergarage in een stadscentrum beschouwen, dan weten we vaak op voorhand dat we op zaterdagmiddag moeilijk een parkeerplaats zullen vinden. Hoewel op dat moment de aanwezigheid van deze parking waardevol lijkt, moeten we verder kijken dan één momentopname. Tijdens weekdagen, en dan vooral na de werkuren, zal de bezettingsgraad van een openbare parking aanzienlijk minder zijn. Ondanks dat het lijkt alsof de parking goed zijn dienst doet overdag, zal na een langere screening vaak blijken dat het algemeen genomen een grote leegstandsgraad zal vertonen.

Het zijn zulke dynamieken in tijd die overmaat met zich meebrengen, en omdat slechts op bepaalde momenten in dat geval overmaat aanwezig is wordt zulke overmaat moeilijk detecteerbaar. Hierdoor kan, bij afwezigheid van diepgaande onderzoeken en analyses, deze vorm van overmaat een negatieve invloed hebben op de verdere ontwikkeling van een bepaalde gebouwstructuur of stadsdeel. Het is dan ook essentieel om verborgen overmaat aan het licht te brengen en zo deze vorm van overmaat als een opportuniteit te gebruiken in een toekomstig ontwikkelingsbeleid voor een gebouw of plek in de stad. Tevens is het belangrijk dat architecten zich bewust worden van het gegeven dat elk gebouw of stedenbouwkundig plan mogelijk ooit te maken zal krijgen met tijdgebonden overmaat.

Deze scriptie kwam tot stand vanuit een persoonlijke interesse in het domein van overmaat. Deze interesse werd gewekt in de cursus cultuurwetenschappen binnen deze masteropleiding, waar architectuuractualiteit in het eerste semester van academiejaar 2015-2016 centraal stond. De hedendaagse problematiek rond leegstand, dat ondergebracht kan worden in het domein van overmaat, en hoe hiermee om te gaan vormde een beginnend referentiekader betreffende dit domein.

In het domein van overmaat kunnen, omwille van de ruime opvatting van het begrip, verschillende thema's aangereikt worden. Belangrijk om te vermelden is dat deze scriptie als vervolgstuk kan worden opgevat op de scriptie van Niels Menten: Overmaat in kaart (Menten, 2016). Menten geeft in zijn scriptie een aanzet tot in welke thematieken overmaat kan voorkomen. Hierbij reikt Menten vier hoofdthema's aan. Deze scriptie behandelt, na het doornemen van Overmaat in kaart, één van de aangehaalde thema's: overmaat in tijd. De onderzoeksvraag die hieruit voortkomt linkt het aspect tijd met overmaat en onderzoekt de verhouding tussen beide begrippen:

'Welke rol speelt de factor tijd in de problematiek rond overmaat en hoe kan een architect hier rekening mee houden in toekomstige projecten?'

Het onderzoeksdoel is om deze specifieke, verborgen vorm van overmaat op een heldere manier aan het licht te brengen en een bewustwording te creëren bij de lezer dat met dergelijke overmaat rekening gehouden moet worden. Om een antwoord te bieden op de onderzoeksvraag werden twee onderzoeksmethodes toegepast, met name het afnemen van enquêtes en mapping. Het afnemen van enquêtes is in het kader van dit onderzoek een goede keuze, dit wordt later in deel drie geargumenteed. Ook de methode van mapping, meer specifiek het produceren van overmaatkaarten, geeft een goed inzicht wanneer de factor tijd onderzocht moet worden. De overmaatkaarten en de aanloop hiernaar komen eveneens aan bod in deel drie van deze scriptie.

Tot slot is het na het lezen van deze inleiding aangeraden om de leeswijzer, te vinden op volgende pagina, door te nemen. Hierin wordt ter opvolging van deze inleiding beknopt besproken volgens welke structuur deze scriptie is opgebouwd en hoe deze structuur de onderzoeksvraag ondersteunt.

Graag bedank ik ook enkele personen: mijn promotor Tim Vekemans voor de vakkundige begeleiding en het aanreiken van interessante vakliteratuur en referentieprojecten; Oswald Devisch voor de begeleiding vanuit het seminarie stedenbouw en tot slot mijn vriendin Kato Poelmans voor haar steun tijdens mijn opleiding.

Leeswijzer

Deel een van deze scriptie behandelt de globale perceptie van maat doorheen de architectuurgeschiedenis van de twintigste eeuw. Er is bewust gekozen om hiermee te starten aan het begin van de twintigste eeuw, gezien het tijds kader van de opkomende moderne beweging een goed startpunt omvat. Dit deel is tevens de literatuurstudie waarin een breed referentiekader wordt behandeld dat een ideale basis vormt voor de delen die daarop volgen. Ook volgt dit deel, uitgezonderd hoofdstuk twee, op chronologische manier de verschillende iconische bewegredenen en opvattingen doorheen de twintigste eeuw.

Deel twee kan worden opgevat als een persoonlijk deel waarin getracht wordt de brug te maken tussen deel een en deel drie. Het is daardoor belangrijk dat dit deel pas na het opbouwende eerste deel gelezen wordt. Dit deel behandelt De Rotterdam en Koolhaas zijn stedenbouwkundige visie, met een knipoog naar de contrasterende stedenbouwkundige modellen die in deel een aan bod komen.

Deel drie omvat het eigenlijke onderzoek naar overmaat in tijd. In dit deel wordt, steunend op het referentiekader van deel een en deel twee, het volledige onderzoek uitgeschreven. Het onderzoek vond plaats in Oostende, en behandelde het Europacentrum. In dit deel wordt bijgevolg het thema van tijdgebonden overmaat losgelaten op deze specifieke locatie, en zal daaruit het belang van de factor tijd bij overmaat duidelijk worden.

Deel vier beschrijft ten slotte de masterproef binnen de ontwerpstudio. In de masterproef wordt het onderzoek en de conclusies van deel een tot en met drie in de praktijk toegepast, als visueel voorbeeld van de theoretische vaststellingen die eerder gemaakt werden.

DEEL 1

Over maat
doorheen de
architectuurgeschiedenis
van de
twintigste
eeuw

Een breuk met het verleden
De menselijke maat
Iedereen Ciamees
(Zelf)kritiek
Learning From Las Vegas
Hedendaagse opvattingen
Conclusie

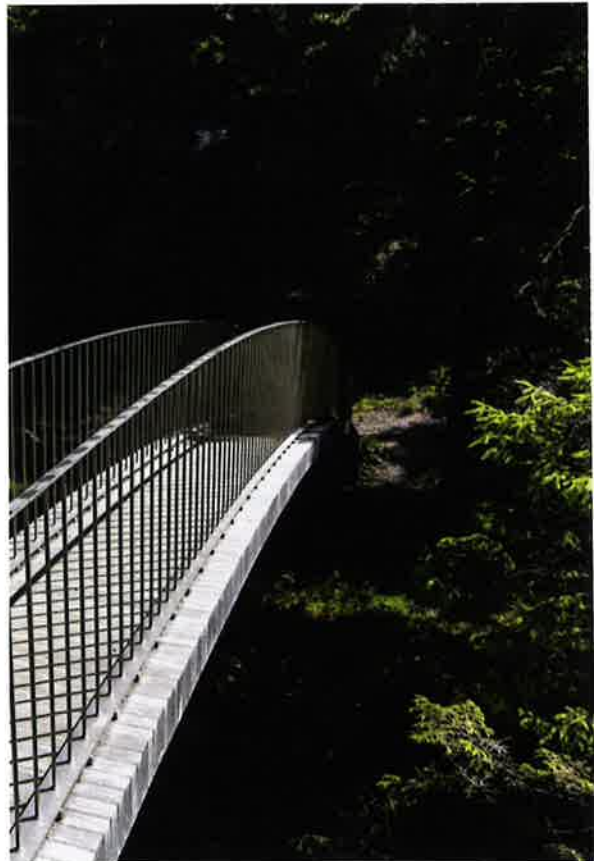
Een breuk met het verleden

Een sleuteltekst van de Oostenrijkse architect Adolf Loos (1870-1933), *Architektur* (Loos, 1910), legt een uitstekende basis om de architectuurgeschiedenis van de twintigste eeuw te bespreken. Loos wordt algemeen beschouwd als een van de pioniers van de modernistische opvattingen binnen de architectuur. In *Architektur* begint Loos zijn pleidooi met een beschrijvend voorbeeld van een oeverlandschap (Loos, 1910, p. 58). Het landschap is mooi zoals het is. Alle natuurelementen verhouden zich in perfecte harmonie met elkaar. Loos heeft het vervolgens over de schoonheid en rust die dergelijk landschap uitstraalt. We vergeten echter één ding, aldus Loos: we situeren ons in het begin van de 20^e eeuw, en er moet dus wel ergens een menselijke ingreep in het landschap te vinden zijn. Dit is wat Loos meteen aanhaalt in zijn tekst: de harmonieuze rust wordt verstoord door, in dit geval, een villa. Pretentius en helemaal niet in relatie tot de omgeving, maar toch aanwezig in een landschap dat anders volgens Loos goddelijk zou zijn. Argumenten waarom een villa niet thuishoort in het omschreven landschap volgen snel. Loos laat meteen merken dat alles te maken heeft met cultuur in relatie tot tijdsgeest (Loos, 1910, p. 59). Een boer, gedreven door zijn culturele waarden, zal een huisje realiseren dat bestaat uit eerlijke materialen, geleverd door de natuur of omliggende, ambachtelijke leveranciers. Vervolgens wordt er gebouwd met ambachtelijke technieken. Hierdoor blijft de culturele eigenheid van het bouwwerk sterk behouden. De villa is anders: een architect ontwerpt, zonder enig cultureel besef, een bouwwerk dat contextueel gezien helemaal niet thuishoort in dit landschap. Zo'n gebouw zou in alle opzichten overmaats genoemd kunnen worden, zowel op gebied van maatvoering als op gebied van het bouwproces en het ongehoord gebruik van artificiële materialen.

1

Bovenstaande paragraaf legt een goede basis om een hedendaags voorbeeld te bespreken. Zwitsers ingenieur en architect Jürg Conzett (1956-heden) staat voornamelijk bekend voor zijn ontwerpen en bouwen van voetgangers- en fietsersbruggen (CBP, 2016). Conzett kan gelinkt worden aan vorige paragraaf omdat hij zijn kennis als ingenieur gebruikt om bruggen te ontwerpen die in harmonie staan met het lokale landschap. Hij onderzoekt vaak elementen die met een minimale impact op het landschap het gewenste doel bereiken. Zo heeft hij al verschillende bruggen ontworpen waarmee slechts met twee leuning een volledige overspanning wordt gemaakt. Een voorbeeld hiervan situeert zich in het Zwitserse dorpje Flims (Dechau, sd), waar een totaal van 7 voetgangersbruggen door Conzett werd ontworpen voor een nieuw wandelpad rond een berggrivier. Een van de bruggen, te zien op afbeelding 1, heeft als

draagstructuur slechts twee gebogen leuning. De vloerelementen zijn opgehangen hieraan. Door de minimale omvang van de brug is er geen sprake van een overmaats element in de natuur. Zowel materiaal als maatvoering zijn doordacht gekozen. Dit sluit ter conclusie mooi aan bij de tekst van Loos: Conzett handelt steeds vanuit zijn eigen kennis als ingenieur, zijn kennis is zijn ambacht.



Afbeelding 1, Conzett, voetgangersbrug, Flims (2016)

'Onze cultuur is gestoeld op de onovertroffen grootheid van de klassieke Oudheid. De manier waarop we denken en voelen hebben we overgenomen van de Romeinen. Van de Romeinen hebben we ook ons sociale bewustzijn en onze geestelijke decipline.' (Loos, 1910, p. 62)

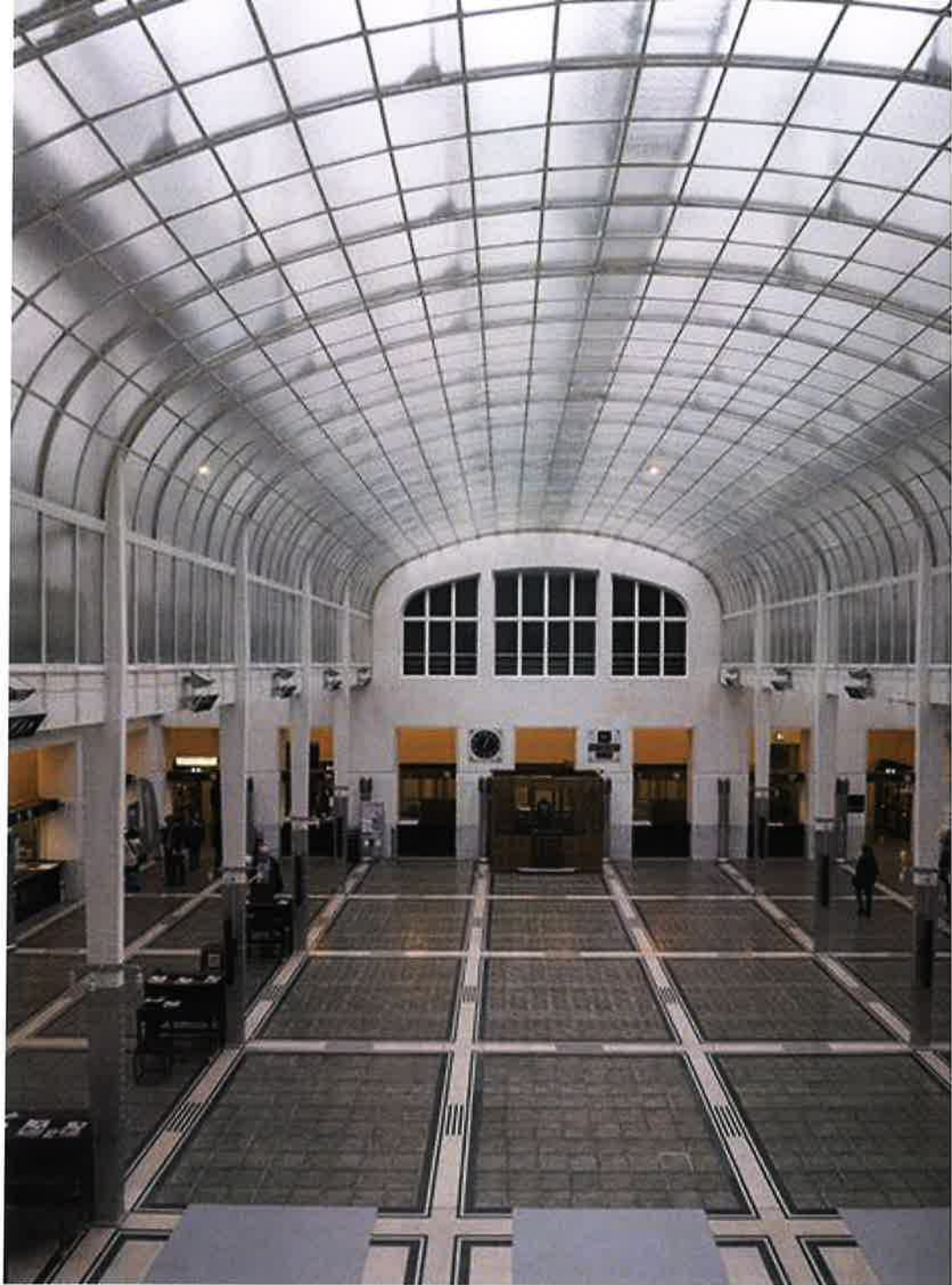
Bovenstaand citaat is later in de tekst van Loos te vinden (Loos, 1910, p. 62), waar hij stilaan zijn pleidooi afrondt. In dat gedeelte omschrijft hij het, naar zijn mening, verschil tussen de klassieke Griekse en de Romeinse cultuur. Grieken waren individualisten, die steeds nieuwe ornamenten uitvonden. Romeinen waren volgens Loos al te ver ontwikkeld hiervoor. Zij namen de bestaande Griekse ornamenten over en pasten deze naar eigen behoeven aan. Ter conclusie stelt hij dat veel bouwmeesters van zijn tijd (einde negentiende eeuw) deze manier van denken hebben overgenomen. De algemene veronderstelling geldt: 'zoals ik bouw, zo zouden de oude Romeinen het ook hebben gedaan' (Loos, 1910, p. 62). De kanttekening is uiteraard dat hierbij het tijdsbesef en culturele verschillen worden vergeten. Hierdoor is het volgens Loos niet meer mogelijk om ornamenten nog langer over te nemen, en pleit hij voor een ornamentloze architectuur, waarin de ornamenten niet langer een overmaatse, zinloze toevoeging aan een gebouw mogen zijn. Hiermee legt hij de basis voor het modernisme.

Niet alleen Loos wordt zich in het begin van de twintigste eeuw bewust van onjuiste culturele waarden die architecten voor ogen hadden. Otto Wagner (1841-1918), Oostenrijks architect, is een goed voorbeeld van een architect die doorheen zijn carrière bewust werd dat een breuk met het verleden mogelijk de enige sleutel tot vernieuwing kon zijn. Een citaat uit een tekst van Wagner, *Moderne Architectuur* (Wagner, 1902), geeft een goed beeld van zijn opvatting.

'De eerste menselijke bouwvorm was het dak, de beschuttende overdekking, waarschijnlijk ontstaan bij gebrek aan natuurlijke hopen. Het dak kwam vóór de stutten, de wanden, zelfs vóór het haardvuur. Na het dak kwamen de stutten, kunstmatig vervaardigd uit boomstammen en stenen en ten slotte kwam het vlechtwerk, de wand, de muur.' (Wagner, 1902, p. 54)

In het tweede deel van zijn tekst (Wagner, 1902, p. 53-54), waaruit bovenstaand citaat komt, heeft Wagner het over constructie en de traditie hiervan. Hij bouwt zijn argumentering op naar het feit dat nieuwe constructiemethoden ook nieuwe bouwvormen met zich meebrengen. Wanneer bouwelementen zich verder ontwikkelen doorheen de tijd, worden toepassingen hiervan complexer. Met deze gedachtegang verandert Wagner zijn perceptie van architectuur doorheen zijn carrière. Er is een duidelijke stijlovergang te zien in zijn gerealiseerde gebouwen. Daar waar hij aanvankelijk in het einde van de negentiende eeuw ontwierp volgens de principes van het eclecticisme, probeerde hij tegen het einde van zijn carrière, in het begin van de twintigste eeuw, een nieuwe en eigentijdse 'moderne' stijl te definiëren (Wagner, 1902, p. 51). Een succesvolle vertaling hiervan wordt vandaag de dag teruggevonden in zijn ontwerp voor de Oostenrijkse Postspaarbank in Wenen, waarbij de synthese van esthetiek en functionaliteit en als uitermate geslaagd wordt omschreven (Mallgrave, 1996).

Het nieuwe hoofdkwartier van de Oostenrijkse Postspaarbank werd in 1906 opgeleverd (Mallgrave, 1996, p. 212). Het gebouw is gelegen in de binnenstad aan het Georg-Coch plein, naast de Ringstrasse. Wat opvalt aan het gebouw is dat de gevel rust uitstraalt, wat zich vertaalt in een elegant overkomend geheel. Zoals eerder werd aangehaald was de opkomst van nieuwe en revolutionaire bouwmaterialen een beweegreden voor Wagner om definitief de oude ontwerptradities achter zich te laten en een nieuwe, moderne stijl trachten te definiëren. Niet alleen de gevel van de Postspaarbank, maar ook de centrale hal van het gebouw zijn hier en uitstekend bewijs van (Mallgrave, 1996, p. 134). De gevel is opgebouwd uit staal, glas en beton en weet daardoor een opmerkelijke harmonie en eenvoud van lijnen uit te stralen naar de voorbijgangers. Dit is volledig in tegenstelling tot eerdere werken van Wagner, zoal bijvoorbeeld het Karlsplatz station in Wenen, waarbij een uitgesproken staalconstructie steeds centraal stond. Bij het Karlsplatz station is bijvoorbeeld duidelijk te zien hoe Wagner in de staalconstructie van de platformoverkappingen zowel invloeden uit de Jugendstil als de barok verwerkte. In het geval van de Postspaarbank lijken deze invloeden plots sterk verminderd te zijn. Opvallend is dat deze elementen zelfs nagenoeg afwezig zijn. Bij het betreden van het gebouw situeert zich de centrale hal, waar de opmerkelijke stijlverandering van de gevel nogmaals bevestigd wordt (afbeelding 2). Ook hier is de staalconstructie nog aanwezig, maar wordt deze aan de hand van



Afbeelding 2, Wagner, Postspaarbank, Wenen

revolutionaire bouwelementen tot een nieuwe beleving verheven. Het ontwerp imponeerde destijds op een geheel nieuwe manier de gebruiker (Mallgrave, 1996, p. 376). Daar waar de barok vaak wist te imponeren door machtsuitdrukking, overmaatse bouwelementen en decoraties wist Wagner aan de hand van een glazen doorkijkvloer en een bijhorende glazen dakconstructie een strakke, maar niettemin indrukwekkende compositie te creëren. Het geheel van ijzeren kolommen werd afgewerkt met beton, waardoor de simpliciteit en eenheid van de compositie nog sterker tot zijn recht komt.

Uit vorige paragrafen blijkt dat culturele waarden van een bepaalde tijdsperiode een rol kan spelen in het nadenken over de architecturale maat. Een breuk met het verleden was volgens Loos en Wagner duidelijk een manier om een nieuwe, zuivere architectuur te promoten. In de volgende paragraaf komt er een hedendaags voorbeeld aan bod waarbij de breuk met het verleden niet gebeurde. Het Italiaanse stadje Lucca is het omgekeerde van het uitgangspunt van de destijds opkomende moderne beweging.

Lucca is vandaag de dag een overblijfsel van de Romeinse stad Lucensis. Eric Jenkins omschrijft in *To Scale: One Hundred Urban Plans* (Jenkins, 2012) Lucca als een oud overblijfsel van zijn eigen geschiedenis. Gekenmerkt door enkele stedelijke fossielen representeert Lucca een grote waarde in de hedendaagse stedenbouw. Piazza dell' Anfiteatro is een van deze zogenaamde stedelijke fossielen (Jenkins, 2012, p. 98). Zoals de naam al laat uitschijnen was dit plein tijdens de Romeinse tijd het amfiteater van Lucensis. Jenkins stelt dat het plein bijgevolg een van de belangrijkste plekken van de stad werd beschouwd. Doorheen de tijd heeft het amfiteater steeds zijn basisvorm weten te behouden, en heeft het verschillende functies gekend. In de tiende eeuw doorging het amfiteater een transformatie. Ondanks dat er veel stenen gerecupereerd werden voor andere bouwwerken bleef de basisvorm van het amfiteater bestaan, en werd de overgebleven structuur gebruikt als fundament

voor nieuwe woningen. Hierdoor ontstond er in het midden een centrale tuin, aangezien de woningen de ovale vorm van het oorspronkelijke amfiteater volgden. Later, in midden negentiende eeuw, werd de centrale tuin omgevormd tot een marktplaats. Uiteindelijk transformeerde de marktplaats rond 1940 opnieuw, ditmaal naar zijn hedendaags gebruik. Woningen van vier verdiepingen omringen vandaag nog steeds het plein, zoals te zien is op afbeelding 3, met op het gelijkvloers winkels en cafés.



Afbeelding 3, Piazza dell' Anfiteatro, Lucca (2014)

Het verhaal van Piazza dell' Anfiteatro toont aan dat ruimte en maat kunnen voortvloeien uit de geschiedenis van een plek. Jenkins zegt dat om fossilisatie van een dergelijke plek te voorkomen, de plek doorheen de jaren moet worden hervormd met nieuwe invullingen (Jenkins, 2012, p. 98). Hierdoor worden stedelijke fossielen levend gehouden, en gaan ze mee met hun tijd. Lucca levert hier het bewijs dat de menselijke maat van een plek kan voortvloeien uit zijn eigen geschiedenis. Aangezien de piazza de tand des tijds heeft doorstaan, samen met de volledige stad Lucca overigens, kunnen we stellen dat mensen zich aangetrokken blijven voelen tot deze plek en stad. Hieruit kunnen we concluderen dat mensen deze plek ook echt als menselijk aanvoelen. De plek lijkt niet kunstmatig of geforceerd. In hoofdstuk zes van dit deel zal blijken dat dit voorbeeld een erg waardevolle visie met zich meedraagt, die aansluit met tal van hedendaagse visies over stedenbouw.

De menselijke maat

2

Hoofdstuk een behandelde de eerste uitspraken en visies in het begin van de twintigste eeuw betreffende een nieuwe architectuur. In dit hoofdstuk worden enkele architecten besproken die tijdens hun carrière onderzoek deden naar, en uitspraken deden over de menselijke maat. Bijgevolg bespreekt dit hoofdstuk enkele niet-chronologische fragmenten uit de twintigste eeuw, maar vormt het wel een noodzakelijke inleiding op de hierop volgende hoofdstukken.

In 1929 publiceerde Mart Stam (1899-1986) in *Das Neue Frankfurt* een artikel over maat: *De maat, de juiste maat, de minimale maat* (Stam, 1929). Net als Loos, in voorgaand hoofdstuk, schrijft Stam een helder pleidooi over het achterwege laten van ornamenten en schone schijn. Meer dan Loos heeft Stam het specifiek over de menselijke maat, en hoe deze zich verhoudt ten opzichte van architectuur en design. De tekst bestaat uit slechts drie beknopte paragrafen, maar Stam weet toch kort en helder te verwoorden waarin hij de essentie ziet van de menselijke maat. Aan de hand van enkele citaten uit de tekst wordt zijn standpunt duidelijk.

'De juiste maat is tegelijkertijd de minimale maat, omdat het niet juist zou zijn ons serviesgoed groter en zwaarder te maken dan nodig is; het zou onjuist zijn onze stoelen groot, zwaar en representatief vorm te geven. Ze dienen slechts aan onze eisen te voldoen, dat wil zeggen dat ze licht en gemakkelijk te hanteren moeten zijn.' (Stam, 1929, p. 189)

Stam begint zijn tekst met een blik op de maatvoering van onze gebruiksvoorwerpen en meubels (Stam, 1929, p. 189). In deze paragraaf schrijft hij vluchtig dat dit voorwerpen zijn die het ons leven gemakkelijker moeten maken. Zo zijn horloges aangepast aan onze polsmaat, en stoelen aan onze ledematen. Omdat we dagelijks met zulke voorwerpen omgaan is het essentieel dat deze correct gedimensioneerd zijn. De juiste maat is dus niet alleen de afgeleide maat van ons lichaam, maar ook de maat van bruikbaarheid. Een mes dat te groot is zal als onaangenaam of onbruikbaar worden beschreven; op een stoel die overmaats gedimensioneerd is zal niemand comfortabel kunnen zitten.

We kunnen in dezelfde tijdsperiode een zeer invloedrijke publicatie hieraan koppelen. In 1936 verschijnt de eerste versie van Ernst Neufert (1900-1986) zijn *Architects' Data* (Neufert, 1936), vaak beter bekend als

simpelweg de *Neufert*. Dit boek voorziet architecten informatie over de optimale maat van een zeer uitgebreid gamma aan gebruiksvoorwerpen en ruimtelijke behoeften. Sinds zijn oorspronkelijke publicatie wordt de *Neufert* nog steeds geüpdatet (Neufert, Neufert, & Kister, Architects' Data, 2012), waardoor het boek nog steeds als een van de meest toepasselijke referenties wordt gezien wat betreft de juiste en minimale maat. Een extra interessante dimensie aan de *Neufert* is dat dit boek tijdloos blijft. Het is namelijk duidelijk dat de menselijke maat centraal staat. Anders dan vorig hoofdstuk, waar Loos aanvankelijk de architecturale maat koppelde aan culturele invloed, en deze dus veranderlijk is doorheen de tijd, vertrekt Neufert van de onveranderlijke menselijke maat. Het is algemeen gangbaar om te stellen dat de mens sinds 1936 niet veranderd is op het gebied van maat. Dit maakt de *Neufert* vandaag de dag nog steeds representatief: het boek doorstaat de tijd omdat de menselijke maat een algemene, vastliggende maat is.

'De juiste maten zijn die maten die aan onze eisen voldoen, die zonder enige representatieve bedoeling aan onze behoeften beantwoorden, die niet meer willen lijken dan dat ze zijn. De juiste maten zijn maten die minimaal volstaan. Alles wat dit minimale te boven gaat, is ballast en zou ons leven niet eenvoudiger maken, maar moeilijker.' (Stam, 1929, p. 190)

In de tweede paragraaf van *De maat, de juiste maat, de minimale maat* (Stam, 1929, p. 190) zoomt Stam uit van de gebruiksvoorwerpen naar de ruimte en woningen. Stam heeft het meteen over *onze* ruimten en *onze* woningen, waarmee hij zelfs in de titel al een duidelijke referentie geeft naar onze eigen, menselijke maat. Hij vervolgt met de stelling dat net zoals gebruiksvoorwerpen ook ruimten en woningen ons moeten dienen. De menselijke maat is ook hier steeds de basis. Deuren en ramen moeten volgens Stam vanzelfsprekend correct gedimensioneerd worden. Deuren dienen volgens hem enkel en alleen om ruimtes te ontsluiten, waardoor de maat steeds zou moeten voortvloeien uit de menselijke maat die nodig is om een deur correct te kunnen gebruiken. We kunnen deze stelling van Stam gemakkelijk illustreren met het voorbeeld van het gebruik van deuren in paleizen. Hier neemt de factor prestige, welvaart en status de overhand. Hoewel mensen van dezelfde grootte, met dezelfde maat als wijzelf deze deuren gebruiken, worden deze enorm groot gedimensioneerd. De maat van zo'n iconische deuren heeft, op het gebied van de menselijke maat, geen enkel nut. Bij openbare gebouwen zou een kanttekening kunnen gemaakt worden. Ook hier

hebben de mensen opnieuw dezelfde maat, en hebben ze dus maatkundig gezien genoeg aan een minimaal gedimensioneerde deur om het gebouw te betreden. Hier speelt echter een tweede factor mee, namelijk de hoeveelheid mensen. Het is vanzelfsprekend dat een openbaar gebouw met twintigduizend bezoekers per dag een overgedimensioneerde deur moet kunnen verdragen. De opvatting tussen overmaats en noodzaak is in dit geval dus betwistbaar.



Afbeelding 4, Santa Croce, Firenze (2016)

‘Aan onze meubels, onze kamers en onze woningen kleven nog steeds resten van vorige eeuw en dat geldt ook voor onze ruimtelijke ordening en onze stadsplannen. Niemand van ons is volledig bevrijd van wat onze ouders en grootouders in het bloed zat: het representatieve. En het representatieve is geen menselijke maat, maar overmaat. Het is indruk willen maken, meer willen lijken dan de waarheid.’ (Stam, 1929, p. 190)

In de laatste paragraaf (Stam, 1929, p. 190) gaat Stam over tot de algemene conclusie van zijn pleidooi: Wat is de maat van onze eisen, die de maat van gebruiksvoorwerpen, ruimten en woningen bepalen? Uit voorgaand citaat wordt duidelijk dat Stam aansluit met hoofdstuk een:

ook hij ziet, net als Loos en Wagner, de breuk met het verleden als een noodzakelijke beweging om los te komen van het representatieve en de bijgevolge overmaat. Het tijds kader biedt hem een uiterst geschikte context om zijn argument kracht bij te zetten. Het bedrijfsleven wordt intensiever, technische uitvindingen volgden aan de lopende band en mechanisering van veel handelingen vereiste nieuwe ontwerpeisen. Stam ziet dit echter niet als negatief, integendeel: een nieuwe kans tot besparing van geld en tijd. Immers wordt door nieuwe, steeds hoger wordende eisen een levenstandaard gecreëerd waarin de mens juist nieuwe hulpmiddelen accepteert die deze eisen met een minimum van inspanningen vervult. Stam doet zelfs al enkele uitspraken die vandaag de dag nog steeds onderwerp van discussie zijn. Zo pleit hij om in een woonwijk of woonblok de individueel kolenkelder en stookketel te herzien naar een centrale wijkverwarming. Dit idee was in 1929 op zijn minst revolutionair te noemen, en nog steeds is dit een oplossing die niet altijd wordt toegepast bij het realiseren van een nieuwe woonwijk. Pas als alle individuele huiselijke mechanismen vervangen kunnen worden door centrale, gemeenschappelijke varianten spreekt Stam van een succesvolle ommekeer die zich voltrekt. Hij doelt hier op zijn standpunt dat de strijd van moderne architectuur een strijd is tegen het representatieve, waarbij nieuwe technologie een ommekeer in de menselijke perceptie van maat zal teweegbrengen.

Als we over technologische vooruitgang spreken, spreken we over vernieuwing. Globalisering, of mondialisering is een begrip dat zeker in de twintigste eeuw al aanwezig is (Steger, 2013, p. 1). De wereld raakte meer en meer verweven met elkaar, en dat zorgde voor praktische problemen. Om verwarring te voorkomen bij bijvoorbeeld handel van goederen, de afstanden tussen steden en temperatuur werd tijdens het bewind van Napoleon een van zijn belangrijkste verwezenlijkingen ingevoerd: het metrisch systeem. Het zou nog duren tot 1960 dat op internationaal niveau dit systeem geoptimaliseerd werd (Adventure, 1992, p. 3). Sindsdien situeert het metrisch systeem zich in de SI-eenheden, dat als Europese norm wordt beschouwd. Door de invoering van een eenduidig maatsysteem worden veel problemen verholpen, en is er een enorme eenduidigheid tussen verschillende landen en culturen. Specifiek toegepast op bijvoorbeeld het bouwproces van een hedendaagse woning is het metrisch maatsysteem niet meer weg te denken. De bouwheer koopt een stuk grond met een bepaalde oppervlakte, uitgedrukt in vierkante meter (of are). Het budget van de bouwheer en regelgeving bepalen vervolgens hoeveel vierkante meter

bebouwde oppervlakte de architect mag voorzien. Deze communiceert ook naar de bouwheer de impact van het gebouwwolume in kubieke meters, de lengte van bepaalde gebouwdelen, de hoogte van het dak, enzovoort. Met andere woorden, een huis wordt volledig gedimensioneerd aan de hand van metrieke eenheden. Vaak zijn er zogenaamde standaardafmetingen voor bepaalde elementen, wat dan weer met een optimale kostprijs te maken heeft.

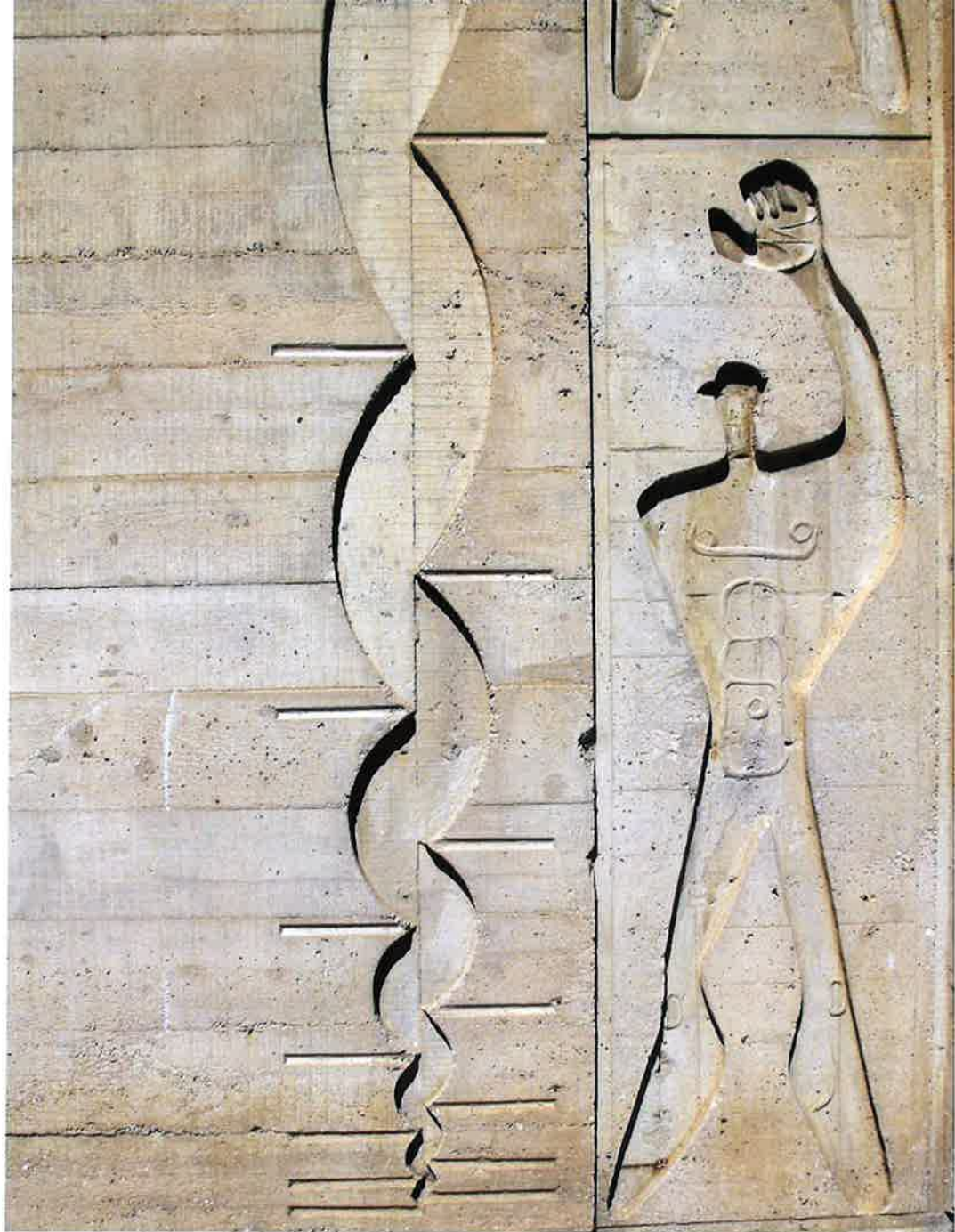
Er is echter een probleem met voorgaande opvatting. Het metrisch systeem is een relatief jong gegeven. Nieuwe uitvindingen zijn goed voor vooruitgang, maar houden niet altijd rekening met culturele en menselijke waarden uit het verleden. Het metrisch systeem werd ontwikkeld met een grote inzet op eenduidigheid. Het is echter niet voor niets dat voordat er sprake was van het metrisch systeem iedere stad, of zelfs stadsdelen in het verleden eigen maataanduidingen hadden. De voet is een bekend voorbeeld hiervan. Vandaag is de voet gerelateerd aan het metrisch systeem, een voet is namelijk gelijk aan 30,48 centimeter. Dit was niet altijd zo. Voorheen was de voet niet eenduidig vastgelegd en verschilde deze van stad tot stad (Ashton, 1987). Dit klinkt op zich logisch, aangezien de voet rechtstreeks was afgeleid van de menselijke maat. Deze kwam uiteindelijk weer voort uit de culturele geschiedenis van een stad, waardoor het verschil in deze maataanduiding te verklaren is.

Aansluitend met de visie van Mart Stam wordt Le Corbusier (1887-1965) als een van de meest invloedrijke architecten uit de twintigste eeuw beschouwd. Zijn meest bekende visie is ongetwijfeld die van de woonmachine: een woning of gebouw moet een louter functionele dienst bieden aan de mens, tot in elk detailniveau (Kunstbus, 2013). Deze gedachtegang wordt tevens gezien als het basisidee van het modernisme. Het modernisme kunnen we zien als de uiteindelijke, definitieve breuk met het verleden waar de reeds besproken individuen in deze scriptie al een duidelijke aanzet toe gaven. Le Corbusier gaat in zijn boek *The Modulor: A Harmonious Measure to the Human Scale, Universally Applicable to Architecture and Mechanics* (Corbusier, 1954) op zoek naar een schaal van visuele afmetingen om deze functionaliteit te omvatten vanuit menselijk standpunt. In een heruitgave (Corbusier, 2004, p. 20) wordt duidelijk dat ook Le Corbusier zich vragen stelt bij metrisch systeem. Hij argumenteert in een kritische zin dat een meter slechts een op veertig miljoenste deel van de meridiaancirkel is. Hij vervolgt dat de meter als maataanduiding bijgevolg een onbeduidend iets

is, compleet uit de lucht gegrepen. Wat Le Corbusier aanspreekt is de oude manier van denken. Maatsystemen die afgeleid werden van het menselijk lichaam, zoals dit in oude culturen het geval was, kregen bij hem de voorkeur op met metrisch systeem.

Le Corbusier ontwikkelde een eigen maatsysteem dat in de periode van 1948 tot en met 1952 door hem publiekelijk werd gepromoot: de Modulor. Met zijn maatsysteem probeerde Le Corbusier twee incompatibele systemen op een visuele manier te verzoenen. Enerzijds keek hij naar de menselijke maten uit oude culturen, waarbij de maten dus rechtstreeks uit het menselijk lichaam afgeleid waren. Anderzijds keek hij naar het metrisch systeem en de gulden snede, die bij de ontwikkeling van de Modulor eveneens een groot belang zou spelen. Een belangrijk punt voor Le Corbusier tijdens het ontwikkelen van de Modulor was dat het systeem zijn visie op modulaire architectuur en standaardmaten moest ondersteunen

Concreet is Le Corbusiers modulair principe, gedreven door zijn Modulor, sterk herkenbaar in het ontwerp voor de Unite d'habitation, waarvan in 1952 de eerste versie voltooid werd in Marseille (Kroll, 2010). De Unite d'habitation ondersteunt Le Corbusiers bekendste uitspraak, namelijk dat een gebouw een woonmachine moet zijn dat vanuit zijn functioneel karakter de gebruikers dient. Dit resulteerde in het ontwerp van een woontoren waarbij appartementen gestapeld werden, gelegen rond centrale 'straten' in het gebouw. Le Corbusier ontwikkelde de appartementen als modules die in het gebouwskelet konden worden ingepast. Elke module, alsook de gehele gebouwstructuur, werd ontworpen volgens de menselijke schaal, meer bepaald de dimensies van de Modulor. De visuele voorstelling van de Modulor, de man met opgestoken arm, werd symbolisch op de benedenverdieping in de gevel ingewerkt. Dit is te zien op afbeelding 5.

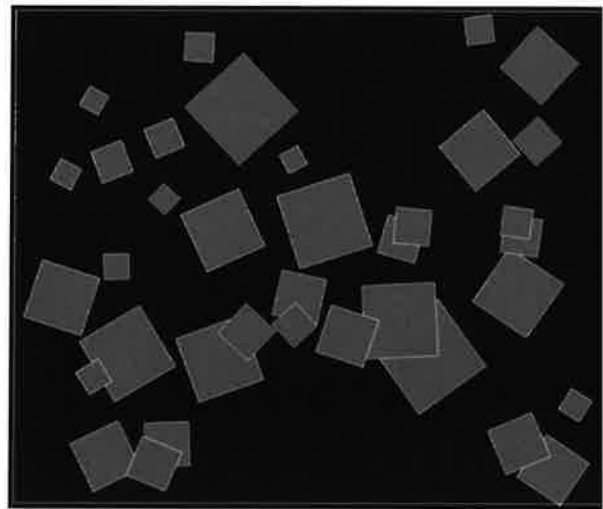


Afbeelding 5, Le Corbusier, Modulor, Marseille (2011)

Een andere architect met grote relevantie ten opzichte van de menselijke maat is de Nederlandse architect en monnik Dom Hans van der Laan (1904-1991). Hoewel van der Laan opgroeide in de succesperiode van onder andere Le Corbusier en het Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) was de invloed van de moderne beweging nooit groot op hem, aangezien Van der Laan het grootste deel van zijn leven als monnik doorbracht. Van der Laan was net zoals Loos, Stam en Le Corbusier zich er van bewust dat hij niet meer kon steunen op traditionele of oude ontwerpprincipes. Ook bij hem rees dus de vraag volgens welke ontwerpprincipes de volgende generatie architecten zou moeten ontwerpen. In 1926 hield van der Laan zijn studies aan de T.U. Delft voor bekeken (Stichting, 2016a). Hij bleef tijdens deze studies op zijn honger zitten, mede dankzij het feit dat fundamentele vragen die hij had over de grondslagen van de architectuur onbeantwoord bleven. Ook voelde hij innerlijke tegenstrijdigheid met de visie op architectuur die hem werd aangeleerd. Mede hierdoor besloot van der Laan in te treden als monnik in de St. Paulusabdij te Oosterhout. Hier wijdde hij zijn verdere leven aan een geheel nieuwe theorie die architecten voeding zou moeten geven om proportioneel te ontwerpen volgens zijn ontdekking van het plastisch getal. Net zoals Le Corbusier zijn Modulor als ontwerphulpmiddel gebruikte, zo gebruikte van der Laan zijn theorie rond het plastisch getal om zijn levensvisie te ondersteunen. De absolute basis van zijn levenswerk begint bij de natuur en het menselijke waarnemingsvermogen (Stichting, 2016b). Muren kunnen bijvoorbeeld een bepaalde ruimte begrenzen in de natuur, waardoor deze twee in relatie staan met elkaar. De ruimte die tussen de muren ontstaat verhoudt zich op zijn beurt met de muren, dus indirect ook met de natuur. Deze samenhang van maten onderzoekt Dom van der Laan gedurende een lange tijd aan de hand van experimenten met zijn leerlingen in de St. Paulusabdij. Bij een van deze experimenten maakte Dom van der Laan een figurenreeks van vierkanten, waarbij elk vierkant net iets groter was dan het vorige (Stichting, 2016c). Hij plaatste de figurenreeks volkomen willekeurig op een tafel, zoals te zien is op afbeelding 6, en vroeg zijn leerlingen de figuren te ordenen in groepen, van klein naar groot. Wat de leerlingen echter niet wisten, is dat geen enkel vierkant even groot was. Uit de resultaten bleek dat er steeds een terugkerend patroon te herkennen viel. Wanneer de verhouding van grootte tussen twee vierkanten kleiner was dan 1,32 werden beide vierkanten als even groot ervaren, en dus in dezelfde groep ingedeeld. Concreet werd bijvoorbeeld een vierkant van 1x1 centimeter even groot ervaren als een vierkant van 1,24x1,24 centimeter. Van der Laan was

verrast door het patroon dat hij ontdekte, en kwam na verschillende herhalingen van het experiment, aangevuld met andere experimenten, aan een verhouding van 1,32. Dit noemde hij later het plastisch getal. Wat voor de schilderkunst de gulden sneedeverhouding was (1,61), werd volgens hem voor architectuur het plastisch getal. Van der Laan stelde dat met een getallenreeks volgens dit verhoudingsgetal een object of ruimte in volmaakte harmonie kon gedimensioneerd worden, volledig correct volgens het

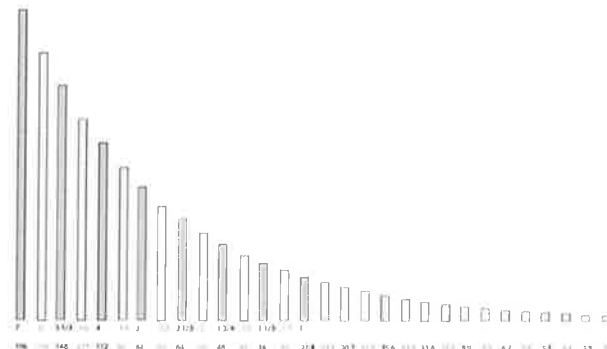
waarnemingsvermogen van het menselijk oog.



Afbeelding 6, van der Laan, experiment (2016)

Een concreet voorbeeld om vorige paragraaf te verduidelijken is een ontwerp van van der Laan zelf, een krukje dat hij zelf ontwierp (Stichting, 2016d). Hierbij werd het ontwerp volledig verwezenlijkt aan de hand van het plastisch getal. Als basis voor het ontwerp, dus als basis voor de getallenreeks nam van der Laan de ergonomische hoogte van een krukje, namelijk 48 centimeter. Deze maat werd afgeleid op de menselijke behoefte, zoals Stam dit eerder in dit hoofdstuk omschreef. Eens de basismaat bekend was, zette van der Laan de getallenreeks uit volgens het plastisch getal. $48 \text{ maal } 1,32$ is gelijk aan $63,36$. $48 \text{ delen door } 1,32$ is gelijk aan $36,36$. Door deze rekenformule verder te zetten in beide richtingen ontstaat de getallenreeks die te zien is op afbeelding 7.

Om minder grote tussensprongen te verkrijgen in deze reeks introduceerde van der Laan nog een reeks van tweede orde. Het principe is juist hetzelfde als voorgaande reeks. Van zodra beide reeksen met elkaar gecombineerd waren,



Afbeelding 7: van der Laan, Plastisch Getal

bekwam van der Laan dus een afmetingenpallet, waarbij iedere afmeting volgens zijn theorie van het Plastisch Getal in relatie staat met het basisgetal (48). Als we nu, om te concluderen, een krukje zouden ontwerpen door middel van enkel gebruikt te maken van het gevonden afmetingenpallet, zou het volledige krukje zich in een staat van perfecte harmonische verhouding bevinden. Van der Laan stelde bijgevolg dat zijn ontwerp van het krukje rechtstreeks en in zijn geheel voortvloeide uit de menselijke maat en het menselijk gezichtsvermogen (Stichting, 2016e). Afbeelding 7, van der Laan, plastisch getal, 2016



Afbeelding 8, van der Laan, kru.

Iedereen Ciamees

3

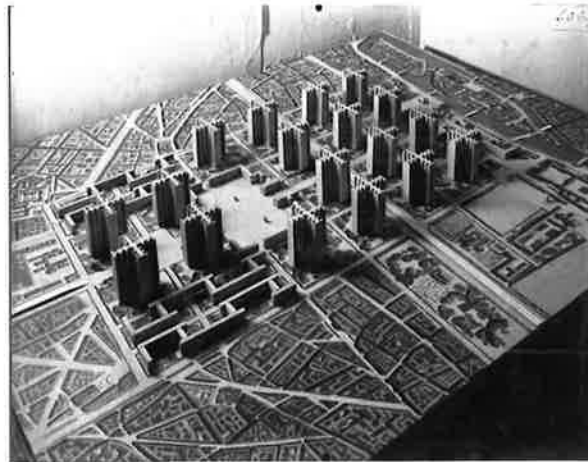
De vorige twee hoofdstukken leidden naar een kantelpunt in de architectuur van de twintigste eeuw. De uiteenzetting dusver beschrijft een duidelijke aanloop naar de moderne beweging en de gevolgen hiervan betreffende het bewustzijn van de menselijke maat. Dit hoofdstuk vervolgt opnieuw hoofdstuk een in 1922. Le Corbusier ontwikkelde rond deze tijd een absolute liefde voor technologische innovaties, zoals de woonmachine, waarvan de auto tevens een van de belangrijkste was. Dit omschrijft hij duidelijk in zijn tekst *Vers Une Architecture* (Corbusier, 1923). Hij zag het productieproces van een auto als het resultaat van ingenieurs met een visie. Beweging, snelheid en comfort maakten van de auto een toegankelijk concept, dat steeds verder werd geperfectioneerd. Le Corbusier bewonderd in zijn tekst dat een bepaald pakket van standaardelementen gemonteerd kan worden tot een functioneel object (Corbusier, 1923, p. 129). Op gebied van architectuur leek Le Corbusier dezelfde opvatting aan te nemen. Zijn theorie van de woonmachine kreeg vorm, alsook een utopisch stedenbouwkundig model: *la Ville Contemporaine*. Met een doelpubliek van drie miljoen inwoners was dit stedenbouwkundig model op zijn minst indrukwekkend te noemen (Learn, 2001). In het masterplan voorzag Le Corbusier vierentwintig wolkenkrabbers van zestig verdiepingen die zich in het centrale gedeelte bevonden. De hoogbouw zou kantoren herbergen, alsook dure flats. Voor het gewone volk ontwierp hij rond de torens lange stroken van appartementsgebouwen. De gehele site, met vooral de ruimte tussen de torens en de appartementen, werd voorzien van gemeenschappelijk groen. Belangrijk om te weten is dat Le Corbusier het voetgangersverkeer en het autoverkeer scheidde, alsook het wonen en werken. In het centrum van het stadsplan werden onder andere een verkeerswisselaar, openbaar vervoer en een luchthaven toegevoegd. Critici zoals Jane Jacobs, die ik later in dit hoofdstuk zal bespreken, verweten Le Corbusier ervan de auto boven het menselijke karakter van de stad te willen stellen.

Le Corbusiers visie, die duidelijk werd uit het voorstel van *la Ville Contemporaine*, bleef niet bij dit ene plan. Naast vorige paragraaf laat Le Corbusier in *Vers Une Architecture* (Corbusier, 1923, p. 126-127) weten dat er een bewustzijn moest ontstaan bij architecten en stadsplanners dat de toenmalige stedelijke situaties niet meer houdbaar waren. Le Corbusier stelt dat er kritisch gekeken moest worden naar de bestaande vormgeving van onze steden, en merkt op dat er zich in het

stadsbeeld een toenemende congestie van gebouwen voordeed. Hij concludeert dat de steden een vieze verwarring waren geworden waarop woningen uitkeken, en waar mensen in moesten leven. De link met Le Corbusiers utopische visie van la Ville Contemporaine wordt stilaan duidelijk: hij pleitte voor het verwijderen van het oude stadsdeel, waardoor er plaats werd gemaakt voor een nieuw en gezond stedenbouwkundig weefsel. Le Corbusiers visie van de ideale stad kan onmiddellijk een onderwerp ter discussie vormen: het is een stad zonder stedelijkheid. Het tabula rasa principe was een idee dat Le Corbusier maar moeilijk kon loslaten.

De principes van zijn Ville Contemporaine mocht Le Corbusier uittesten in 1925, waar hij gevraagd werd een nieuw stedenbouwkundig plan voor de Parijse binnenstad te ontwerpen, wat bekend zou worden als het Plan Voisin (Learn, 2001). Le Corbusier, dromend van zijn utopisch maar dusver theoretisch stadsmodel, verviel ook hier snel in het tabula rasa principe. Het meest opvallende aan het Plan Voisin is dat een volledig gedeelte van de oude binnenstad, ten noorden van de Seine, gepland werd om gesloopt te worden, waarna er een nieuwe centrale woonwijk geplaatst zou worden. De wolkenkrabbers, goed voor een totaal van vijfhonderdduizend inwoners, zouden omgeven worden door een uitgestrekt wegennet en restructuurde voor fabrieken en

uitgestrekte tuinen en groenzones. Dit principe is goed te zien op afbeelding 9. Het plan strekte zich uit vanaf het Place de la Republique tot het Louvre. Le Corbusier zou sporadisch aan zijn Plan Voisin werken tot 1940, waarna het plan vereeuwigd werd in slechts een ontwerp op papier.



Afbeelding 9, Le Corbusier, Plan Voisin (19

Le Corbusier is rond 1930 niet de enige die bezig is met grootschalige stedenbouw: het Congrès Internationaux d'Architecture Moderne, beter bekend als CIAM, nam eveneens als uitgangspunt voor hun visie de chaos van de bestaande stad. CIAM, dat door Le Corbusier en zevenentwintig vooraanstaande architecten in 1928 werd opgericht, was een platform dat zich bezighield met het onderzoek naar de functionele stad (CIAM, 1928). Le Corbusier had in de vooroorlogse periode van CIAM de touwtjes in handen: zijn basisideeën omtrent de utopische stad werden door de andere deelnemende architecten aanvankelijk juichend onthaald. De eerste belangrijke bijeenkomst in de bestaansperiode van CIAM is ongetwijfeld het congres van Athene in 1933 (CIAM, 1933). Voor en tijdens dit congres werden de basisprincipes van de moderne stedenbouw onderzocht en vastgelegd. De stad moet volgens CIAM steeds uit vier grote zones bestaan: een werk-, woon-, recreatie- en verkeerszone (CIAM, 1933, p. 226-227). Deze scheiding tussen wijken en functies was revolutionair, aangezien de oude stadsprincipes steeds op organische groei berustten.

CIAM was tevens van mening dat het principe van wonen in het centrum van de stad achterhaald was: Er moesten dringend groenzones worden geïntroduceerd die de bestaande krotten en vervallen stadsweefsels zouden uitzuiveren (CIAM, 1933, p. 223). Dit zou ten koste gaan van de historische, menselijke maat van de stad. De spreidingslogica van CIAM zorgde er stilaan voor dat de schaal van de stedelijkheid zou veranderen. De opkomst van verkeer werd nog niet als drijvende kracht beschouwd, maar 'de groeiende dictatuur van het verkeer' was volgens CIAM onafwendbaar. Dit is de reden dat verkeer als een van de vier basisbegrippen in het idee van de functiescheiding door CIAM werd opgenomen.

In 1941 publiceerde Le Corbusier het Handvest van Athene, dat de conclusies van het onderzoek omvatte dat sinds het congres van Athene in 1933 liep. Het document voorspelde niet veel goeds: industriezones zouden dicht bij de woonzones moeten ingepland worden, weliswaar gebufferd door brede sportvelden en parken (Mumford, 2002, p. 155). Ook de snelheid van het verkeer werd in rekening gebracht: wegen en infrastructuur zouden wetenschappelijk moeten worden berekend op de noden van vooral het autoverkeer. Tot slot mochten historische monumenten enkel behouden worden als ze een duidelijk culturele waarde bijdroegen aan de omgeving, en als ze de stadsbewoners niet beletten van ongezonde omstandigheden. Het Handvest van Athene

kan echter op zich dubbel bekeken worden. CIAM deed in de vooroorlogse periode enorme inspanningen om de toenmalige stedelijke situaties in kaart te brengen. Dit resulteerde dat het Handvest beruiste op analyses van maar liefst vierendertig Europese steden, waaronder bijvoorbeeld Brussel. Er kan dus gesteld worden dat de beslissingen die CIAM nam niet zomaar uit de lucht gegrepen waren. De periode van een zoektocht naar een nieuwe architectuur, waar CIAM zich middenin bevond, heeft ervoor gezorgd dat, hoewel CIAM kwaliteitsvolle stadsplanning nastreefde, de beslissingen niet altijd leken wat CIAM zelf voor ogen had. Stilaan ontstonden er spanningen binnen het congres zelf, waarbij onder andere Aldo van Eyck en Peter Smithson zich steeds meer vragen begonnen te stellen over de opvattingen die binnen CIAM speelden (Heynen, ea., 2009, p. 821-822). De dubbelzinnigheid binnen CIAM groeide: het leek zich te focussen op schaalvergroting, mobiliteit en zag de bewoners van de stad als statistische gegevens. Anderzijds leek het op zoek te zijn naar woonkwaliteiten, zoals grote parken in het groen en de ontkoppeling van infrastructuur en wonen, maar slaagde kennelijk er niet in om beide principes te combineren zonder de menselijk schaal uit het oog te verliezen.

De invloed van CIAM was ondertussen niet enkel in Europa, maar wereldwijd zo sterk aanwezig dat het leek alsof de voorgestelde ideeën van het congres door iedereen als zoete broodjes werd gegeten. Vooraanstaande architecten, zoals onder andere Oscar Niemeyer (1907-2012) leken CIAM te volgen. Een uiterst geschikt voorbeeld om de invloed van CIAM te benadrukken is het utopisch stadsplan voor Brasilia dat in 1956 door Lúcio Costa en Oscar Niemeyer ontworpen werd. Het stadsplan werd in 1960, na slechts vier jaar bouwen, voltooid (Avermaete, 2015). De nieuwe stad werd neergezet met de bedoeling de hoofdstedelijke functie van Rio de Janeiro over te dragen aan Brasilia. De stad is opgedeeld in twee hoofdassen. De as van oost naar west biedt ruimte voor stadsfaciliteiten. De andere as, loodrecht op de faciliteiten, herbergt het wonen. Grote appartementsblokken op pilotis situeren zich in een uitgestrekt artificieel groenlandschap. Om tussen gebouwen te circuleren is de auto de enige oplossing. De auto is koning in Brasilia. Uit deze beschrijving wordt duidelijk dat Brasilia zich volledig achter de basisprincipes van CIAM zet. Alle voorgestelde elementen uit de pleidooien van CIAM zijn te vinden in de stad. Sinds de voltooiing van Brasilia zijn er veel voor- en tegenstanders te vinden, die vaak over één begrip debatteren en argumenteren: de menselijke maat van Brasilia. Zo omschreef Frans schrijver Simone de Beauvoir na een bezoek aan



Afbeelding 10, Niemeyer, superquadras in Brasilia (196

Brasilia de stad een monotone en uitzichtloze megastructuur. Tijdens haar observaties van andere bezoekers concludeerde ze dat de brede wegen, de gigantische pleinen en open ruimtes vaak werden omschreven als 'woestenijs' (Wikipedia, 2016). Brasilia verzamelde nog meer kritiek: het contrast tussen de nieuwe utopische stad met de omliggende, vaak extreem arme en slecht georganiseerde steden was zo groot, dat Brasilia ook wel de bijnaam 'fantasie-eiland' kreeg. Robert Hughes, Australisch schrijver en kunstcriticus, omschrijft in de televisieserie *The Shock of the New* (Hughes, 1980) Brasilia als een mislukt experiment, dat bijgevolg rechtstreeks de opvattingen van CIAM in vraag stelde. Volgens hem handelde men in functie van vorm en ruimte in plaats van in functie van de eigenheid van de plek. Ook stelde Hughes dat Brasilia was ontworpen naar politiek belang, en niet naar de echte menselijke behoeftes.

(Zelf)kritiek

4

De naoorlogse situatie veranderde de positie die CIAM innam op het gebied van de stedenbouwkundige opvattingen die het voor de Tweede Wereldoorlog prominent naar voren schoof. De dubbelzinnigheid die altijd boven CIAM heeft gehangen wordt steeds groter, en ook binnen CIAM zelf worden hun beweegredenen onduidelijker. CIAM ondernam na de Tweede Wereldoorlog verschillende pogingen om hun interne dubbelzinnigheid te verduidelijken of op te helderen. De moderne stad volgens het vooroorlogse CIAM stapte af van elke vorm van traditionele gemeenschappen, maar moest toch een antwoord weten te geven op de menselijke behoeften. De overmaatse stedenbouwkundige plannen, die vaak ook nog eens volgens het tabula rasa principe werden opgevat, waren hier het rechtstreekse gevolg van. Na de Tweede Wereldoorlog ging CIAM op zoek naar nieuwe inzichten. Stilaan veranderd hun visie op de geschiedenis van een stad. Er wordt teruggekeken naar de stedelijke kernen en het belang ervan. Tijdens de vooroorlogse periode werd elke vorm van stedelijke kern afgewezen, nu leek CIAM hierop terug te komen (Heynen, ea., 2009, p. 822). Niet enkel probeerde men snel het belang van de kern terug toe te voegen aan de opvattingen, CIAM ging verder dan dat. Er werd verklaard dat een stad geen stad kon zijn zonder kern. Een stad kon niet functioneren zonder geheugen. CIAM maakt handig gebruik van deze inzichten om hun dubbelzinnigheid op te helderen. Het herstel van menselijke maat wordt ineens benadrukt, en het lijkt dat CIAM de boodschap van groeiende kritiek begrepen heeft: het wil de moderne opvattingen combineren met de principes van de menselijk nederzetting, en de grondbeginselen hiervan. De functiescheiding die CIAM steeds vooropstelde blijft aanwezig, maar wordt in 1951 merkbaar aangepast (Heynen, ea., 2009, p. 821-822). Het belang van een duidelijk stadscentrum komt op dezelfde prioritaire hoogte als de functiescheiding binnen de opvattingen van CIAM. De onenigheid die rond deze tijd speelde binnen CIAM ging vooral tussen de jongere generatie architecten en de oudere generatie. Alison en Peter Smithson stelden zich het meest kritisch op. Le Corbusier verliet CIAM reeds in 1955 door het feit dat Engels meer en meer de voertaal werd tijdens de bijeenkomsten. Uiteindelijk werd door de groeiende onenigheid CIAM in 1959 ontbonden (Heynen, ea., 2009, p. 303).

Niet alleen binnen CIAM heerste kritiek. Tal van kritische teksten en boeken zijn vandaag de dag te vinden die de erfenis van CIAM

veroordelen. Jane Jacobs (1916-2006), Amerikaans journalist, auteur en activiste, schreef in 1961 *The Death and Life of Great American Cities* (Jacobs, 2009). Het boek, dat vandaag de dag wordt omschreven als één van de belangrijkste inspiratiebronnen voor stedenbouwkundigen, behandelt het verhaal van de organisch gegroeide stad, en stelt dit tegenover de geplande stad. Jacobs geeft hiermee onrechtstreeks hevige kritiek op de verwezenlijkingen van CIAM en geeft een eigen, meer vanuit de mens voortkomende, visie op stedenbouw. Jacobs stelt dat veiligheid en integratie binnen een stad de twee hoofduitdagingen zijn waar stedenplanners mee moeten omgaan. De scheiding van functies binnen een stad, dat duidelijk het uitgangspunt was van CIAM, verwerpt Jacobs. Stadsbewoners kunnen volgens haar in een dergelijk stadsplan geen sociale gemeenschap vormen. Om dit gemeenschapsgevoel te creëren stelt Jacobs het niveau van de straat centraal. Enkel een straat waar alle menselijke behoeftes op korte afstand te vinden zijn ondersteunt het idee van een sociale gemeenschap. Ook wordt door veldwerk van Jacobs duidelijk dat dergelijke gemeenschappen de kans op misdrijven. De sociale interactie tussen mensen in hun dagelijkse leven is in de organisch gegroeide stad merkbaar beter dan in een geplande stad, aldus Jacobs.



Source: Allan B. Jacobs, *Great Streets*. MIT Press, Cambridge, MA, 1993, pp. 221, 225, 249. Reprinted in Reid Ewing, *Pedestrian and Transit-Friendly Design: A Primer for Smart Growth*, Smart Growth Network, August 1999, p. 4. <http://www.smartgrowth.org/pdfs/ptfd.pdf>.

Afbeelding 11, Allan B. Jacobs, *Street Maps at the Same Scale* (1993)

Jacobs beschouwt ter verduidelijking twee stedentypes in haar boek (Jacobs, 2009). Enerzijds de organisch gegroeide stad, vergelijkbaar met de Loonse steden in Vlaanderen bijvoorbeeld; anderzijds de geplande steden, met duidelijke referenties naar de stedenbouwkundige principes van CIAM. De organisch gegroeide stad omkadert Jacobs idee van de sociale gemeenschappen: slechts wanneer alle behoeftes op wandelafstand van de woning gelegen zijn kunnen dergelijke

gemeenschappen ontstaan. Als voorbeeld haalt Jacobs een ongewone combinatie aan: volgens haar kan in dezelfde straat, op twee grenzende kavels, zowel een groentewinkel als een nachtclub aanwezig zijn. Dit zorgt ervoor dat de straat een beter sociaal gebruik heeft gedurende verschillende tijdsperiodes. Zo is er overdag volk dat komt winkelen, 's nachts daarentegen zal de nachtclub voor het gebruik van de straat en buurt zorgen. Een ander voorbeeld dat Jacobs bespreekt zijn leegstaande of oude gebouwen binnen het stedenbouwkundig weefsel. Deze bieden volgens haar de potentie voor nieuwe initiatieven die niet alleen de buurt, maar ook deze gebouwen zelf ten goede komen. De buurt groeit dankzij dergelijke initiatieven altijd mee, aldus Jacobs conclusies uit haar veldwerk in Amerika. Tot slot toont Jacobs aan dat het algemene veiligheidsgevoel in sociale buurten enorm toeneemt. Dit door het feit dat men weet dat er altijd beweging is in de buurt.

Jacobs kritiek op de geplande stad vertrek van de functiescheiding, die door Le Corbusier en CIAM geïntroduceerd werden (Jacobs, 2009). Door dergelijke functiescheiding merkt Jacobs op dat er districten ontstaan in een stad. Zo stelt ze dat een woondistrict, een winkeldistrict, sportfaciliteiten en andere stedelijke functies gegroepeerd worden in eilanden. Het wordt snel duidelijk dat het bewegen door dit type stad heel anders is dan de organisch gegroeide stad. De stedelijke opvattingen volgens CIAM creëren anonimiteit binnen de stad, aldus Jacobs. Aangezien inwoners van zich van district naar district moeten begeven, en dat vaak met de auto, is er geen sociale interactie op straat. De vermenging van verschillende culturen blijft afwezig. Verschillende delen van de stad worden op verschillende tijdstippen gebruikt, waardoor potentiële leegstand en overmaat erg reëel worden. Ook de veiligheid komt in het gedrang, aangezien er geen sociale maar gesloten gemeenschappen ontstaan in bepaalde delen van de stad. Jacobs stelt zich ook kritisch op tegen de wildgroei aan wolkenkrabbers en nieuwbouw. Dit transformeert volgens haar de identiteit van de bestaande situatie, scheidt de verschillende culturen en deelt de bevolking op in klassen.

Het wordt duidelijk dat de visie van Jacobs loodrecht op die van CIAM staat. Ze uit openlijke kritiek op Le Corbusiers utopische stadsplannen, waarin ze zegt dat deze geen rekening houden met de cultuur van de stad, de emotie en interactie tussen mensen. Daar waar de architecten keken naar de eenvoud van het stedenbouwkundig plan keek Jacobs naar de mens zelf, naar de menselijke behoeftes op menselijke maat.

Jacobs stelt dat net door de schaalvergroting van de openbare ruimtes tussen de megastructuren deze aanzetten tot meer misdrijf en verval. Ze bewijst in haar boek (Jacobs, 2009) dat grote open ruimtes niet worden gebruikt door mensen: kleine ruimtes, straten en pleinen op mensenmaat zijn de elementen waar Jacobs voor pleit. Enkel op deze manier kan een stad een echte plek op mensenmaat worden, voor en door de inwoners.

Learning from Las Vegas

5

Architect Robert Venturi (1925-) en architecte-stedenbouwkundige Denise Scott Brown (1931-) publiceerden in 1968 het iconische boek *Learning from Las Vegas* (Venturi, 1968). De theoretische inzichten en opvattingen door middel van hun veldwerk in Las Vegas sluiten de vorige twee hoofdstukken, waarbij CIAM overduidelijk centraal stond, op een concrete en heldere manier af. Enerzijds kan deze tekst beschouwd worden als hoogtepunt van de overmaatse stedenbouw die zijn basis vond bij CIAM. Anderzijds is *Learning from Las Vegas* een pleidooi van Venturi en Scott Brown om te leren uit het bestaande landschap. Dit is volgens het duo de nieuwe manier om als architect revolutionair te kunnen zijn.

Le Corbusier wordt meteen aangehaald: Zijn visie betreffende het afbreken van Parijs en opnieuw beginnen met een revolutionair stedenbouwkundig plan, het Plan Voisin, is volgens Venturi en Scott Brown niet de juiste manier om het bestaande landschap te manipuleren (Venturi, 1968, p. 420). Venturi en Scott Brown opperen voor een aanpak die architecten toelaat toleranter om te gaan met het bestaande landschap. Volgens het duo moeten architecten zich meer toespitsen op het in twijfel trekken van hoe wij naar de dingen kijken. Als concreet voorbeeld hiervan halen Venturi en Scott Brown de Las Vegas Strip aan (Venturi, 1968, p. 421). Het duo is van mening dat de Strip de architect uitdaagt tot een positieve en tolerante kijk op de zaken. Omdat de moderne architectuur progressief en utopisch van aard is, is deze nooit tevreden geweest met de bestaande omgeving, aldus Venturi en Scott Brown. In plaats van te werken en te vertrekken met de aangeboden context veranderden architecten liever deze bestaande omgeving, vaak volgens het tabula rasa principe.

Ook de Italiaanse piazza komt in het pleidooi aan bod (Venturi, 1968, p. 421). Eerder al, in hoofdstuk een, werd Piazza dell' Anfiteatro in Lucca aangehaald als stedelijk fossiel dat de tand des tijds heeft doorstaan zonder een overmaats element in het stedelijk weefsel te worden. Venturi en Scott Brown beschrijven de algemene typologie van de Italiaanse piazza als ideaalbeeld van de architecturale ruimte. Wanneer het duo het heeft over architectuur als ruimte laten ze duidelijk merken dat architecten het begrip ruimte nodig hebben. Hun argument hiervoor is dat een omsloten ruimte in zijn pure vorm het gemakkelijkst te vatten is als een plek ontworpen of onderzocht moet worden. De typologie van de Italiaanse piazza valt perfect binnen deze stelling: De

piazza is steeds gericht op voetgangers, het traditionele omsloten karakter geeft de piazza een herkenbare identiteit en uit voorgaande analyse van het Piazza dell' Anfiteatro bleek dat een piazza vaak de menselijke maat respecteert.

Tegenover vorige paragraaf, waar architectuur eerst als ruimte werd omschreven, omschrijven Venturi en Scott Brown vervolgens de architectuur als symbool (Venturi, 1968, p. 421-422). Belangrijk om te vermelden is het feit dat hier opnieuw de factor tijd een rol speelt. Het tijdsbesef en de daaruit volgende culturele waarden zijn geen nieuw gegeven. Het spreekt voor zich dat de Italiaanse piazza zich lang voor de ontwikkeling van Las Vegas situeerde. Het modernistische tijdsbeeld van midden de twintigste eeuw introduceerde de auto sterk in het landschapsbeeld. Ook in Las Vegas was dit niet anders.

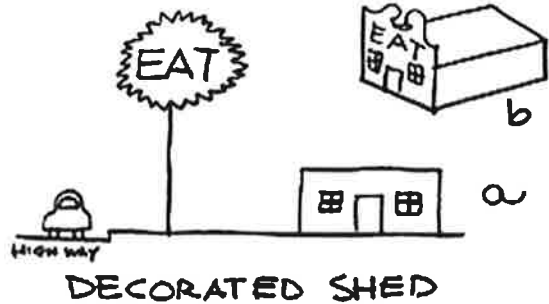
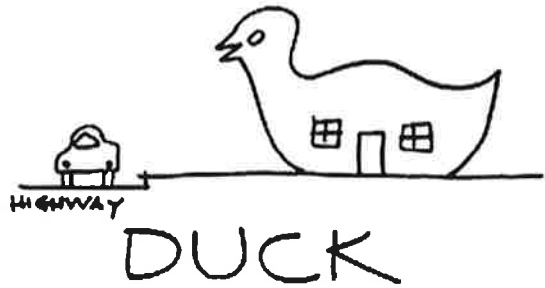
'De commerciële overredingskracht van het snelvegelecticisme brengt een ruwe schok teweeg in de enorme en complexe setting van een nieuw landschap van grote ruimten, hoge snelheden en complexe programma's. Stijlen en tekens leggen verbindingen tussen vele elementen, die ver uit elkaar liggen en op hoge snelheid worden gezien.' (Venturi, 1968, p. 421-422)

Uit bovenstaand citaat zijn een aantal interessante opvattingen te destilleren. Zoals voor het citaat al aangehaald werd gaat het over de architectuur als symbool. Venturi en Scott Brown stellen dat deze vorm van architectuur antiruimtelijk is (Venturi, 1968, p. 421). Het is namelijk de communicatie die wint van de ruimte. Communicatie begint met andere woorden het landschap te domineren. Als iconisch voorbeeld kan ongetwijfeld de Las Vegas Strip hieraan gekoppeld worden. Door de snelle beweging van autoverkeer op de Strip werd de architectuur als ruimte hervormt naar architectuur als symbool. De wildgroei van tekens en symbolen langs de snelweg werden de nieuwe elementen die de stedelijke ruimte bepaalden. Ter vergelijking blikken Venturi en Scott Brown terug op de automobilist van dertig jaar geleden (jaren '30) (Venturi, 1968, p. 422). De automobilist kon zich toen oriënteren in de ruimte: Met behulp van kleine borden met richtingspijlen werd zijn gevoel bevestigd dat hij wist waar hij was. Er waren geen complexe situaties waar de automobilist moest nadenken of plotse acties moest ondernemen. De automobilist wist steeds gedurende zijn volledige reis welke wegen hem tot welke locatie zouden leiden. Dit beeld veranderde door de steeds toenemende snelheid van de menselijke

transportmethodes. Kleine kruispunten transformeerden in klaverbladen en complexe verkeerswisselaars. Het is hier waar de transitie van ruimte tot symbool zich voltrekt volgens Venturi en Scott Brown. Daar waar de eerste automobilist zijn ruimte herkent moet de huidige automobilist vertrouwen op artificiële symbolen, die haaks over het doolhof van bochten de weg aanduiden.

Een korte bedenking die in de tekst aan bod komt is dat de toenmalige opkomst van symbolen in een steeds sneller bewegend landschap ook op voetgangersschaal kan worden teruggevonden (Venturi, 1968, p. 422). In een complexe omgevingsstructuur is het noodzakelijk dat symbolen de menselijke beweging ondersteunt. De zuiver architecturale begrippen zoals structuur, vorm en licht kunnen in het voorbeeld van een luchthaven heel moeilijk het complexe doolhof aan programma richting geven. Venturi en Scott Brown stellen dat in een station dit bijvoorbeeld anders is: De eenvoudige beweging van inkom via loket naar perron en trein is leesbaar door middel van voorgaande architecturale begrippen. Veel architecten zijn dan ook van mening dat in dergelijke situaties de ruimtelijke kwaliteit van het

grondplan voor zich moet spreken en de menselijke beweging kan leiden, op voorwaarde dat het plan zich tot de menselijke maat verhoudt.



Afbeelding 12, Venturi, *Learning from Las Vegas* (1972)

Stilaan groeit het besef dat de wildgroei van autoverkeer en de overmaatse dimensies hiervan zijn impact nalaat op het stedenbouwkundig landschap. Venturi en Scott Brown kijken terug naar de bazaar in het Midden-Oosten (Venturi, 1968, p. 422). De kleine wegjes, omringt door een grote hoeveelheid winkelkraampjes, vormen haast een doolhof waar enkel voetgangers toegelaten zijn. Er zijn in de bazaar geen tekens aanwezig. De enige vorm van communicatie zijn de menselijke zintuigen. Een verkoper van kip zal volk aantrekken door de geur van het vlees, de groenteboer zal zijn klanten nieuwsgierig maken met de levendige kleuren van het exotische fruit en de groenten. Proeverijen zorgen voor een sociale interactie, en kippen scharrelen er gewoon doorheen de menigte. Op de Strip in Las Vegas is dit anders: commerciële panden gebruiken hun etalages niet langer voor echte goederen. Affiches en reclameborden vertellen nu wat er in de winkel te krijgen is. De typologie van deze nieuwe architectuur wordt door Venturi en Scott Brown ook op deze manier omschreven (Venturi, 1968, p. 422-423). Etalages dienen niet langer voor de directe interactie tussen klant en verkoper, zij zijn er slechts om gelezen te worden vanaf het grote parkeerterrein, dat standaard tussen de snelweg en het winkelpand gelegen is. De architectuur wordt neutraal. De borden, wegwijzers en affiches nemen hun rol van ruimtelijke drager over. Daar waar de voetgangers over de Italiaanse piazza door de omsloten architectuur geleid worden gaat men nu voort op de artificiële communicatiemethodes.

De architectuur wordt dus losgekoppeld van de straat. Het parkeerterrein en de reclameborden zorgen voor het overbruggen van de afstand tussen beide elementen. Venturi en Scott Brown bespreken het parkeerplaats van A&P in Las Vegas als een concreet voorbeeld (Venturi, 1968, p. 423). De conclusie die ze maken is dat het teken belangrijker dan de architectuur is geworden. De architectuur is slechts een bijzaak. Er wordt veel geld uitgegeven aan de communicatiemiddelen, zoals de extravagante reclameborden, de architectuur moet zo goedkoop en liefst zo neutraal mogelijk zijn. Zonder tekens zou volgens Venturi en Scott Brown de stad niet meer bestaan. Uiteindelijk is het niet meer de architectuur die de stedenbouwkundige orde bepaald. Het duo stelt dat naast de Strip er chaos heerst (Venturi, 1968, p. 424). Dit wordt bevestigd door het beeld van de wildgroei aan tekens en lichtreclame rond de Strip. De snelweg is het ordenend element in het landschap. Zorgvuldig gekozen afslagen en richtingsaanduidingen zorgen ervoor dat het stadsverkeer gelijkmatig

verdeeld wordt, en ook op de juiste plaats terecht komt. De overmaatse stedenbouw en de afwezigheid van de menselijke maat is hier sterk aanwezig. Wandelen over de Strip heeft geen zin meer. Alles is zo ontworpen dat men genoodzaakt is de auto te nemen. Venturi en Scott Brown concluderen dat men niet meer wandelt van casino naar casino, men rijdt van casino naar casino. En het komt dan goed uit dat er zich tussenin nog een tankstation bevindt (Venturi, 1968, p. 424).

Hedendaagse opvattingen

6

Na de opkomst van het modernisme in het begin van de twintigste eeuw, het hoogtepunt van CIAM, de openlijke kritiek hierop vanaf de jaren vijftig en de bewustwording van veranderende landschappen in de jaren zeventig is het waardevol om in dit deel van deze scriptie ook een hedendaagse opvatting te bespreken. De erfenis van het modernisme is een gegeven waar we vandaag de dag veel interessante debatten over kunnen voeren. Moet er nu afgebroken worden, of is het net aangewezen om een meer behoudsgezinde weg in te slaan? Een gegeven dat al snel pijnlijk duidelijk wordt is dat de auto het hedendaagse landschap domineert. De opvattingen van Venturi en Scott Brown in vorig hoofdstuk lijken vandaag de dag meer dan ooit van toepassing. Gelukkig wordt er heel wat aandacht besteedt aan de impact hiervan op de kwaliteit van het stedenbouwkundig landschap en de mens. Jan Gehl (1936-) is een Deens architect die zijn carrière gewijd heeft aan het verbeteren van de stedenbouwkundige leefomgeving, waarbij hij de voetgangers en fietsers terug centraal wilt stellen. Een van zijn belangrijkste doelstellingen is nog steeds het debatteren over de menselijke schaal van de architectuur, en hoe hieraan niet of nauwelijks aandacht werd besteed door architecten, psychologen en sociologen in de twintigste eeuw. Gehl pleit voor nieuwe samenwerkingsverbanden tussen de hierboven vernoemde partijen. Enkel op die manier kunnen volgens hem ruimtes ontworpen worden die de enige juiste maat, de menselijke maat, als uitgangspunt hebben.

Gehl schreef veel boeken in zijn carrière, die meestal zeer invloedrijk waren voor de toenmalige en huidige generaties architecten en stedenbouwkundigen. Hij wordt evenals uitvoerig besproken in de film *The Human Scale* (Dalsgaard, 2012). In 2015 gaf Gehl een lezing bij TEDxKEA, *In Search of the Human Scale* (Gehl, 2015), geeft hij een korte samenvatting van zijn levenswerk en opvattingen. Tijdens de lezing haalt hij enkele punten aan die in de vorige hoofdstukken van dit deel reeds besproken werden. Dit bevestigt de algemene perceptie van de architecturale maat doorheen de twintigste eeuw, waarmee we dit deel van de scriptie kunnen afsluiten.

Gehl begint met de tijdsgeest waarin hij zijn architectuuropleiding voltooide (Gehl, 2015). Hij studeerde af als architect in 1960, en genoot zijn opleiding bijgevolg in de jaren vijftig. Zelf omschrijft hij meteen de opvattingen van deze periode: een volledig nieuwe manier van stedenbouw werd hem aangeleerd, met name de stedenbouwkundige

principes volgens de moderne beweging. Hier is de link met CIAM onmiddellijk duidelijk. Gehl stelt dat tijdens zijn opleiding het ontwerpen van steden als slecht werd aangezien: er werd aangeleerd om vrijstaande gebouwen te ontwerpen. Aangezien Gehl nog studeerde was hij hier aanvankelijk enthousiast over.

Zijn bewustzijn hieromtrent veranderde echter (Gehl, 2015). Nadat hij als beginnend architect trouwde met een psychologe werd vanuit het beroepskader van zijn vrouw duidelijk dat architecten geen rekening hielden met de mens. Gehl beschrijft in de lezing vragen die hij kreeg zoals: “Waarom houden jullie architecten geen rekening met de mensen? Waarom leren jullie in school niets over de mensen?” Dit zette Gehl tot nadenken. Volgens hem gooide de modernisten alle bestaande kennis over de mens weg, en werd de daaropvolgende schaalvergroting de steden fataal. Want, aldus Gehl, de steden groeiden wel, maar de mens bleef als kleine wezens achter. Gehl werd, aangezien er nauwelijks tot geen aandacht besteed werd aan de functie van de mens in een stad, de eerste architect die doorheen zijn carrière intensief bezig zou zijn met deze materie.

Vervolgens gaat Gehl over tot de, voor hem, belangrijkste factor voor het ontwerpen van een goede leefomgeving: de schaal, en nog concreter, de menselijke schaal (Gehl, 2015). De allesbepalende vraag voor Gehl is: Wat is de menselijke schaal en hoe gaan we daar mee om? Allereerst staan de menselijke zintuigen centraal in relatie tot de omgeving. De stedelijke schaal werd groter doorheen de twintigste eeuw, maar de mensen konden nog steeds even ver zien en hun wandelsnelheid bleef onveranderd. Het was ooit anders, meer bepaald de vooroorlogse periode haalt Gehl aan als de oude manier van denken. Hier werden steden nog ontworpen volgens het leven – ruimte – gebouw principe. Gehl bedoeld hiermee dat de mens steeds centraal stond: Kleine dorpen met niet meer dan enkele wegen en pleintjes vormden een perfecte harmonie tussen de menselijke waarnemingszin. De ruimte stond steeds in functie van de leefomgeving van de mens. De gebouwen die daaruit ontstonden waren een invulling in deze gegeven ruimte.

De moderne beweging kwam volgens Gehl met nieuwe en radicale planningsprincipes (Gehl, 2015). Anders dan de vooroorlogse stedenplanners, die het straatbeeld eerst tot zich namen door onderzoek en analyse, ging de moderne stedenplanner vanuit een vliegtuig te werk. Het tabula rasa principe, wat eerder al uitgebreid aan bod kwam, zorgde voor ongecontroleerde principes waar men de gevolgen niet van kende.

Het probleem situeerde zich volgens Gehl dan ook op het feit dat er geen enkel bewustzijn was wat betreft de menselijke behoeften. Pleintjes waar kinderen konden spelen verdwenen uit het stadsbeeld. Gehl heeft een mooie uitspraak voor dit principe: Hij refereert naar Brasilia en noemt het “Het Brasilia syndroom”. Zoals eerder in dit deel Brasilia al werd aangehaald, hield het wedstrijdontwerp, en de uiteindelijk gebouwde stad, geen rekening met de menselijke behoeftes. Wat men vergat, aldus Gehl, is dat niemand het geld had voor een persoonlijke helikopter om zich doorheen de stad te verplaatsen.

De architecten en stedenplanners wisten tijdens en na de opkomst van de moderne beweging volgens Gehl niet meer wat de menselijke maat betekende (Gehl, 2015). De toenmalige invasie van de auto ontgaat ook Gehl niet. Hij laat weten in de lezing dat iedere stad een verkeerskundig centrum had, waar nauwgezet de jaarlijkse beweging van het autoverkeer werd bijgehouden, maar dat de gebruikspatronen van de stad door de mens zelf vergeten werd. Niemand wist volgens Gehl hoe mensen zich bewogen doorheen de stad, terwijl er steeds nieuwe snelwegen werden bijgebouwd. Ook hier is dus een belangrijk gebrek aan de bewustwording van de menselijke schaal van en in de stad duidelijk te merken. De snelheid van de stad

Afbeelding 6, Gehl, Strøget, Kopenhagen
Daar waar de gemiddelde snelheid vijf kilometer per uur was in de vooroorlogse periode veranderde deze snelheid tegen de jaren zeventig al naar zestig kilometer per uur. Hier kan ook de link gelegd worden naar het eerder besproken hoofdstuk over Venturi en Scott Brown, waar zij de rol van de auto het landschap van Las Vegas zagen veranderen en bepalen.

Gehl gaat vervolgens over naar de hedendaagse visie, meer bepaald naar zijn persoonlijke visie op de stedelijke omgeving (Gehl 2015). Als voorbeeld neemt hij een oude woonwijk in Kopenhagen, gebouwd in 1905. Op ironische wijze stelt Gehl dat vanuit de lucht deze woonwijk er saai en banaal uitziet, tegen de opvattingen van de moderne beweging in. Echter, op straatniveau, meer bepaald op niveau van de menselijke schaal, lijkt de woonwijk volledig zijn verantwoordelijkheid te leggen bij de menselijke behoeften. Uit eigen onderzoek van Gehl blijkt dat de mensen die in deze wijk wonen alle kwaliteiten voor handen hebben die ze wensen. Want, aldus Gehl, wie ligt er in zo een kwaliteitsvolle omgeving van wakker hoe de stad er vanuit de lucht uitziet? De mens hoort niet thuis in de lucht, de menselijke maat moet vanuit de grondgebonden situatie omschreven worden volgens Gehl.

Het pleidooi van Gehl kan ter conclusie omschreven worden als de zoektocht naar de menselijke schaal. Uit voorgaande paragrafen werd duidelijk dat de belangrijkste schaal voor Gehl de stad op oogniveau aan vijf kilometer per uur is (Gehl, 2015). Gehl stelt dat de tendens van de twintigste eeuw gelukkig omslaat naar een meer behoudsgezinde dan die van de moderne beweging. Een passend project bij dit hoofdstuk, uitgevoerd is Strøget: een autovrije voetgangers- en winkelstraat in Kopenhagen. In 1962 brak Gehl wereldwijd door na zijn radicale voorstel voor de straat. Al het autoverkeer zou geband worden over een zone van één kilometer en honderd meter, wat de straat vandaag nog steeds een van de langste voetgangersvrije zones in Europa maakt. In de tijdsgeest van de moderne beweging was dit ongezien. Tegen de principes van CIAM in, waarbij de auto sterk aanwezig was in het stadsbeeld, pleitte Gehl voor het teruggeven van de straat aan de bewoners en voorbijgangers. Het werd Gehl namelijk duidelijk dat de auto op meer reguliere basis het stadscentrum aan het innemen was. Na de Tweede Wereldoorlog experimenteerde verschillende Duitse steden met voetgangerswegen, en Kopenhagen volgde: Strøget werd gedurende de kerstperiode

jaarlijks afgesloten voor autoverkeer, en omgevormd tot voetgangerszone. Van 1962 tot en met 1964 werd een testproject uitgevoerd dat Strøget permanent autovrij maakte. Het was gedurende deze periode dat Gehl studies deed over het menselijk gedrag in de straat, en nadien, in 1964, opperde Gehl om de voetgangerszone permanent te houden. Gehl had daarna grote invloed op het publiek beleid van Kopenhagen, dat meer en meer pleitte voor de integratie van nieuwe voetgangers- en fietserszones in het stadcentrum. Zowel Gehl als Kopenhagen inspireren vandaag de dag tal van landen en steden met hun visie op het teruggeven van stadsdelen aan de inwoner



Afbeelding 13, Strøget, Kopenhagen

Conclusie

Het eerste deel van deze scriptie omschrijft een duidelijke verandering in de perceptie van maat doorheen de twintigste eeuw. De moderne beweging bepaalde ongetwijfeld hoe een groot aantal nieuwe steden, en delen hiervan, zich zouden ontwikkelen. Talloze elementen die hun oorsprong vonden in de twintigste eeuw zijn vandaag nog in ons huidige straatbeeld zichtbaar.

Het is duidelijk dat door dit tijdbesef de menselijk maat te vaak op de achtergrond kwam te liggen, waardoor vandaag de dag veel stedelijke plekken de problematiek van overmaat met zich meedragen. Na de opbouw van een referentiekader in dit deel rond de perceptie van maat worden in deel twee en drie hedendaagse voorbeelden besproken. Hieruit zal de problematiek, die door het concept van functiescheiding in de twintigste eeuw gecreëerd werd, aan het licht komen.

7

DEEL 2

De
Rotterdam

Manhattanisme
Manhattan aan de Maas
Beeldverslag De Rotterdam
Conclusie

Manhattanisme

Nederlands architect Rem Koolhaas (1944-...) speelt een centrale rol in deel twee van deze scriptie. Deel een was een verwerking van teksten en het bijbehorende referentiekader van hedendaagse projecten. Dit deel is persoonlijker opgevat: in hoofdstuk een wordt er een korte uiteenzetting gegeven betreffende de visie van Rem Koolhaas op architectuur. In hoofdstuk twee wordt hier een beeldverslag aan gekoppeld van een eigen bezoek aan De Rotterdam, gelegen te Rotterdam. Het verschil tussen deel een en twee is tevens te vinden in een schaa sprong: daar waar het in deel een over de stedenbouwkundige condities ging doorheen de twintigste eeuw, gaat het in dit deel over een onderdeel van het stedelijk weefsel: de wolkenkrabber. De visie van Koolhaas over de metropool, en zijn opvatting over wolkenkrabbers legt een ideale basis. Tot slot vormt de opvatting van Koolhaas, die de verticale stad promoot, een groot contrast tegenover de visie van Le Corbusier en CIAM, waar op duidelijke wijze een horizontale stadsplanning werd gepromoot.

1

Na enige tijd het beroep van zowel journalist en filmmaker uitgeoefend te hebben, besloot Koolhaas te beginnen aan een architectuurcarrière. Tussen de periode van 1973 tot 1979 kreeg hij de kans om in New York te verblijven in het kader van zijn studies (Koolhaas, 1977, p. 507). In Manhattan werd hij geïnspireerd door de geschiedenis van de stad. Al snel vertaalde dit zich in een van zijn meest bekende en invloedrijke boeken: *Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan* (Koolhaas, 2014). Hierin wordt zijn interesse voor de grote stad, met andere woorden de metropool en de cultuur hiervan erg duidelijk. Koolhaas begint met een analyse van de geschiedenis van Manhattan.

Eerst beschrijft Koolhaas de oorspronkelijke toestand van Coney Island (Koolhaas, 1977, p. 508). De bouw van Brooklyn Bridge in 1883 was volgens Koolhaas de laatste overwinning van de obstakels die het eiland van Manhattan scheidde. Gevolg was dat de inwoners van Manhattan plots de mogelijkheid hadden om een uitstapje naar de Atlantische kust te ondernemen. En daar werd ook gretig gebruik van gemaakt: volgens Koolhaas trok Coney Island op goede dagen vaak meer dan één miljoen bezoekers per dag. Hyperdensiteit op het eiland werd een feit, dit ten koste van ongerepte natuur. Om de toenemende activiteit te compenseren ontwikkelde ontwerpers en ingenieurs nieuwe, artificiële technologieën om de oorspronkelijke omstandigheden na te bootsen, maar aangepast aan een 'Metropolitaanse' schaal. Een mooie conclusie

van Koolhaas: 'Coney Island werd zo een laboratorium van het collectieve onbewuste: de thema's en tactieken van wat hier aan experimenten werd uitgevoerd, zouden later in Manhattan opnieuw opduiken' (Koolhaas, 1977, p. 508).

De transformatie van oorspronkelijke natuur naar artificiële elementen is dus een belangrijk gegeven. Zo werden er bijvoorbeeld, om de volledige mensenmassa te laten kunnen genieten van het strand, hierop elektrische lichtpalen geïnstalleerd (Koolhaas, 1977, 509). Hierdoor werden plots de lichturen op het strand bijna verdubbeld, waardoor de mensen zich niet meer hoefden te beperken tot een strandbezoekje overdag. Koolhaas stelt dat juist die kunstmatigheid een nieuwe attractie op zich vormde: men noemde het destijds Elektrisch Baden. Een ander voorbeeld dat Koolhaas aanhaalt is de koe (Koolhaas, 1977, p. 508). Opnieuw een natuurlijk element, maar ook dit kon de opkomende hyperdensiteit niet aan. Bijgevolg werd ook de drankvoorziening omgevormd tot een artificieel proces. Geen natuurlijke koeien meer, maar industriële machines werden alom gebruikt. Er zijn nog voorbeelden die Koolhaas aanhaalt, maar ieder voorbeeld, zoals het Elektrisch Baden en de koe leiden volgens hem naar een duidelijke vaststelling: de menselijke consumenten staan centraal in deze evolutie. De technologie wordt niet geïntroduceerd met bedoeling hem te verbeteren, maar gezien als een vervanging voor de natuurlijke werkelijkheid. Dit was noodzakelijk omdat de nieuwe hyperdensiteit van menselijke consumenten de natuurlijke werkelijkheid uitputte. Koolhaas introduceert voor deze evolutie een nieuw begrip: het Manhattanisme (Koolhaas, 1977, p. 509).

'Manhattanisme is de enige stedenbouwkundige ideologie die zich voedt, vanuit zijn opvatting, met de pracht en ellende van de metropolische conditie – hyperdensiteit – zonder hierin het geloof te verliezen als de basis van de gewenste moderne cultuur. Manhattan's architectuur is een paradigma voor de exploitatie van de congestie.' (Koolhaas, 2014, p. 7)

De voorgaande paragrafen hebben ons naadloos naar het bovenstaande citaat van Koolhaas gebracht. Koolhaas komt tot het punt waar hij wolkenkrabbers als centrale bouwstenen van de metropool beschouwt (Koolhaas, 1977, p. 510). Vergelijkbaar met de organen van een mens: zonder deze organen is leven onmogelijk. De opkomst van de lift speelde een enorm belang in de ontwikkeling van het Manhattanisme.

Koolhaas ziet de lift als het eerste basiselement voor het Metropoliitaans gegeven. Hoe verder je naar boven wordt geheven, hoe onnatuurlijker de omgeving wordt. Dit is een logische redenering, want de natuurlijke omgeving wordt als het ware achtergelaten op de begane grond. Maar Koolhaas zegt ook dat men door de begane grond achter zich te laten juist dichter in contact komt met de overgebleven natuurlijke elementen. Hiermee wijst hij op lichtinval, lucht en visuele relaties. Uiteindelijk kwam, volgens Koolhaas, de typologie van de wolkenkrabber voort uit de lift (Koolhaas, 1977, p. 510). Men kon iedere locatie die men wou in de metropool tot het oneindige vermenigvuldigen zonder nieuwe oppervlakte in te nemen. Deze wildgroei van oppervlak in verticale richting, zoals hij het noemt, werd uiteindelijk het basisrecept voor de wolkenkrabber: Het ultieme instrument van de architectuur van de congestie.

Een zeventigtal jaar voordat Koolhaas in New York verbleef werd de bovenstaande typologie reeds in een visueel theorema vastgelegd, dat tevens in de pers verscheen (Koolhaas, 1977, p. 510). Er werden enkele basiselementen beschreven die nodig waren om een verticale leefwereld werkelijkheid te maken. De constructieve drager is het eerste element. Een slanke stalen constructie schept volledige neutraliteit doorheen het gebouw. Vervolgens werd het kavel omschreven. Vertrekkende van het oorspronkelijke kavel werd de omtrek hiervan exact gekopieerd, en dat theoretisch gezien tot het oneindige toe. Ieder kunstmatig gecreëerd kavel, dat ergens zweeft boven het oorspronkelijke, krijgt een eigen functie en identiteit.

'Het leven in dit gebouw is zo gefragmenteerd dat het onmogelijk zou kunnen passen binnen een enkel scenario: op de 82ste verdieping schrikt een ezel terug voor de leegte, op de 81ste zwaait een kosmopolitisch echtpaar naar een vliegtuig.'

(Koolhaas, 1977, p. 510)

Het wordt stilaan duidelijk wat Koolhaas in Delirious New York trachtte te omvatten. De wolkenkrabber werd door hem als medium aanzien in het destijds experimentele speelveld van Manhattan. De onvoorspelbaarheid van deze typologie, verkregen door het stapelen van activiteiten, schepte de mogelijkheid om de wolkenkrabber niet enkel als gebouw te aanzien, maar als een stad op zich. Architecten moesten volgens Koolhaas niet de taak op zich nemen om de combinatie van deze activiteiten te bepalen. Door de onbepaaldheid van de

wolkenkrabber ontstaat er een interieur waar constant beweging is. Verschillende thema's wisselen elkaar af en programma's lopen door elkaar. Metropolitaaanse burgers moeten, als ze zich doorheen een wolkenkrabber begeven, volgens Koolhaas het gevoel krijgen dat ze zich in een stad bevinden.

Manhattan aan de Maas

Rotterdam is een goed voorbeeld waar vandaag de dag interessante stedenbouwkundige vraagstukken worden behandeld. De naoorlogse visie die Rotterdam vooropstelde is duidelijk: minimale heropbouw van het oude en vernielde patrimonium, maar een toepassen van een andere en experimentele stedenbouwkundige typologie (Rotterdam, 2016). De stad wou en wil zich nog steeds profileren als het nieuwe Manhattan aan de Maas (Apers, 2013). Uit volgend beeldverslag zal blijken dat er engagement en voldoende draagvlak bestaat voor deze stedenbouwkundige typologie.

2

Het beeldverslag in dit hoofdstuk werd gemaakt na een eigen bezoek aan De Rotterdam: een relatief nieuw torencomplex in Rotterdam met ruimte voor appartementen, kantoren, een hotel en stadsdiensten, ontworpen door Rem Koolhaas en recent voltooid in 2013. Het ontwerp dateert al van 1998, en gaat samen met het toenmalige masterplan van Norman Foster betreffende de herontwikkeling van de Wilhelminakade in Rotterdam. Het masterplan voorziet een boulevard die Wilhelminakade moet opwaarderen, waarnaast een hele reeks hoogbouw gerealiseerd werd en zal worden. Enkele reeds gerealiseerde projecten zijn het World Port Centre (Foster), Toren Op Zuid (Renzo Piano), de Montevideo (Mecanoo architecten), de New Orleans (Alvaro Siza) en De Rotterdam (Koolhaas). Het wordt duidelijk dat Rotterdam zijn visie voor de Wilhelminakade niet koud laat worden: met reeds vijf torens van een hoogte van meer dan honderd meter staan er nog vijf nieuwe projecten in de nabije toekomst gepland, waaronder een nieuwe woontoren van honderdvierenvijftig meter hoog.

Beeldverslag De Rotterdam



Afbeelding 14, Koolhaas, De Rotterdam, 2011



Afbeelding 15, Koolhaas, De Rotterdam in context (2011)

Na aankomst in Rotterdam ging ik meteen op zoek naar De Rotterdam. Deze eerste foto (afbeelding 15) werd genomen ter hoogte van de kruising van de Gedempte Zalmhaven en de Zalmstraat. De Rotterdam is vanaf dit punt zo'n zevenhonderd meter verder gelegen. De spontane reactie bij het eerste zicht op een het gebouw resulteerde in bovenstaande foto. De foto is bijgevolg als het ware een ruwe schets van het gebouw in zijn omgeving.

Wat opvalt in dit beeld (afbeelding 15) is dat De Rotterdam, gesitueerd in het midden, zich behoorlijk goed verhoudt ten opzichte van de omgeving. De omgeving en context van de stad Rotterdam, zoals in vorig hoofdstuk werd aangehaald, creëert een bepaalde setting waarin De Rotterdam zich profileert. De Erasmusbrug, links te zien, en de New Orleans toren, aan de rechterzijde van De Rotterdam dragen zeker bij aan deze setting.



De Rotterdam en Toren op Zuid, gezien vanop de Erasmusbrug (afbeelding 17). De Toren op Zuid, ontworpen door Renzo Piano, was de eerste hoogbouw die gerealiseerd werd volgens het herbestemmingsplan van de Wilhelminapier (Rotterdam G. , 2009). Later, in 2013 werd De Rotterdam voltooid. In dit beeld herken ik de eerder besproken passage uit *Delirious New York*, meer bepaalt het hoofdstuk over Coney Island. Koolhaas onderstreept hierin het belang van Brooklyn Bridge, dat de laatste barrière tussen Manhattan en Coney Island ophief. Niet enkel de fysieke barrière, maar ook de recreatieve ontwikkeling van Coney Island kwam hierdoor ten goede. In de context van De Rotterdam is er een grote gelijkens te vinden. De Erasmusbrug is de enige verbinding tussen de Wilhelminapier en het stadscentrum. Hierover zegt Koolhaas in een interview met Dezeen dat dit een uniek gegeven is (Koolhaas, Dezeen, 2013). Hij kon tijdens het ontwerpproces namelijk met zekerheid weten hoe het gebouw door inwoners en voorbijgangers ervaren werd. Dit door het feit dat het gebouw steeds via de Erasmusbrug benaderd moet worden. Koolhaas verwierf hierdoor een goed inzicht over hoe hij kon spelen met verhoudingen, verschuivingen en perspectieven, zonder het risico te nemen dat het gebouw niet tot zijn recht zou komen. Indien een gebouw langs verschillende richtingen druk benaderd wordt, ontstaat snel de kans dat het gebouw op het gebied van maatvoering of concept niet altijd tot uiting komt.

Na een eindje verder te wandelen over de Erasmusbrug is er een duidelijke verandering in de perceptie van het gebouw te merken. Op het vorige beeld gaf het gebouw een luchtige indruk, maar in dit beeld (afbeelding 18) schiet daar nog weinig van over. Hiermee wordt de wisseling in perspectief, wat ik bij de vorige foto al besprak, duidelijk. De verschuiving van de blokken is daarom door Koolhaas ook niet zomaar gekozen. Omdat Koolhaas tijdens het ontwerpproces wist hoe het gebouw er vanaf dit waarnemingspunt zou uitzien, kon hij met deze verschuivingen spelen om zo een wisselwerking te creëren tussen enerzijds een lichtig volume, en anderzijds een volume dat eenheid uitstraalt (Koolhaas, Dezeen, 2013). Deze eenheid gaat ook samen met zijn eigen visie op de metropool, waarin hij stelt dat een wolkenkrabber, theoretisch gezien, een oneindige kopie van een bepaalde oppervlakte kan onderbrengen (Koolhaas, 1977). Hoe de wolkenkrabber zich verhoudt ten opzichte van de omgeving, of hoe de gevel een bepaalde sfeer uitstraalt zijn bijzaak voor Koolhaas.

Persoonlijk is de visie van Koolhaas over de verticale stad een interessant gegeven, omdat in de masterproef die aan deze scriptie gekoppeld is ook een verticale stad ontworpen moet worden. Dit komt aan bod in deel vier. Een opmerking die ik mezelf stel bij dit beeld en die ik zeker meeneem naar het ontwerp is de anonimiteit van het gebouw. De Rotterdam houdt naar mijn mening te weinig rekening met zijn omgeving, maar de vraag kan uiteindelijk ook gesteld worden in hoeverre de huidige context van de Wilhelminakade een gebouw nodig heeft dat rekening houdt met deze omgeving.





Een inspirerend beeld voor een vergelijking in deel drie, wat later aan bod komt in deze scriptie (afbeelding 19). Nadat ik mijn weg vervolgde via de Erasmusbrug, rondom de Toren op Zuid, kwam ik aan de hoofdingang van De Rotterdam. Deze hoofdingang bevindt zich langs beide kanten, dus aan de kant van de Maas is een gelijkaardige draaideur aanwezig, die in dezelfde ruimte uitkomt als de ingang die op deze foto te zien is. Er is echter een groot verschil: aan de kant van de rivier is een veel minder uitgesproken overkapping aanwezig. Op dit beeld is de overkapping juist heel prominent aanwezig, versterkt door de kolommen. Uit het niets doet deze compositie denken aan een formule die al heel wat decennia meegaat: de zuilengalerij.

In Venetië, zoals vele Italiaanse steden, is de zuilengalerij geen onbekend begrip. Als voorbeeld kan Piazza San Marco aangehaald worden. De gebouwen die de piazza omsluiten hebben bijna allemaal een fragment gemeen: de zuilengalerij (Cities, 2016). Deze architecturale typologie werd veelvuldig toegepast, en wordt nog onder de vorm van hedendaagse elementen gebruikt, zoals bijvoorbeeld in dit beeld van De Rotterdam (afbeelding 19). Het grote voordeel van een zuilengalerij, en tevens waarom deze typologie nog steeds toegepast wordt, is dat deze een ruimtelijk karakter heeft. Een zuilengalerij creëert een ruimtelijke overgang tussen de openbare plek en het al dan niet openbaar gebouw. Hierdoor wordt de betredingsdrempel tussen plein en gebouw verkleint. Mensen zijn geneigd de omsloten ruimte op te zoeken, omdat deze geborgenheid geeft. Dit ligt in lijn met eerdere vaststellingen uit deel een van de scriptie.



Afbeelding 20, Koolhaas, inkomhal De Rotterdam (2013)

Bij het binnengaan werd ik verrast door de beperkte maat van de inkomhal (afbeelding 20 en 21). Koolhaas zijn visie, waarbij de wolkenkrabber als een ministad functioneert, was ik bij dit beeld even kwijt. Gezien de imposante omvang van het gebouw verwachtte ik een minstens even genereus gedimensioneerde inkomhal. Het woord inkomhal is eigenlijk misplaatst in deze context. Dit deel, te zien op beide foto's, wordt het Rotterdam Square genoemd. Vergelijkbaar met Central Park in New York, als we uitgaan van de visie die Koolhaas en de stad Rotterdam voor ogen hebben. Voor een stad van 240 appartementen, 285 hotelkamers en tachtigduizend vierkante meter aan kantoor- en extra functies stel ik mij de vraag of deze ruimte zijn functie van stedelijke ontmoetingsplaats correct kan vervullen.



Het publieke gedeelte van De Rotterdam loopt van Rotterdam Square tot en met de zesde verdieping. Hiervan heb ik een beeld kunnen maken wat, naar mijn mening, Koolhaas zijn ideeën goed ondersteunt (afbeelding 22). De foto is gemaakt nadat ik vanuit Rotterdam Square de verticale circulatie in het gebouw gebruikte. Wat meteen opviel is de aanwezigheid van transparantie binnen het gebouw. Na het eerdere beeld van de gevel van De Rotterdam is het alsof de activiteiten van buitenaf gezien niet onthult mogen worden, maar eens men zich binnen in het gebouw begeeft alles gezien en ervaren moet worden. Dit is volledig in lijn met Koolhaas zijn bedoeling. Het gebouw, of beter gezegd de stad, leeft op zichzelf. Alle functies zijn aanwezig, en het maakt niet uit wat buitenstaander ervan verwachten of vinden. De stad is voor zijn eigen gebruikers.

Er is nog meer te vinden in dit beeld (afbeelding 22). De gelaagdheid, die typisch is voor de typologie van de wolkenkrabber, wordt hier door Koolhaas krachtig uitgespeeld. Het was namelijk een onverwacht zicht toen ik via een roltrap van niveau wisselde, en daar ineens auto's reden en geparkeerde stonden. Maar als we hierover nadenken is dit eigenlijk helemaal niet vreemd: in een stad lopen we ook permanent langs rijdende en geparkeerde auto's. Dit vormt het aanknopingspunt tussen het beeld hiernaast en Koolhaas.

De toevoeging en verweving van verschillende programmafuncties in het gebouw zorgt ervoor dat de eerder besproken visie van Jane Jacobs hieraan gelinkt kan worden. Jacobs omschreef het belang van de sociale gemeenschap op straatniveau, en het werd duidelijk na het bezoek aan De Rotterdam dat in Koolhaas zijn conceptvisie dit principe, aan de hand van een soort collagetechniek van functies, duidelijk aanwezig was.



Het transparante karakter van De Rotterdam komt ook in dit beeld goed tot uiting (afbeelding 23). Het beeld is genomen vanop de zesde verdieping, na het volgen van de verticale circulatieroute, waar vorig beeld tevens gemaakt werd. In eerste instantie zou gedacht kunnen worden dat het beeld in de voorgestelde vergaderruimte gemaakt is. Niets is minder waar: de foto werd gemaakt vanuit de openbare circulatiezone waardoor het transparante karakter meteen duidelijk wordt. Koolhaas versterkt hiermee het principe van zijn verticale stad. Alle functies in een stad zijn even belangrijke en moeten dusdanig voorgesteld worden.

Dit is een interessante opvatting die ik zeker meeneem naar mijn ontwerpproces. Wat zou er bijvoorbeeld gebeuren als we het principe van Koolhaas tot in het extreme trekken en alle stadsfuncties in de verticale stad zichtbaar maken?



Afbeelding 23, Koolhaas, Interieur kantoor De Rotterdam (2010)



Het beeld op de vorige pagina (afbeelding 24) en vier gevelfragmenten rechts (afbeelding 25) geven tot slot een impressie van hoe De Rotterdam zijn plek inneemt in de omgeving. Het eerste beeld bevestigt nogmaals de transparantie van het gebouw. Dit tot tegenstelling als we het gebouw van een grotere afstand benaderen. Hierdoor valt de sokkel van het gebouw niet erg op, waardoor het monotone volume geen transparantie vertoont. Echter, wanneer tijdens de benadering het gebouw weer binnen de menselijke waarnemingszin valt, transformeert de sokkel van de drie torens tot een transparant geheel. Dit is belangrijk om, samen met de zuilengalerij, de toegangsdrempel van het gebouw te verlagen. In deel drie van de scriptie zal een ander voorbeeld aantonen dat bij een afwezigheid hiervan de toegangsdrempel tot het gebouw verhoogd wordt.

Rechts zijn vier gevelfragmenten te vinden (afbeelding 25) die een beeld vormen van de sokkel van De Rotterdam. In bijlage zijn nog vier volledige gevelsequenties te vinden. Ondanks dat De Rotterdam een vrijstaand gebouw is, een soort bouwblok op zich, zijn er vier 'kanten' te onderscheiden. De twee langste gevels, gericht op de Maas en op de achterliggende hoofdstraat zijn volledig uit glas opgetrokken. Het grote verschil, dat eerder al werd aangehaald, is dat de gevel aan de straatkant een zuilengalerij heeft en de gevel aan de rivierkant niet. Hoewel deze twee gevels dezelfde functie hebben, namelijk het binnenkomen en aantrekken van bezoekers, worden beiden ongelijk behandeld.

De twee korte gevels krijgen de typische functie van 'de zijkant van het gebouw'. Er is wel glas aanwezig, maar het wordt snel duidelijk dat technische ruimtes hier zijn weggewerkt. Op zich is dit logisch, maar spijtig voor de gehele ervaring van het gebouw aangezien de potentie van één uniforme gevel zeker aanwezig was. Ook dit gevelonderzoek neem ik mee naar het ontwerp van mijn masterproef.



Conclusie

Uit dit deel werd duidelijk dat, in tegenstelling tot deel een, modernistische stedenbouw niet enkel in een horizontaal, maar ook in een verticaal speelveld voorkomt. Het grote verschil tussen de opvatting van Le Corbusier en Koolhaas is dat Koolhaas met zijn Manhattanisme de nadruk legt op individuele ministeden in de vorm van wolkenkrabbers. Le Corbusier voorzag ook wolkenkrabbers in zijn Ville Contemporaine, maar besteedde vooral tijdens zijn werkingsjaren binnen CIAM aan het principe van de functiescheiding in de moderne stad. Koolhaas draait deze functiescheiding weer om: een gebouw moet volgens hem een veelheid aan functies herbergen en kunnen aanbieden aan het publiek.

3

Het is uiteindelijk de vraag wie van de twee zijn gelijk haalt als we een vergelijking zouden opstellen. De meerwaarde van Le Corbusiers opvattingen in het kader van deze scriptie, althans in zijn latere jaren na CIAM, is zijn visie op de menselijke maat met de Modulor. Deels onbedoeld waren zijn stedenbouwkundige visies het omgekeerde hiervan. De menselijke maat ging vaak verloren in uitgestrekte oppervlaktes en overmaatse infrastructuur. Koolhaas spreekt zich in zijn oeuvre niet specifiek uit over de menselijke maat. Hij ging op zoek naar een nieuwe stedenbouwkundige typologie, waarbij de identiteit en functiebeleving binnen de stad centraal stond. Dit leidt tot een dubbel gevoel: enerzijds ontwierp Koolhaas interessante projecten, waarvan de beleving van de menselijke behoeftes van de stad sterk naar voren komen, maar waarbij de wolkenkrabbers vaak contextueel vragen doet stellen als we overmaat bespreken in oppervlakte en volume. De uitdaging voor het masterproject bestaat eruit een stedelijke toren te ontwikkelen die beide pluspunten meeneemt in zijn ontwerp, maar ook een antwoord weet te bieden op de minpunten die zowel bij Le Corbusier als Koolhaas aan het licht kwamen.

DEEL 3

Overmaat in tijd

Over maat en overmaat

Overmaat in tijd

Overmaat in tijd onderzoek:

Europacentrum Oostende

Aanleiding

Keuze locatie

De eerste resultaten

Geschiedenis en context

Tweede onderzoeksfase: bewoners

Overmaatkaarten

Over maat en overmaat

In deel een van de scriptie werd een beknopt overzicht gegeven van de relatie tussen maat en architectuur in de twintigste eeuw. Het ging met andere woorden over maat. In dit deel wordt een nieuw begrip geïntroduceerd, dat in eerste instantie lijkt op het begrip maat maar toch een heel andere betekenis heeft. Het begrip dat in dit deel centraal staat is overmaat.

1

Overmaat is een ruim begrip dat in veel deelaspecten van onze samenleving teruggevonden kan worden. Ieder woord heeft echter een definitie. Het is dan ook vanzelfsprekend dat er even aandacht kan besteed worden aan hoe het begrip overmaat officieel wordt omschreven. In het groot woordenboek der Nederlandse taal (Van Dale, 2004) zijn drie definities voor het begrip overmaat te vinden. Een eerste omschrijving is dat overmaat datgene is wat toegemeten wordt boven hetgeen vereist wordt, een vollere maat dan nodig is (Van Dale, 2004, p. 2437). Dit fenomeen vinden we terug in de chemie, waar het begrip overmaat met voorgaande betekenis wordt gebruikt. Als er een chemische reactie in gang wordt gezet hebben we steeds een reactant nodig. Wanneer de reactie op zijn einde loopt en er is nog steeds reactant aanwezig spreken we van een overmaat van dat reactant. Er werd dus te veel toegemeten voor het reactieproces begon.

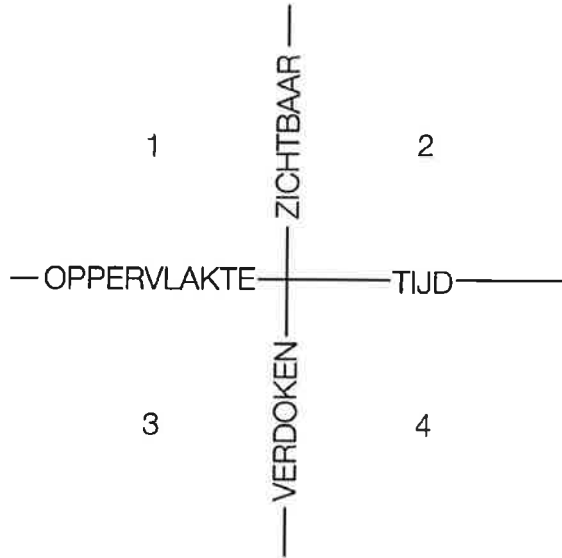
Een tweede mogelijkheid om overmaat te omschrijven: hetgeen de maat te boven gaat, het teveel (Van Dale, 2004, p. 2437). Ongetwijfeld de bekendste uitspraak in het Nederlands waar het woord overmaat in voor komt situeert zich binnen deze opvatting: ‘tot overmaat van ramp’ is algemeen gekend om onze reactie ten opzichte van een bepaalde, meestal negatieve gebeurtenis uit te drukken. ‘Alsof de ramp, ellende of smart nog niet groot genoeg was’ (Van Dale, 2004, p. 2438). Deze opvatting rond overmaat is dus wel wat verschillend dan de definitie uit voorgaande paragraaf. Daar lag de nadruk op het fysiek waarneembare karakter van overmaat. Je kan bijvoorbeeld zien dat er een bepaalde hoeveelheid reactant te veel is bij de chemische reactie. Dat is voor iedereen hetzelfde waarneembaar. Bij de opvatting in deze paragraaf gaat het minder over het fysiek waarneembare, maar meer over een gevoel van overmaat. Met name het voorbeeld van de ramp is een goed uitgangspunt voor deze stelling, aangezien iedereen de ramp op een andere manier ervaart. Waar een persoon het gezegde ‘tot overmaat van ramp’ zeker zal gebruiken zal een andere persoon dit zeker nooit zo ervaren.

Tot slot omschrijft de van Dale nog een derde mogelijkheid hoe overmaat geïnterpreteerd kan worden: zeer ruime, ruimtelijke maat (Van Dale, 2004, p. 2438). We kunnen deze opvatting opnieuw op veel deelgebieden toepassen, maar hier vinden we ons eigen vakgebied, met name de architectuur wel in terug. Na deel één van de scriptie werd al duidelijk dat er wel degelijk zeer ruime, ruimtelijke maat aanwezig kan zijn binnen de architectuur. Hierbij denken we ongetwijfeld aan CIAM aangedreven door Le Corbusier met zijn visie op de modernistische stedenbouw.

Ik ben niet de eerste student die zijn scriptie over het thema overmaat schrijft. Vorig academiejaar deed Niels Menten in zijn scriptie Overmaat In Kaart (Menten, 2016) al een fundamenteel onderzoek naar wat het begrip overmaat precies omvat. In het voorwoord wordt omschreven dat zijn scriptie bedoeld is als een poging om het veelzijdige begrip overmaat op te splitsen in enkele definities. Menten stelt dat overmaat in een zeer uitgebreid kader voorkomt binnen onze samenleving. Volgens hem is het praktisch onmogelijk om iedere vorm van overmaat op te lijsten in één enkele tabel, kaart of andere visualisatie. Omdat het begrip zo ruim is, besloot Menten zijn scriptie toe te wijden aan het creëren van een aanzet, zodat andere geïnteresseerden aan de hand hiervan overmaat dieper zouden kunnen onderzoeken. Om alle aspecten die bij overmaat komen kijken te destilleren tot enkele basisaspecten, die de basis vormen van de scriptie van Menten, paste hij een techniek toe die we bij het seminarie stedenbouw binnen de opleiding geleerd hebben. Een assenkruis, waarop vier basisbegrippen geplaatst worden, is een goede methode om specifieke scenario's te creëren die voortvloeien uit deze begrippen, en dus uit de problematiek hierrond. Een concreet voorbeeld hiervan zou het volgende kunnen zijn. Een stuk grond binnen een gemeente, bestaande uit verschillende verkavelingen, wordt onderzocht. Er wordt vastgesteld uit onderzoek bij de bewoners dat er enerzijds veel hinder wordt ondervonden door het autoverkeer en anderzijds dat de gemiddelde inwoner ouder is dan vijftig jaar. Twee assen die hieruit kunnen voortvloeien zijn een as met autovrij versus auto toegelaten en een as met inwoners blijven verouderen versus nieuwe gezinnen nemen hun intrek. We hebben bijgevolg een assenkruis met vier begrippen die tegenover elkaar staan, die op hun beurt vier kwadranten vormen. Ieder kwadrant is een combinatie van twee begrippen. Zo zal er bijvoorbeeld een kwadrant zijn met: auto toegelaten en inwoners blijven verouderen. Dit levert een specifiek scenario op, waar de ontwerper/onderzoeker een antwoord op moet bieden.

Menten past in zijn scriptie dus hetzelfde principe toe (Menten, 2016), zoals te zien is op afbeelding 26. Na voorgaand onderzoek kwam hij tot de conclusie dat overmaat kan voorkomen onder de vorm van oppervlakte. Dit woord geeft al een suggestie dat de overmaat in dit geval gebonden gaat zijn aan oppervlakte. Denk bijvoorbeeld aan een school die gebouwd is voor een capaciteit van duizend leerlingen, maar waar er doorheen het schooljaar slechts vijfhonderd leerlingen zijn ingeschreven. Vijftig procent van de totale gebouwde oppervlakte is in dit geval overmaats, als we er van uitgaan dat de restruimte niet gebruikt wordt voor andere buitenschoolse activiteiten. Menten stelt dat deze vorm van

overmaat het gemakkelijkste is te herkennen, aangezien restruimte gemakkelijk waarneembaar is door iedereen.



Afbeelding 26, Menten, assenkruis overmaat (2016)

Een tweede begrip op het assenkruis van Menten is tijd (afbeelding 26). Volgens hem kan overmaat dus ook in de tijd spelen. Hij zegt hierover dat dit moeilijker waar te nemen is, omdat dit proces niet rechtlijnig is. Een markthal heeft bijvoorbeeld bepaalde tijdsperiodes waarop bezoekers hun inkopen kunnen komen doen. Maar wat gebeurt er na de markturen met de hal? Staat deze leeg, of worden er andere activiteiten georganiseerd? In het eerste geval wordt natuurlijk duidelijk dat er ook hier een vorm van overmaat opduikt. Daar waar de hal tijdens de markturen met volle capaciteit benut kan worden, is de hal buiten de markturen vaak ongebruikt en dus overmaats doorheen de tijd. Begrip drie dat Menten opnam in zijn assenkruis is zichtbare overmaat. In ons huidige straatbeeld in Vlaanderen is dit helaas duidelijk zichtbaar. Veel Vlaamse steden kampen vandaag de dag met leegstand, en dat is zichtbaar voor voorbijgangers. Zichtbare overmaat is zoals zwart en wit: het contrast tussen bijvoorbeeld een gebouw dat intensief gebruikt wordt en een dat doods in het stedenbouwkundig weefsel aanwezig is.

Zichtbare overmaat kan al gecombineerd worden met oppervlakte of tijd. Om het assenkruis te vervolledigen wordt het vierde, en tevens laatste begrip geïntroduceerd: verdoken overmaat. Hierover zegt Menten dat deze vorm van overmaat niet gemakkelijk gedetecteerd kan worden. Hierdoor ontstaat er dus een onwetendheid van ongebruikte oppervlakte binnen een gebouw of stad, waardoor het moeilijk wordt om dit in kaart te brengen. Verdoken overmaat is, gecombineerd met het begrip tijd, ongetwijfeld het moeilijkste scenario om te onderzoeken en tevens het gevaarlijkste dat een gezonde ontwikkeling van het stedenbouwkundig weefsel kan hinderen.

Overmaat in tijd

2

Vorig hoofdstuk behandelde de definitie van overmaat en enkele deelaspecten waarin overmaat gevonden kan worden. Zoals al eerder besproken werd zijn er vier basisbegrippen die beschouwd kunnen worden. Ook al werd benadrukt dat de scriptie van Niels Menten opgevat kan worden als een aanzet tot dieper onderzoek. In dit hoofdstuk werd er bijgevolg één van de vier basisbegrippen gekozen. Het tijdsaspect dat een rol speelt bij overmaat is een heel interessant gegeven om dieper te onderzoeken, aangezien deze vorm van overmaat het moeilijkst te detecteren en te onderzoeken is.

Wat nog niet vermeld werd in het vorige hoofdstuk is dat overmaat op verschillende schalen kan voorkomen. Dit was de aanleiding voor het practicum Overmaats Limburg dat we in het kader van herbestemming binnen de cursus Cultuurwetenschappen 4 hebben gemaakt. Tijdens dit practicum gingen we met verschillende groepen op zoek naar overmaat, voorkomend op een verschillende schaal, en trachtten dit in één overzichtelijke kaart weer te geven. Op deze manier bekwam iedere groep een overmaatkaart, die een bepaalde problematiek binnen een bepaalde schaal weergaf. Enkele mensen vertrokken bijvoorbeeld vanuit de schaal van hun eigen woning. Een problematiek die hier aan het licht kwam is het ruimtegebruik binnen de woning. Er werd vastgesteld dat er bepaalde patronen ontstaan in het ruimtegebruik, en dit in functie van de tijd. Uit de overmaatkaart werd duidelijk dat er, gemiddeld genomen, een concentratie ontstaat van ruimtes die veel frequenter gebruikt worden dan anderen. Hierbij zou de vraag gesteld kunnen worden of woningen op een slimmere manier zouden kunnen ontworpen worden, waarbij bijvoorbeeld een bepaalde groepering van bepaalde ruimtes tot een interessanter economisch ontwerp kan leiden met het oog op energiegebruik.

Binnen onze groep verdiepten we ons op een andere schaal van overmaat. Hiervoor deden we onderzoek naar het gebruikspatroon van parkings in Hasselt. Er is een duidelijke schaalverandering ten opzichte van vorig voorbeeld in dit geval op te merken: van individuele woning naar publieke parkeerterreinen. We spitsten ons voor het onderzoek toe op twee parkings in Hasselt: parking Molenpoort en parking Slachthuiskaai. Beide parkings werden zorgvuldig gekozen: parking Molenpoort is een ondergrondse, betaalde parking en parking Slachthuiskaai daarentegen een bovengrondse, gratis parking. Door deze

twee types te onderzoeken hoopten we een boeiende vergelijking tussen beiden te kunnen maken.

Tijdens het onderzoek bezochten we beide parkings op onregelmatige tijdstippen, en dat op verschillende dagen. De ruwe gegevens die we daaruit destilleerden waren datum, uur, bezettingspercentage op dat moment en positie van de aanwezige auto's. Uit deze gegevens bleek uiteindelijk dat er een duidelijk onderscheid gemaakt kon worden tussen weekdagen en het weekend. Zo konden we zien dat de gratis parking, Slachthuiskaai, in de weekdagen al in de voormiddag zijn maximumcapaciteit bereikte. Dit in tegenstelling tot de betalende parking, Molenpoort, die tijdens onze observaties nooit volledig bezet was. Tijdens observaties op zaterdagen werd duidelijk dat beide parkings steeds een hoog bezettingspercentage hadden. Op zondagen was dit een ander verhaal: beide parkings vertoonden aanzienlijke 'leegstand'.

Om uiteindelijk de potentiële overmaat van beide parkings in kaart te brengen hebben we het gemiddeld bezettingspercentage genomen van alle observatiemomenten. Hierdoor verkregen we een kaart (afbeelding 27) die een ander beeld weergeeft dan eerder vermelde momentopnames. De conclusie die we uit ons onderzoek konden trekken was het aspect tijd dat een enorme impact had op het bezettingspercentage van beide parkings. Het is natuurlijk wel enerzijds te verwachten dat er op een openbare parking auto's komen en gaan, en dat hier een bepaalde dynamiek aan vast hangt. Anderzijds geeft de bekomen overmaatkaart toch een erg interessant beeld over de identiteit van beide parkings. Wat duidelijk opviel na het maken van de kaart is dat we de parkings kunnen opdelen in drie gebruikszones. De eerste gebruikszone kunnen we de permanente zone noemen, aangeduid met donkerrood op de kaart. Aan de hand van de verwerkte gegevens heeft iedere parking een uniek percentage aan permanente bezetting. Op de kaart wordt duidelijk dat dit bij beide parkings om een relatief klein percentage van het totale aantal parkeerplaatsen gaat. De tweede gebruikszone (lichter rood) is de grootste: we kunnen deze de fluctueringszone noemen. Concreet gezien is de gebruiksdynamiek in deze zone het grootst. Dit wil zeggen dat op bepaalde tijdstippen de zone leeg zal staan, terwijl op andere tijdstippen deze zone volledig bezet kan zijn. De derde zone geeft tot slot de plaatsen aan die zelden gebruikt worden (lichtrood). Enkel door de dag op intensieve gebruiksuren zal deze zone benut worden.



Overmaat in Hasselt: perking Molenpoort vs Slachthuiskaas

Herwin Maes | Verkenningssite | Verkenningssite

Afbeelding 27, Overmaatkaart overmaats Limburg (201

Uit dit onderzoek kunnen we concluderen dat het aspect tijd wel degelijk een rol speelt bij het in kaart brengen van overmaat. Een voorbijganger kan in het geval van de parking gemakkelijk conclusies trekken tijdens het passeren. In geval een merkt hij op dat de parking leeg staat, of ondermaats wordt gebruikt, zou hieruit de conclusie kunnen trekken dat de parking overbodig is. In geval twee merkt hij op dat de parking een volle bezetting heeft. Hier zou hij kunnen concluderen dat er meer nood is aan parkeerterreinen. Deze analyse is echter zwart op wit. En overmaat in oppervlakte volgt dit principe: er wordt waargenomen wat er gezien wordt, ofwel staat het leeg, of wel wordt het gebruikt. De dimensie tijd koppelt hier een heel andere uitdaging aan. Er moet een dynamische overmaat onderzocht worden en slechts dan kan er een conclusie getrokken worden. Dit is de reden waarom overmaat in tijd moeilijk te onderzoeken is.

Overmaat in tijd: onderzoek Europacentrum Oostende

3

Aanleiding

In dit hoofdstuk komt het hoofdonderzoek aan bod dat ik voerde in het kader van mijn scriptie. Om het onderzoek vatbaar te maken is het hoofdstuk onderverdeeld in enkele punten, die chronologisch mijn werkwijze en voortgang tijdens het onderzoek weergeven. De aanleiding om deze scriptie te schrijven rond de thematiek van overmaat gaat terug naar de cursus Cultuurwetenschappen 4. Herbestemming was het centrale thema van Unit 11, dat behandeld werd in het eerste semester van de cursus. Het begrip overmaat kwam meermaals ter sprake, omdat herbestemming en overmaat verschillende raakvlakken hebben. Onder andere een boeiend project dat werd besproken tijdens deze lessenreeks is de herbestemming van de Oudaan in Antwerpen, waarbij een groep mensen zich engageerde om de toren op een participerende manier te herbestemmen. Ook de tentoonstelling Levensecht, waarin het profiel van zes iconische, modernistische steden werd besproken wekte mijn interesse voor het onderwerp.

3.1

Keuze locatie

3.2

Nadat definitief werd vastgelegd dat mijn scriptie het thema overmaat zou gaan behandelen begon de zoektocht naar een geschikte locatie om het begrip op los te laten. Inmiddels werd ook vastgelegd dat ik Studio P.R.E.T. zou gaan volgen, begeleid door Guy Cleuren. Omdat deze studio zich situeert aan de Belgische kust, was het ook gewenst om met het onderzoek voor deze scriptie die kant uit te gaan. In eerste instantie leek Oostende omwille van enkele argumenten een goed aanknopingspunt om het onderzoek rond overmaat te starten. Enerzijds is er het gegeven dat het om een kuststad gaat. Hierdoor zou de locatie goed passen binnen het masterproject van de ontwerpstudio. Anderzijds bleek Oostende een goed draagvlak te bieden wat betreft overmaat. De aanwezigheid van een relatief grote haven was een mogelijk aanknopingspunt om een onderzoek te doen naar overmaat, mede dankzij het feit dat de Oosteroever momenteel wordt herontwikkeld naar een grootschalig woonproject van 126 appartementen, 31 doorkijkappartementen en 59 luxeappartementen (Oosteroever, 2016). Dit in combinatie met de huidige problematiek van leegstand in veel Belgische steden zou een interessant onderzoek kunnen opleveren. Ook andere factoren in Oostende hadden tot een aanknopingspunt kunnen leiden: het herbestemmingsprobleem van het stedelijk zwembad en de welbekende Koning Boudewijnpromenade, de opkomende vraag naar het toekomstbeeld van het Kursaal Oostende en de toenemende verkoopdruk van appartementen aan de zeedijk.

Met voorgaande informatie werd het eerste gesprek aangevat om tot een mogelijke locatie te komen. Omdat overmaat een ruim begrip is was het gewenst om een locatie te kiezen die op een heel concrete manier onderzocht kon worden om overmaat aan het licht te brengen.

De eerste resultaten

3.3

Uit vorige paragraaf wordt duidelijk dat er eerst een beknopte haalbaarheidsstudie gemaakt moest worden om na te gaan of de case van het Europacentrum al dan niet vatbaar was om een onderzoek naar overmaat op los te laten. Om deze haalbaarheid na te gaan werd er in eerste instantie onderzoek gedaan naar het bestuur en/of bevoegde instanties die werkzaam zijn binnen het Europacentrum. Hieruit kwam AGEM Vastgoedbeheerders, gevestigd te Middelkerke, als syndicus van het Europacentrum naar de voorgrond. AGEM beheert het Europacentrum sinds 2003. Een gesprek met de syndicus zou een goede basis kunnen leggen om het gebouw beter te begrijpen met de haalbaarheidsstudie in het achterhoofd. Door dit gegeven werd er via de CEO van AGEM een afspraak op locatie in Oostende met Frédéric Van Espen gemaakt. Van Espen is werkzaam bij AGEM en kent het Europacentrum goed. Het gesprek met Van Espen leverde interessante inzichten en data over het Europacentrum op, die hieronder zijn uitgeschreven. Daarna volgt er een reflectie op deze gegevens.

Tijdens het gesprek bleken er originele plannen uit 1968 aanwezig te zijn. Na het overlopen van deze plannen heb ik een selectie gemaakt van 14 plannen en enkele recentere documenten die mij een inzicht geven in de structuur en indeling van het gebouw. De syndicus is de voorbije jaren zelf al actief geweest in het zoeken naar meer plannen, onder andere bij het oorspronkelijke bouwbedrijf Van Biervliet te Brussel, maar er zijn geen documenten meer te vinden bij de firma die teruggaan tot 1968. Uit het gesprek en de plannen wordt duidelijk dat het Europacentrum bestaat uit een sokkel en een woontoren.

De sokkel omvat de vier eerste verdiepingen van het Europacentrum. Zoals op het plan (verwijzing) te zien is de sokkel opgedeeld in drie zogenoemde fases. Iedere fase duidt op een andere beheerder. Zo wordt fase één beheerd door AGEM zelf. Deze fase bevat appartementen en opslagruimte. Ieder appartement uit deze fase, maar ook uit het torengedeelte (zie verder) heeft een persoonlijke opslagruimte ter beschikking. Fase twee wordt beheerd door Indigo. Dit bedrijf baadt verschillende parkings uit doorheen België, dit is ook het geval in deze situatie. De parking is betalend en kan zowel door toeristen als bewoners van het Europacentrum gebruikt worden. De laatste fase, fase drie, wordt beheerd door Oostende zelf. Hier gaat het om het lunapark op het gelijkvloers. De drie bovenliggende verdiepingen worden onderverhuurd aan Indigo en omvat bijgevolg ook parkeer ruimte.

De gelijkvloers van fase één, gelegen aan de Van Iseghemlaan staat bijna volledig leeg. Dit wordt bevestigd in de gevelsequentie, die verder in een beeldverslag opgenomen is. Bijna alle kavels die zich hier situeren zijn eigendom van één eigenaar die er nauwelijks iets mee doet. Uit het gesprek met de syndicus werd duidelijk dat de eigenaar vaak aankondigingen doet op de algemene vergadering dat hij plannen heeft met de kavels, maar tot op heden is er nog steeds niets gebeurd. De inkomgalerij, die doorheen het midden van de sokkel loopt en aan de Van Iseghemlaan ongeveer ter hoogte van het midden van het gebouw een inkom heeft, was vroeger een publieke zone. Vandaag de dag is deze galerij afgesloten voor publiek, en kunnen enkel bewoners van het Europacentrum met een digitale sleutel zich naar binnen begeven. Tot slot, wat de sokkel betreft, stonden er oorspronkelijk op de vijfde verdieping (dat dus uitkomt op het dak van de sokkel) hotelfuncties gepland. Een openluchtzwembad, dat bij deze hotelfuncties zou horen, werd destijds op het dak van de sokkel gebouwd. Het hotel zou nooit uitgevoerd worden, evenals het zwembad, dat nooit gebruikt werd. De zwembadconstructie is nog steeds aanwezig.

Het torengedeelte van het Europacentrum wordt volledig beheerd door de syndicus en bestaat uit zes secties, aangeduid met de letters A tot en met F. Dit gedeelte loopt van verdieping zes tot vierendertig. Op verdieping vijfendertig bevindt zich de technische ruimte van het Europacentrum, waar bijvoorbeeld de liftinstallaties zich bevinden. Rondom verdiep vijfendertig loopt een balkon met uitzicht naar zowel de stad Oostende als de Noordzee. Uit de plannen valt af te leiden dat de zogenaamde secties binnen het gebouw voortkomen uit de constructiemethode. Het gebouwskelet bestaat namelijk, naast zijn vier betonnen buitengevels uit vijf dikke scheidingsmuren die de toren segmenteert. De achtentwintig woonverdiepingen bestaan uit een mix van appartementen en studio's. De appartementen zijn doorzichtappartementen, die zich steeds dwars op de lengte van het gebouw situeren. Hierdoor krijgen alle appartementen enerzijds zicht op zee, en anderzijds zicht op het stadscentrum. De studio's zijn in oppervlakte half zo groot als de appartementen. Bijgevolg hebben deze dus enkel zicht op zee of op het stadscentrum, afhankelijk aan welke kant van de toren ze gesitueerd zijn. Volgens de sectionering van het gebouw is zichtbaar op de plannen dat één sectie steeds één appartement bevat, of twee studio's. Aangezien een verdieping zes secties telt, zijn er bijgevolg zes appartementen of twaalf studio's per verdieping aanwezig. De verdieping onder de technische verdieping wordt top vierendertig

genoemd. Dit is de hoogste woonverdieping en loopt door over de gehele oppervlakte van het Europacentrum. Vanaf de oplevering van het gebouw in 1968 tot en met 1996 werd er op deze verdieping een restaurant uitgebaat. Na 1996 werd het restaurant gesloten en omgebouwd tot een woonverdieping. De reden voor de sluiting van het restaurant blijkt moeilijk te achterhalen.

De eigendomsstructuur van het Europacentrum kunnen we vergelijken met de structuur die meestal toegepast wordt bij appartementsgebouwen. Het gebouw is opgedeeld in 278 kavels waarbij de wet van mede-eigendom van toepassing is. Bewoners of eigenaars van het Europacentrum hebben bijgevolg een of meerdere kavels in privébezit. De drie circulatiekernen, die ieder twee liften en een trap bevatten zijn volgens bovenstaande wet gedeeld bezit tussen alle eigenaars van het gebouw. Bij de vraag aan de syndicus of hij zicht heeft op de eigenaars van het gebouw wist hij te zeggen dat er een verdeling is tussen twee types eigenaars. Volgens Van Espen zijn vijftig procent van alle kavels eigendom van vaste bewoners. Met vaste bewoners bedoelt hij personen die bij de oorspronkelijke oplevering van het gebouw een kavel kochten. Hieruit valt af te leiden dat het te verwachten is dat een grote groep van deze mensen zich in een hoge leeftijdscategorie bevinden. Van Espen liet ook weten dat slechts vijf procent van deze kavels rechtstreeks onderverhuurd wordt. De overige vijftig procent zijn vakantiewoningen of woningen die vaker veranderen van eigenaar. Dit aandeel van kavels wordt meestal via makelaars verhuurd of verkocht. Een snelle zoektocht op internet levert inderdaad meteen enkele resultaten op van vakantiewoningen die te huur zijn voor een tijdsperiode van een weekend tot enkele weken.

Tot slot heeft AGEM sinds 2003 als syndicus al meerdere renovaties gerealiseerd voor het Europacentrum. De voorgaande syndicus heeft enkel de noordgevel, die zich aan de kant van de Noordzee bevindt, eenmaal laten restaureren. Dit werd volgens Van Espen echter matig tot zeer slecht uitgevoerd, waardoor vandaag de dag veel bewoners last hebben van deze structurele fouten. De huidige syndicus, AGEM, heeft reeds twee gevels tot zijn rekening genomen op het gebied van renovatie: De achtergevel, gericht op het stadscentrum, onderging als eerste een volledige renovatie, waarna de westgevel volgde. Beide gevels, maar voornamelijk de westgevel vertoonde veel sporen van regenlekken. De laatste gevel, die zich nog in zijn oorspronkelijke staat bevindt, moet nog steeds gerenoveerd worden. De aanvraag hiervoor moet nog

goedgekeurd worden. Van Espen wist ook te zeggen dat de voorgevel opnieuw op de agenda zal komen voor een restauratie. Het elektriciteitsnet, dat nog bestaat uit de originele infrastructuur van 1968, is dringend aan vervanging toe. Het Europacentrum haalde hierdoor in 2015 het nieuws (DJ, 2015) omdat een kortsluiting in een elektriciteitskabel in de trappenhal een kleine brand veroorzaakte. In September 2016 is men begonnen aan de renovatie van het volledige elektriciteitsnet binnen het Europacentrum. Het interieur van de gemeenschappelijke gedeeltes bevindt zich grotendeels in originele staat. Enkel alle liften werden vernieuwd naar de laatste normen. Plafond, vloerbekleding, behang en inkomdeuren van de appartementen geven een oude indruk. Maar het is wel duidelijk dat er tijdens de bouw kwalitatieve materialen voor het interieur van de gemeenschappelijke delen is gebruikt. Ondanks dat ze er oud uitzien zijn ze op de meeste plaatsen nog volledig intact. Een pijnpunt aan het gebouw zijn de afvoerschachten. Deze bevinden zich steeds naast de circulatiekernen. Omdat ze ernaast liggen, en niet in de circulatiekernen, wordt de renovatie van deze schachten bemoeilijkt. De schachten vertonen op veel plekken lekkages, maar om deze volledig te vervangen moeten deze langs de binnenkant van ieder appartement benaderd worden. Hierdoor is er veel sloopwerk binnen een groot aantal appartementen nodig, wat deze operatie enorm bemoeilijkt.

Er zijn enkele conclusies die kunnen gemaakt worden uit bovenstaande paragrafen, die een interessant draagvlak vormen voor een onderzoek naar overmaat binnen het Europacentrum. Een eerste conclusie is de leegstand van de benedenverdieping. Hierbij kunnen we enkele terugkoppelingen maken met voorgaande delen in deze scriptie. De benedenverdieping is het eerste contactpunt tussen de voorbijgangers en het gebouw. Door het inefficiënt gebruik in de huidige toestand fungeert de sokkel helemaal niet als aantrekkingskracht. Het ontwerp van de sokkel zelf kan hier al een eerste rol in spelen. Als we terugkoppelen naar De Rotterdam, waar in het beeldverslag een beeld terug te vinden is van de inkom, dan is het contrast tussen beide ontwerpen groot. Daar waar De Rotterdam een ruimtelijke compositie creëert door een overkapping en reeks kolommen, kiest het Europacentrum voor een harde grens. De ervaring bij het benaderen van het gebouw is eerder de standaardervaring in het straatbeeld. Een tweede conclusie die, volgend uit de gegevens, is dat er een afwezigheid in differentiatie van functies heerst binnen het Europacentrum. Vandaag de dag is het Europacentrum slechts een woontoren, waardoor de relatie

tot de stedenbouwkundige context te wensen overlaat. Bijgevolg valt te verwachten dat dit, zoals Jane Jacobs omschreef, niet ten goede komt voor de sociale gemeenschap in en rond het gebouw.

Geschiedenis en stedenbouwkundige context van het Europacentrum

3.4

Naast het gesprek met de syndicus, dat aan bod kwam in vorig hoofdstuk, deed ik dezelfde dag ook een onderzoek naar het Europacentrum in zijn stedenbouwkundige context. Net zoals eerder bij De Rotterdam werd toegepast is het resultaat in de vorm van een beeldverslag neergeschreven. Alle beelden, uitgezonderd de historische beelden, zijn zelf op locatie gemaakt in het kader van het onderzoek. De historische beelden komen uit Beeldbank Oostende (referentie bij beelden zelf).

Om het Europacentrum verder in zijn stedenbouwkundige context te analyseren is het waardevol om de geschiedenis van de plek beknopt te beschrijven. De wolkenkrabber van Oostende heeft namelijk heel wat consequenties met zich meegebracht. De stadsschouwburg van Oostende was op de huidige locatie van het Europacentrum gevestigd. De schouwburg werd na beide wereldoorlogen gerenoveerd: na de Eerste Wereldoorlog waren dit restauratiewerken, na de Tweede Wereldoorlog een gedeeltelijke heropbouw en lichte functiewijziging. De opkomst van het Kursaal Oostende bemoeilijkt de werking van de Schouwburg. Het zomerprogramma werd meer en meer verwaarloosd en de toekomst van de Schouwburg werd bijgevolg onzeker (Vantournhout, 2001).

‘Die prachtige schouwburg, een ideaal cultuurinstrument dat in dienst van de bevolking van onschatbare waarde is, dreigt echter een ijdel doch verlaten pronkstuk te worden, juist omdat men te Oostende dat onzinnig idee vooropstelt dat de schouwburg noodzakelijk een belangrijke winstpost moet zijn, een exploitatie die de stadskas moet helpen vullen!’ (Vantournhout, 2001)

Burgemeester Jan Piers liet in 1960 uitschijnen dat de toenmalige schouwburg niet voldeed aan de normen destijds, en deelde mee dat er plannen voor een volledig nieuwe schouwburg op tafel lagen, die na afbraak van de oorspronkelijke schouwburg op dezelfde locatie zou worden opgetrokken (Vantournhout, 2001). Niets was minder waar. In werkelijkheid lagen er plannen op tafel voor de bouw van een enorm torengebouw met toegevoegde commerciële waarde door middel van winkels, bars, ontspanningsgelegenheden en restaurants. De omgeving zou hierdoor tot een levendig winkelcentrum getransformeerd worden. Het Kursaal zou, mits enige aanpassingen, de rol van schouwburg kunnen overnemen.



Na de afbraak van de schouwburg kregen de plannen voor het nieuwe complex vorm. De naam Europacentrum werd omstreeks 1965 in het leven geroepen (Vantournhout, 2001). Het Europacentrum kreeg ook een definitieve toekomstvisie. In eerste plaats zou het dienst gaan doen als residentieoord dat tot een recordaantal appartementen voor Oostende binnen éénzelfde gebouw zou resulteren. Tweehonderdvijftig appartementen werden voor het Europacentrum ingepland. Twee andere functies werden toegevoegd, met name een handelscentrum op straatniveau en parkeergelegenheid. Firma Van Biervliet wist in 1965 het bouwcontract zich toe te eigenen. In samenwerking met de Brusselse firma Promibel werd de vennootschap N.V. Europacentrum opgericht in juni 1965. Een jaar later, tijdens de zomer van 1966 werd de eerste steen van het Europacentrum gelegd.

Een interessante uitspraak van de woordvoerder van Van Biervliet over het Europacentrum: 'door velen bewonderd, door anderen verguisd, maar iedereen kent de toren, niemand blijft er onverschillig voor' (Vantournhout, 2001). Het Europacentrum ontving door de pers veelal lovende reacties. Zo zou het Europacentrum meteen minstens duizend nieuwe klanten opleveren voor de stad Oostende. Dit zou de stadskas enkel ten goede komen met een paar miljoen frank per jaar netto aan rechtstreekse of onrechtstreekse belastingen (Vantournhout, 2001).

Vandaag de dag ziet het Europacentrum er, vanaf ongeveer dezelfde hoek gefotografeerd als het historische beeld van de schouwburg, uit zoals te zien is op afbeelding 29. Een groot verschil, dat onmiddellijk opvalt, is dat het huidige complex veel minder uitgesproken in het straatbeeld voorkomt. De schouwburg straalde een aantrekkingskracht uit binnen het straatbeeld. Het Europacentrum blijft daarentegen onverschillig in het straatbeeld aanwezig, ondanks de enorme proportie van het torenhoge woongedeelte.



ACCES HOTEL

P

486 24 433

In punt 3.3 werd reeds aangehaald dat er tot en met 1994 op de vierendertigste verdieping een restaurant met panoramisch aanwezig was in het Europacentrum. Dit restaurant was ongetwijfeld een belangrijke trekpleister voor het gebouw, aangezien de verdiepingen tussen het restaurant en het handelscentrum op de benedenverdieping enkel gebruikt werden voor appartementen.

Op een historische foto uit 1972 (Defurne, 1972) (afbeelding 30) zijn bezoekers te zien op het balkon van het Europacentrum. De foto laat een levendig tafereel zien van mensen die enerzijds genieten van het uitzicht op Oostende en omstreken en anderzijds genieten van een drankje, bijna honderd meter boven de begane grond. Het is duidelijk dat het restaurant een meerwaarde voor het Europacentrum betekende: bezoekers werden gemotiveerd om de hoogte te trotseren en kregen daarvoor de hierboven genoemde kwaliteiten terug. Hieruit wordt ook duidelijk waarom het Europacentrum

niemand onverschillig kon laten. Voorstanders en tegenstanders konden tenminste over één aspect verzoening vinden, en dat was het nooit geziene beeld van Oostende vanop een adembenemende hoogte.



Afbeelding 30, Dakterras Europacentrum (1972)

Het vorige beeld kan ook vandaag de dag bevestigd worden. Tijdens de rondleiding doorheen het Europacentrum werd ik ook meegenomen door de syndicus naar het dak van het gebouw. Daar mocht ik zelf de historische foto herbeleven door even het balkon te betreden (afbeelding 31). Het uitzicht vanop honderd meter hoogte is de moeite waard. Het hoogste punt van het Europacentrum, waarvan deze foto genomen is, is niet meer toegankelijk voor publiek. De oorzaak waarom het restaurant in 1996 sloot is moeilijk te vinden. De syndicus verklaarde dat het restaurant slecht draaide rond deze tijd, en dat er geen alternatieve opties voor handen waren om deze trekpleister te herbestemmen.

Dit verhaal kunnen we koppelen aan het verhaal van De Rotterdam, waar de verticale stad het algemene uitgangspunt is. Het Europacentrum lijkt op papier een zekere potentie te bieden om dergelijk concept waar te maken. Met bijvoorbeeld het voormalige restaurant is dit gegeven sterk aanwezig. Door de sluiting van het restaurant in 1996 is het gebouw een grote troef kwijt.



Afbeelding 31,, Dakterras Europacentrum (20...

Een grote gelijkenis met De Rotterdam wordt duidelijk bij het aanzicht van het gebouw vanop een grotere afstand (afbeelding 32). Het volgende beeld is gemaakt vanop de nieuwe pier van Oostende. De typische 'muur' van appartementen, die vaak voorkomt bij Belgische kuststeden, is ook hier sterk aanwezig. Wat echter opvalt in dit beeld is dat het Europacentrum, rechts in beeld, als een enorme mastodont hierboven uittorent. Door deze foto zou een eerste vorm van overmaat kunnen vastgesteld worden. Terugkoppelend naar hoofdstuk twee van dit deel kan gesteld worden dat dit overmaattype in de categorie van oppervlakte toegewezen kan worden. Het gebouw is duidelijk overmaats in de het plaatselijke stedenbouwkundig weefsel. Het lijkt alsof het Europacentrum zich als een soort baken binnen de stad profileert, dat vanuit de zee van kilometers ver gezien kan worden. De Rotterdam kampt ook met dit probleem: Het is ook prominent aanwezig in het stedenbouwkundig weefsel, en lijkt ook geen rekening te houden met de nabije omgeving. Beide gebouwen vormen een buitenbeentje in de context.

De tijdsgeest speelt natuurlijk een grote rol bij het Europacentrum. Als kind van zijn tijd werd het Europacentrum gebouwd in de typologische tijdsgeest van het modernisme, wat ook duidelijk zichtbaar is aan de gevels. Vorm volgt functie, en aangezien het wonen een primair gegeven was voor het gebouw volgde het ontwerp deze principes. In deel één van deze scriptie werd al duidelijk dat het tijdsbesef een enorme impact op maatvoering binnen de architectuur kon hebben. Ook hier is dat niet anders: De grootheidswaanzin waar vele steden mee kampten kreeg midden de twintigste eeuw ook de bovenhand in Oostende. Met het oog op ontwikkeling en financiële beweegredenen werd cultuur op mensenmaat opgegeven voor een buitenproportioneel project.





Er zijn ook duidelijke verschillen tussen het Europacentrum en De Rotterdam te vinden. Het meest opvallende als we beide gebouwen in het straatbeeld bekijken is dat beide een grote sokkel hebben. Zowel bij het Europacentrum als bij De Rotterdam loopt het torengedeelte niet tot op de begane grond. De sokkel van het Europacentrum blijkt echter minder ruimtelijke kwaliteit te bieden dan die van De Rotterdam. Zoals op afbeelding 33 te zien is straalt de sokkel van het Europacentrum weinig leven uit. Het valt snel op dat er heel wat aanwijzingen zijn dat de benedenverdieping grotendeels leeg staat. Enkele signalisaties die te melden dat verschillende panden te koop staan spreken natuurlijk niet tot de verbeelding. Ook het weinig uitnodigende karakter van de gevel geeft niet het gevoel dat iemand welkom is in het gebouw zelf. De sokkel creëert in dit geval afstand tussen voorbijgangers en de toren zelf. Een gebrek aan identiteit zorgt ervoor dat de sokkel gewoon één stedelijk fragment is van de velen die elkaar opvolgen in het straatbeeld.

Bij De Rotterdam is dit anders. De sokkel is uiteraard ook prominent aanwezig, maar heeft om te beginnen dezelfde uitstraling als het torengedeelte. Hierdoor wordt de sokkel en het torengedeelte als eenheid ervaren, en nodigt het gebouw sneller uit tot benadering van voorbijgangers. Hoewel De Rotterdam minder geïntegreerd is in het stedenbouwkundig weefsel weet het door zijn zuilengalerij en sterkere openbare identiteit dan het Europacentrum de sociale ontmoetingsplek aan het gebouw te versterken.

De multifunctionaliteit en transparantie van de sokkel van De Rotterdam is ook een grote troef voor de levendigheid van het gebouw. Omdat voorbijgangers activiteiten kunnen zien door het transparante karakter van de sokkel worden ze ook aangetrokken tot deze activiteiten. Bij het Europacentrum is de enige vorm van sociale activiteit het amusementspark en een beperkt aantal eetgelegenheden die zich in de sokkel situeren.





Tot slot een beeld van de verticale circulatie binnen het Europacentrum (afbeelding 34). Het is duidelijk, indien we dit beeld met de verticale circulatie binnen De Rotterdam vergelijken, dat deze vorm van circulatie een multifunctionele en publieke functie binnen het gebouw niet zou aankunnen. De bestaande trappen bevinden zich in gesloten kokers naast de liftschachten waarbij geen enkele ruimtelijke relatie te vinden is.

De vraag die gesteld moet worden is wat er geleerd kan worden uit dergelijke ontwerpen. Indien woontorens zouden evolueren naar zelfvoorzienende steden is de verticale circulatie een van de kritieke punten waar ontwerpers rekening mee moeten houden. De verticale circulatie is zoals de straat voor een stad: Ze koppelt alle functies en dient helderheid uit te stralen op gebied van organisatorisch vermogen. Enkel op dergelijke manier kan een verticale stad op toekomsttermijn slagen. Dit is tevens belangrijk voor het in leven houden van het gebouw en het tegengaan van verborgen overmaat in tijd na een onbepaalde gebruiksperiode.

Tweede onderzoeksfase: bewoners

3.5

Met behulp van de twee voorgaande delen (3.3 en 3.4) werd de context van en rond het Europacentrum vervolledigd. De geschiedenis van het gebouw zelf kwam aan bod, alsook de geschiedenis van de locatie. Het tijdsbeeld en de drijfveren die er speelden rond 1960 hebben duidelijk hun sporen achter gelaten. Vandaag de dag zit Oostende opgescheept met een enorme woontoren, en de vraag rijst stilaan wat er in de toekomst mee moet gebeuren.

Aangezien er een totaalbeeld van het Europacentrum nodig is om het complex volledig te vatten was er na de eerste analyse, aan de hand van het gesprek met de syndicus en fotomateriaal in de vorm van een beeldverslag, nog een belangrijk gegeven dat onderzocht moest worden: het profiel van de bewoners van de woontoren. Dergelijk onderzoek is noodzakelijk om een gebouw door en door te begrijpen, aangezien de bewoners de dagelijkse gebruikers van het gebouw zijn.

Om het profiel van zo veel mogelijk bewoners van het Europacentrum in kaart te kunnen brengen heb ik een vragenlijst opgesteld, die in bijlage bijgevoegd is. Na enkele opties te hebben onderzocht leek de onderzoeksmethode van een schriftelijke bevraging de enige haalbare te zijn om het volledige Europacentrum te kunnen screenen. Enkele andere mogelijkheden die ik overwogen had, maar niet haalbaar waren in de beperkte tijdsperiode worden hieronder kort besproken.

In eerste instantie vroeg ik meteen bij het eerste gesprek met de syndicus, ter plaatse in het Europacentrum, of er een lijst voor handen was van alle bewoners van de woontoren. Ook stelde ik de vraag of er meer diepgaande informatie beschikbaar was over de bewoners, meer bepaald over de eventuele bezettingsgraad van de appartementen en de leeftijd van de bewoners. De syndicus wist mij enkel de informatie uit punt 3.3 te vertellen. Concreet wist ik na het gesprek dat vijftig procent van de inwoners nog eerste eigenaar zijn van hun appartement sinds de oplevering van het complex in 1968. Ook kwam ik te weten dat er geen lijst of informatie voor handen is die diepgaande inzichten over de bewoners bevat.

Een tweede en vaak gebruikte methode om dergelijke informatie te verkrijgen is de methode van interviewen. Er waren echter enkele redenen waarom in dit geval interviewen niet de beste optie zou zijn. In de eerste plaats is het Europacentrum niet vrij toegankelijk. Zoals eerder besproken hebben inwoners een digitale sleutel nodig om de inkomhal

op het gelijkvloers te betreden. Het niet-publieke karakter van het gebouw werkte in dit geval niet in het voordeel van het onderzoek om op vrije basis interviews van deur tot deur te gaan afnemen. Het aantal woningen screenen door middel van verbale interviews was ook, binnen het tijds kader, niet de meest tijdsefficiënte manier.

De meest tijdsefficiënte manier bleek uiteindelijk de onderzoeksmethode van de enquête te zijn. Ik werkte een plan uit om op een zo efficiënt mogelijke manier relevante informatie over de bewoners te weten te komen. Een vragenlijst van zeven vragen was het eindproduct waarmee ik uiteindelijk de gegevens van de bewoners ging onderzoeken. Een onbeantwoorde versie van de vragenlijst is te vinden in bijlag, en werd als volgt opgesteld. Op de eerste helft van de vragenlijst wordt de context van het onderzoek uitgelegd. De bewoners werden via dit stuk tekst duidelijk geïnformeerd over de redenen van het onderzoek, en hoe persoonlijk daaraan konden meewerken. De tekst met uitleg wordt afgesloten met de mogelijkheden die de bewoners hadden om de vragenlijst terug aan mij te bezorgen. Een eerste optie die ik voorstelde was de vragenlijst op papier in te vullen en terug te sturen via de post. Als tweede optie konden de bewoners kiezen om de vragenlijst online in te vullen. Hiervoor maakte ik via het bevragsingsplatform Typeform (Typeform.com) een digitale versie van de vragenlijst aan, waarvan de link op de vragenlijst duidelijk werd vermeld.

Het tweede deel van de vragenlijst omvat de zeven vragen die mij zouden helpen een inzicht te krijgen over de bewoners van het Europacentrum. Met het maken van overmaatkaarten in het achterhoofd, die besproken worden in 3.6, kwam de eerste vraag tot stand. Via deze vraag werd, zonder dat de bewoners zich via hun naam zouden moeten identificeren, een beeld verkregen van welke appartementen of studio's uit het Europacentrum gegevens zouden worden verzameld. De vraag polste dan ook simpelweg naar het appartementsnummer van de bewoners.

De tweede vraag werd opgesteld met betrekking tot de eigendomsstructuur van het gebouw. Om hier een beeld van te krijgen, gezien vanuit het standpunt van de bewoners, vroeg ik naar de manier waarop de bewoner eigendom is van zijn of haar appartement. De vraag maakt vooral onderscheid tussen de bewoners die eigenaar zijn van het appartement en er ook effectief wonen, of eigenaars die het appartement huren (of onderverhuren).

Vraag drie onderzoekt het aantal bewoners per appartement of studio. Alle appartementen in het Europacentrum zijn oorspronkelijk bedoeld voor gezinnen van twee of vier personen. De appartementen gelegen aan de twee hoekpunten van de woontoren zijn steeds ontworpen voor vier personen (en eventueel een derde kind). De overige appartementen, die in het midden van de woontoren liggen, bieden plaats voor twee personen (en eventueel een kind). Het nagaan van het aantal bewoners per appartement is relevant omwille van het feit dat ook hier een overmaats (of ondermaats) gebruik kan vastgesteld worden. Hier zou het dan gaan over overmaat in oppervlakte.

De vierde vraag geeft een inzicht over de aankoopdatum van het appartement of de studio van de bewoner. Omdat de syndicus eerder liet weten dat ongeveer vijftig procent van alle bewoners nog steeds in het bezit zijn van hun oorspronkelijke aankoop in 1968 leek het mij interessant om dit na te gaan. Uit deze vraag zou ook de eventuele dynamiek van het overdragen van kavels aan het licht kunnen komen.

De vijfde, en misschien wel meest relevante vraag in dit onderzoek naar overmaat vraagt de bewoner om een inschatting te maken van hoeveel maanden per jaar hij of zij het appartement gebruikt. Het woord gebruiken wordt in de vraag zelf concreet gesteld als verblijven. Hiervoor werd de intensiteit van het gebruik doorheen het jaar opgedeeld in zes categorieën: minder dan één maand per jaar, één tot en met vier maanden per jaar, vier tot en met zes maanden per jaar, enzovoort. Zelf beschouw ik deze vraag de belangrijkste binnen dit onderzoek, aangezien ik overmaat in tijd onderzoek. Net zoals de onderzochte case van de overmaat bij parkings (hoofdstuk 2) zou er mogelijk ook hier een sterke dynamiek aan het licht kunnen komen die verborgen overmaat met zich meebrengt.

Vraag zes gaat verder op vraag vijf, en onderzoekt tevens een belangrijk gegeven voor het onderzoek. Indien bewoners in vraag vijf zouden aanduiden dat ze niet permanent verblijven in hun appartement of studio is het natuurlijk interessant om te weten wat er met deze appartementen of studio's gebeurt. Twee mogelijkheden werden opgenomen in deze vraag: Ofwel gebeurt er niets met het appartement of de studio buiten de verblijfstijden van de bewoners, ofwel wordt het appartement onderverhuurd gedurende deze periode aan andere mensen, eventueel als vakantieverblijf.

Tot slot polst de zevende en laatste vraag naar de leeftijd van de bewoners binnen het appartement of studio. Deze vraag spreekt voor zich omdat te verwachten valt dat de grootste groep van bewoners, volgens het eerste gesprek met de syndicus, ouder dan vijftig jaar zou moeten zijn.

Nadat de vragenlijst op punt stond werd deze voor ieder appartement en studio van het Europacentrum afgeprint. Vervolgens ging ik naar het Europacentrum om de vragenlijsten bij de bewoners te bezorgen. De inkomhal is, zoals eerder besproken, niet publiek toegankelijk, maar via een bewoner kon ik de inkomhal toch betreden. Wat nog niet gezegd werd is dat alle brievenbussen van de appartementen en studio's zich beneden in de inkomhal bevinden, zoals dat vaak het geval is in grote appartementsgebouwen. Hierdoor was het gemakkelijk om alle geprinte vragenlijsten in iedere brievenbus te bezorgen. Door op deze manier te werk te gaan was ik bijgevolg zeker dat ieder appartement of studio een vragenlijst zou ontvangen. Tijdens het bezorgen van alle vragenlijsten werd meteen duidelijk dat sommige brievenbussen goed onderhouden werden, terwijl andere brievenbussen tot de rand gevuld waren met allerlei brieven, reclame en dergelijke. Hieruit zou al een snelle conclusie getrokken kunnen worden dat een deel van de appartementen en studio's op aanzienlijk minder frequente basis bezet zijn dan anderen.

Overmaatkaarten

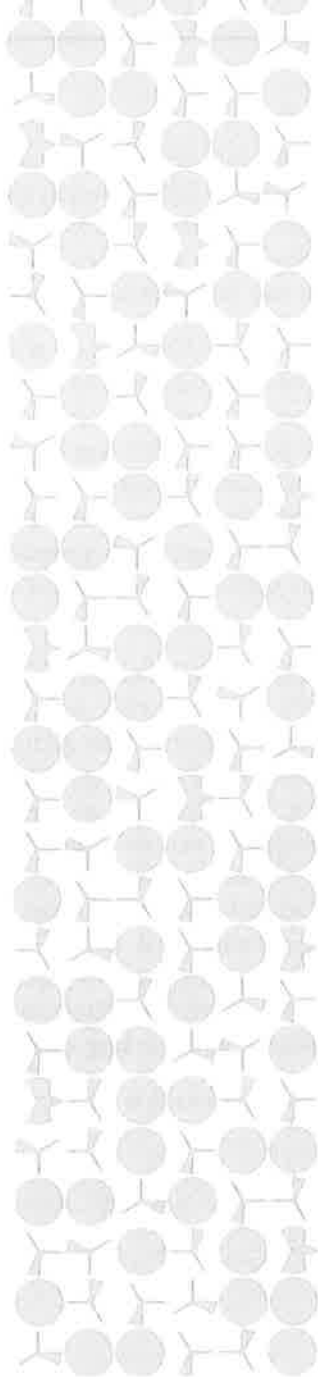
3.6

In dit onderdeel bespreek ik de relevante resultaten die voortkwamen uit de vragenlijst die besproken werd in 3.5. Dit gebeurt in twee delen: Eerst worden de resultaten schematisch in tekstvorm voorgesteld met een korte duiding; vervolgens worden deze resultaten geïnterpreteerd en grafisch voorgesteld in de vorm van zelfgemaakte overmaatkaarten.

Bij de tweede vraag van de enquête gaf 56% van de respondenten aan dat ze eigenaar van het appartement/studio zijn en er slechts af en toe verblijven. 31% geeft aan eveneens eigenaar te zijn, maar verblijven permanent in hun woning. Tot slot geeft 13% aan huurder te zijn van een appartement of studio in het Europacentrum. We kunnen hieruit concluderen dat het grootste aandeel van de respondenten eigenaar zijn van hun woning, maar dat binnen deze groep de permanente bezetting in de minderheid is. Dit is een eerste aandachtspunt voor mogelijke overmaat.

Vraag vijf onderzocht het gebruik van de woningen doorheen het jaar. Van de respondenten zegt 50% dat ze slechts één tot en met vier maanden per jaar in hun woning verblijven. Een ander groot aandeel zijn de permanente bewoners met 44%. De overige 6% bevindt zich in de categorie zes tot en met acht maanden per jaar. Voorgaande vraag wordt interessant als we deze koppelen aan de volgende vraag. Van de respondenten die zich bij vraag vijf in de categorie één tot en met drie maanden per jaar (50%) bevinden liet 100% weten dat ze buiten deze gebruikstijden niets met hun appartement of studio doen. Dit maakt beide vragen erg interessant omdat uit de gegevens blijkt dat er bij 50% van de respondenten een zeer lage gebruiksintensiteit aanwezig is en dat deze ruimtes buiten de gebruikstijden gewoon leeg staan.

De gemiddelde leeftijd van alle respondenten is 51 jaar (vraag zeven).

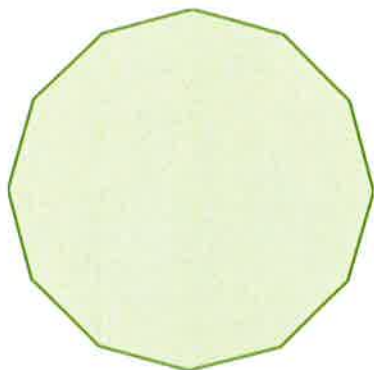


Gebruikpercentage per ruwland per appartement

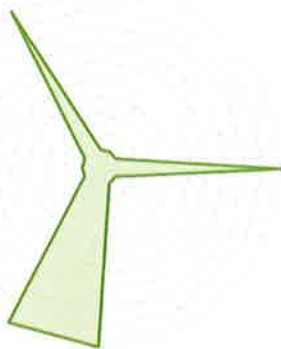


De eerste overmaatkaart (afbeelding 35) visualiseert de gebruikintensiteit per maand, per woning in het Europacentrum. Uit de gegevens van voorgaande paragraaf kan gesteld worden dat er op het gebied van gebruikintensiteit zich twee grote groepen in de woontoren situeren. Enerzijds de groep bewoners die permanent, dus twaalf maanden per jaar, hun woning gebruiken, anderzijds de groep bewoners die hun woning slechts één tot en met vier maanden per jaar gebruiken.

De kaart is opgebouwd volgens het aantal woningen dat aanwezig is in het Europacentrum. Bijgevolg bestaat de overmaatkaart uit zes kolommen en achtentwintig rijen, wat overeenkomt met respectievelijk het aantal woningen per verdieping en het aantal verdiepingen van de woontoren. Omdat zich, zoals in vorige paragraaf gezegd werd, er zich twee grote gebruiksgroepen in het Europacentrum situeren, resulteert dit in voornamelijk twee grote verschillen op de kaart.



Afbeelding 36

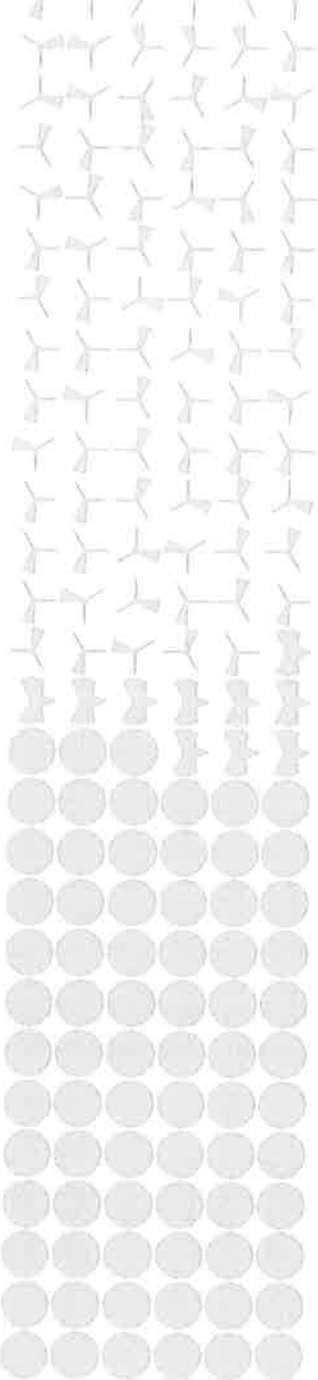


Afbeelding 37

Afbeelding 36 en 37 zijn beide twaalfhoeken, wat overeenkomt met het aantal maanden per jaar. Eén figuur komt dus overeen met hoeveel maanden per jaar de bewuste woning gebruikt wordt. Afbeelding 36 staat bijgevolg voor permanent gebruik van de woning; afbeelding 37 staat voor een gebruik van één tot en met vier maanden per jaar. Deze overmaatkaart geeft, als we alle verkregen data omzetten en doortrekken over de volledige woontoren, een interessant beeld over de gebruikintensiteit van het Europacentrum. De vorm van overmaat die hier aan het licht komt is een eerste aanzet naar de ontdekking van overmaat in tijd. De overmaat is in eerste instantie niet meteen zichtbaar,

omdat alle woningen eigendom zijn van iemand. Er is dus momenteel geen leegstand te ontdekken in het Europacentrum omdat alles verkocht is. Wat echter niet zichtbaar is in eerste instantie, maar wat wel duidelijk wordt uit voorgaande overmaatkaart, is dat er zich een bepaalde dynamiek afspeelt binnen het Europacentrum, vergelijkbaar met het onderzoek naar de Hasseltse parkings (hoofdstuk twee). De gebruiksintensiteit van het Europacentrum is sterk afhankelijk van zijn gebruikers. Algemeen staat de woontoren voor 50% van de respondenten minimum acht maanden per jaar leeg.

Als we voorgaande overmaatkaart zouden ordenen zoals in afbeelding 38, dus het permanente gebruik samen zouden zetten en het fluctuerend gebruik zouden groeperen, wordt deze problematiek van verdoken overmaat nog duidelijker. Hieruit is wederom duidelijk te zien in welke mate een gebouw met slechts een primaire functie afhankelijk is van zijn gebruikers betreffende gebruiksintensiteit.

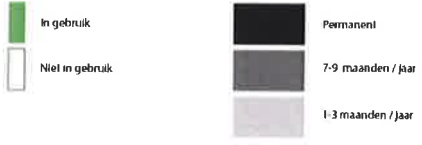
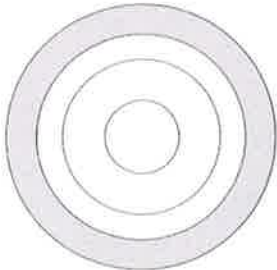
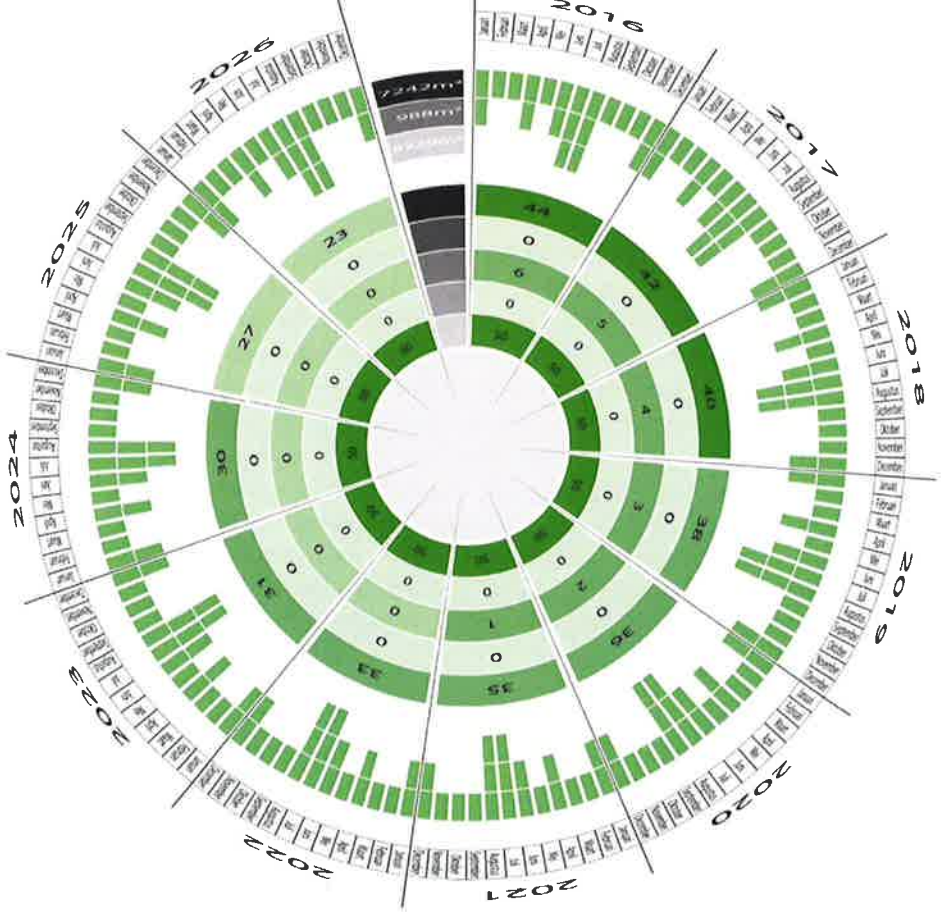


Gebruikpercentage per maand per appoentment

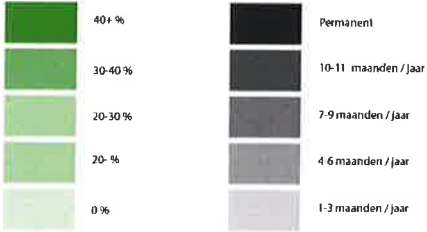
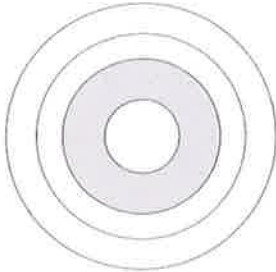


Overmaatkaart drie (afbeelding 39) zoomt in op een andere tijdsdimensie die bij overmaat gevonden kan worden. Niet enkel op jaarbasis, maar ook op langere termijn kan gebruiksintensiteit van een gebouw overmaat creëren. Wederom speelt de tijdsfactor een belang. Deze kaart tracht beide dynamieken te omvatten en weer te geven. De cirkel is opgedeeld in enkele delen, waar elk deel één jaar voorstelt. In de buitenste (witte) band zijn vervolgens de maanden binnen één jaar te vinden. Belangrijk om te weten is dat deze kaart een overschakeling maakt van het woningniveau, zoals vorige overmaatkaart, naar het Europacentrum in zijn geheel. Door dit feit visualiseren de buitenste drie groene banden in welke maanden van het jaar de woontoren het meest intensief wordt gebruikt. De permanente bewoners krijgen uiteraard in iedere maand een groen hokje, onze andere categorie geeft duidelijk weer dat het Europacentrum gedurende de zomermaanden het meest intensief wordt gebruikt.

De vijf binnenste banden geven een potentiële evolutie tot en met 2026 weer. Hier wordt duidelijk dat het draagvlak voor de niet-permanente gebruiker gelijk zal blijven, aangezien deze categorie tot en met 2026 donkergroen blijft. Het probleem zit echter in de groep permanente gebruikers van het Europacentrum. In deze categorie is duidelijk te zien dat deze gebruikersgroep verwacht wordt af te nemen in de komende tien jaar. Dit voornamelijk omwille van de toenemende ouderdom van deze mensen (gesprek syndicus), en de toenemende problematiek van leegstand in Oostende. De algemene verwachting is bijgevolg dat de groep permanente gebruikers van het Europacentrum zal evolueren naar een steeds groter wordende groep niet-permanente gebruikers. Dit zorgt voor een zorgwekkende toekomst betreffende de gebruiksintensiteit van het Europacentrum, en de verborgen overmaat in tijd die hierbij komt kijken.

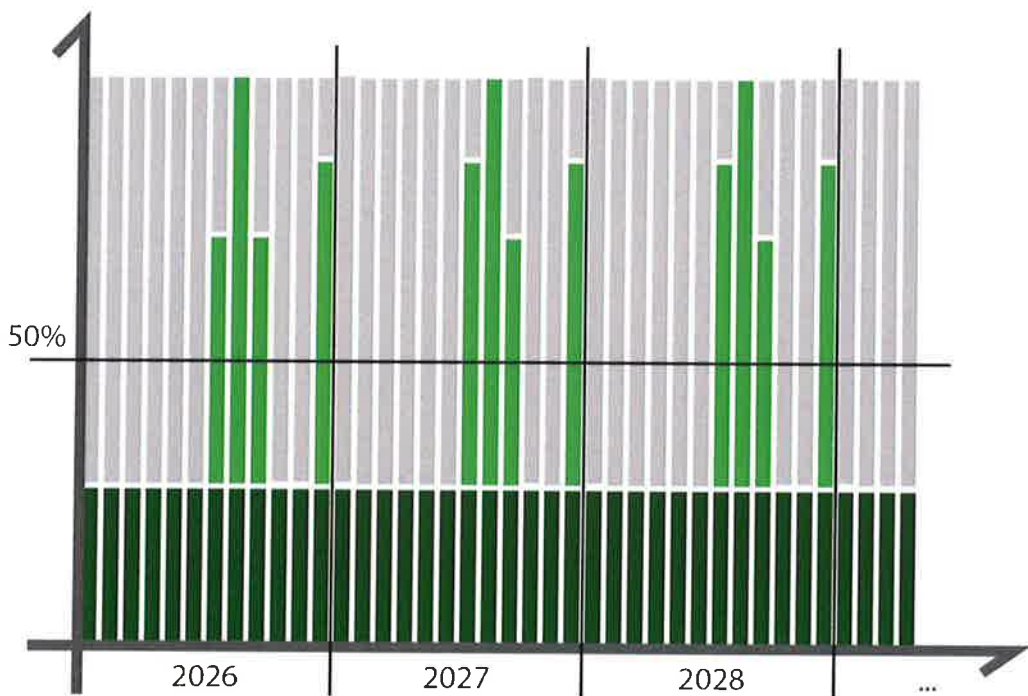
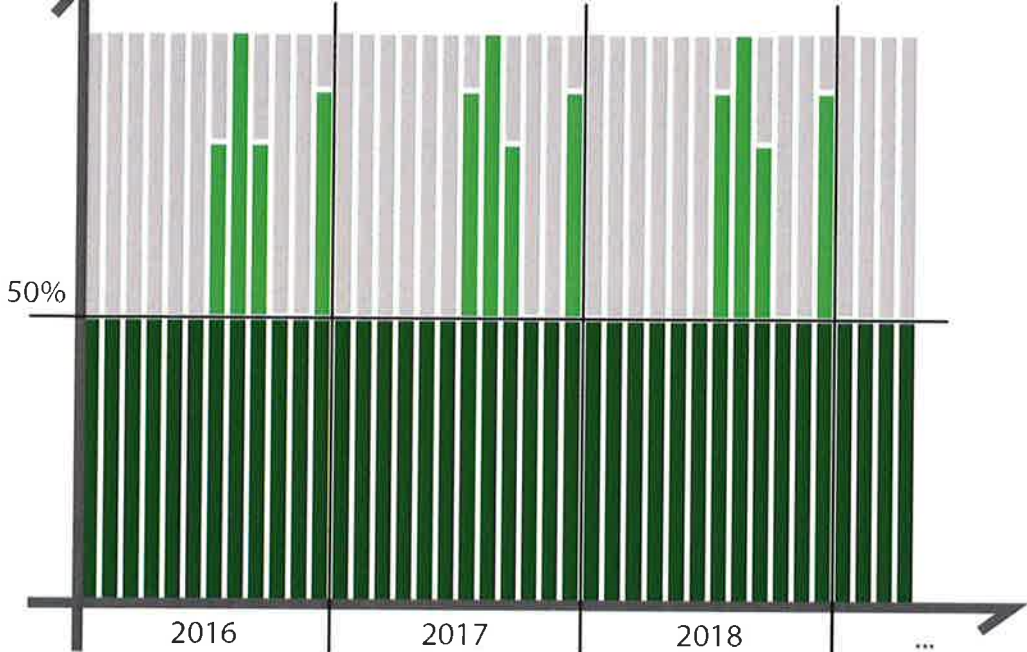


Appartementgebruik: in welke maanden / jaar aanwezig



De vierde overmaatkaart (afbeelding 40) introduceert opnieuw het begrip fluctuatiezone. Uit het onderzoek bleek namelijk dat een gebouw of openbare plaats, zoals een parking (hoofdstuk twee) steeds een bepaalde **gebruiksintensiteit** heeft. De **conclusie** die uit vorige overmaatkaart werd bekomen, namelijk dat doorheen een tijdsperiode van verschillende jaren de gebruiksintensiteit kan veranderen, wordt in deze overmaatkaart goed weergegeven met behulp van de fluctuatiezone (afbeelding 40). In de bovenste grafiek is de gebruiksintensiteit af te lezen van de huidige situatie en daar is duidelijk aan te zien dat het Europacentrum een vaste gebruikersgroep heeft (donkergroen) die voor een relatief gezonde gebruiksbasis zorgt. Daarbovenop komen de niet-permanente gebruikers, die bijgevolg de fluctuatiezone creëren en daarvan deel uit maken (lichtgroen). Doordat er een fluctuatiezone aanwezig is volgt automatisch de lichtgrijze zone: de overmaatzone. Deze is omwille van de huidige eigendomsstructuur van het gebouw onvermijdelijk, aangezien eigenaars hun woning buiten hun gebruikstijden gewoon leeg laten staan.

De onderste grafiek blikt, voortkomend uit overmaatkaart drie, tien jaar verder in de toekomst. Als hier de stelling opnieuw wordt ingenomen dat het aantal permanente gebruikers zal afnemen en vervangen worden door niet-permanente gebruikers. Bijgevolg wordt de lichtgroene fluctuatiezone groter, waardoor ook automatisch de overmaatzone toeneemt. We kunnen concluderen dat een grotere fluctuatiezone in gebruiksintensiteit nefaste gevolgen heeft in het geval van onzichtbare en moeilijk te detecteren overmaat in tijd.



DEEL 4

Ontwerp
Masterproef

Context studio P.R.E.T.

Concept

Structuur

Link met scriptie

Context studio P.R.E.T.

Studio P.R.E.T., onder begeleiding van Guy Cleuren, situeert zich in academiejaar 2016-2017 rond de Belgische kust. Voorbije jaren werd er in deze studio reeds uitgebreid onderzoek gevoerd naar de problematiek van de stijging van de zeespiegel in de toekomst. Hierdoor zouden grote delen van de poldergebieden, gelegen achter een aanzienlijk aantal Belgische kuststeden, onder water kunnen lopen volgens de getijden.

1

Een problematiek geeft altijd enkele opportuniteiten. Dit academiejaar namen we Nieuwpoort onder de loep, met zijn uitgesproken ligging vlak aan het begin van groot poldergebied landinwaarts. Indien het onderzochte scenario ooit werkelijkheid wordt zal Nieuwpoort een eiland tussen de Noordzee en het ondergelopen poldergebied worden. Hierdoor ontstaat er naast de huidige kustlijn een tweede, meer recreatieve grens met het water aan de landinwaartse kant van Nieuwpoort.

Onze opdracht voor dit academiejaar is het ontwikkelen van een zogenaamde Urban Container. Een Urban Container dient als basisconcept een verticale stad voor te stellen. We doen onderzoek naar welke stadsfuncties gestapeld kunnen worden, zodat verticale steden een nieuwe en revolutionaire kustlijn kunnen vormen aan de kant van de ondergelopen poldergebieden. De verticale stad dient dezelfde kwaliteiten te hebben als de horizontale stad: publieke ruimte, ruimtelijkheid, wonen, werken en recreatie.

In de volgende hoofdstukken is ter verduidelijking het basisconcept, de structuur en de link met deze scriptie opgenomen.

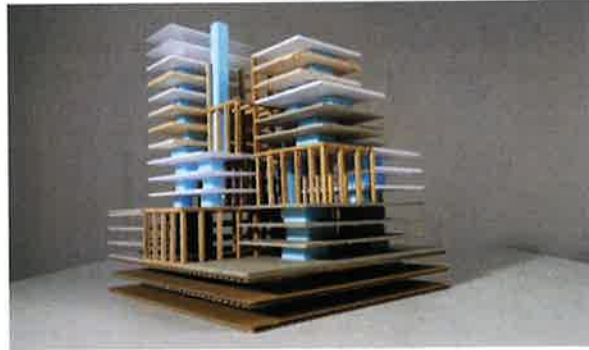
Concept

Het uitgangspunt van mijn Urban Container komt rechtstreeks uit deze scriptie. In deel twee en drie werd reeds besproken dat de verticale ruimte in hoogbouw essentieel is om de gebruiksintensiteit van het gebouw te verhogen. Ook vind ik het belangrijk dat alle stadsfuncties in het gebouw evenwaardig zijn aan elkaar. Hiermee wordt geen enkele functie ondergeschikt aan de andere, zoals dit meestal in een horizontale stad ook het geval is. Ter voorbeeld: om in een horizontale stad van punt A naar punt B te verplaatsen zal een mens onvermijdelijk een aantal stadsfuncties voorbijwandelen, van parkeerplaatsen tot openbare plekken. Dergelijk stadsbeeld wil ik graag terugbrengen in mijn ontwerp. Er is bijvoorbeeld bewust gekozen om de twee onderste parkeerniveaus zichtbaar te laten voor de bovenliggende verdiepingen, om dit stedelijk beeld te versterken.

2

Om de volledige Urban Container volgens bovenstaand principe te organiseren heb ik gekozen voor een centraal atrium, dat het volledige gebouw doorkruist. Het atrium is steeds opgebouwd uit drie verdiepingen, waarna het negentig graden draait voor de volgende drie verdiepingen. Hierdoor ontstaan er vier maal drie verdiepingen met stadsfuncties die rond een atrium liggen. Door dit concept toe te passen worden er bijgevolg vier verschillende buurten gecreëerd in het gebouw, waar de gebruikers steeds visuele contacten hebben met de buurt doorheen het atrium.

Samengevat is het concept dus een centraal atrium dat vier keer draait in de hoogte om vier verschillende buurten te bekomen, waarbij het atrium steeds centraal ligt en voor visuele connecties zorgt doorheen de verticale stad.



Afbeelding 41, Conceptmaquette Urban Contain

Structuur

3

Om het concept goed tot uiting te laten komen is er gekozen om de structuur van de Urban Container te laten voortvloeien uit de structuur van de parking. De parking is op zijn beurt opgebouwd rond het atrium van de eerste drie verdiepingen. Het atrium kan dus als absolute basis beschouwd worden in de ontwikkeling van de structuur, wat ik steeds als **prioriteit** beschouw in dit ontwerp aangezien ook het concept **duidelijk** het atrium centraal stelt.

Er is gekozen voor een hoogteactief betonnen skelet te gebruiken, waarbij alle lasten steeds op de voorziene kolommen afgedragen worden. De kolommen lopen steeds door over alle verdiepingen. Er zijn **bijgevolg** geen extra verstevigingsconstructies nodig, wat de structuur helder en gemakkelijk invulbaar maakt. Dit sluit aan met het pleidooi voor de **flexibiliteit** van een gebouw op het gebied van zijn gebruikers dat reeds aan bod kwam in deze scriptie.

Er is slechts één plaats waar een bijkomede oplossing voorzien moet worden betreffende stabiliteit. Op de plaatsen waar het atrium steeds negentig graden draait voor de volgende drie verdiepingen zijn er centraal enkele kolommen gelegen die hierdoor gaan zweven boven het onderliggende atrium. Om dit op te lossen heb ik gekozen voor vakwerkliggers die zich steeds situeren aan de bovenste verdieping van elk atrium. Hierdoor wordt niet enkel de stabiliteit van het gehele gebouw verzekerd: ook visueel geven de

vakwerkliggers een meerwaarde aangezien ze het plafond van elk atrium een structureel uitzicht geven.



Afbeelding 42, Testbeeld gebouwstructuur

Link met scriptie

Na het lezen van de eerste drie delen van deze scriptie zijn er enkele connecties merkbaar tussen het onderzoek en het ontwerp. Naarmate het ontwerpproces evolueerde zijn enkele connecties minder uitgesproken aanwezig dan anderen. In deze korte toelichting zijn alle connecties opgenomen die oorspronkelijk terug te vinden waren. De meeste zijn nog steeds aanwezig.

4

Een eerste link kan gelegd worden met De Rotterdam, die uitgebreid aan bod kwam in deel twee. Voor het concept van het centrale atrium werd ik geïnspireerd door de verticale circulatie in De Rotterdam, waar ook volgens Koolhaas visie de verschillende stadsdelen zichtbaar moesten zijn doorheen het gebouw. De belangrijkste ontwerpbeslissing die ik hieraan overhoud is de parking die zichtbaar blijft.

Ook deel een heeft mij geïnspireerd om bewust te worden van de overmaat van steden. Hierdoor heb ik getracht publieke ruimte op een efficiënte manier te integreren in mijn ontwerp, wat resulteerde tot de verschillende buurtjes rond de atria. Hiervoor werd ik geïnspireerd door Jane Jacobs en Jan Gehl, die steeds de menselijke maat vooropstelden.

Tot slot heeft het Europacentrum mij enorm geholpen om inzicht te krijgen in de tijdsgebondenheid van overmaat. Het viel op dat een gebouw kwetsbaar is indien het zijn gebruikers maar één functie aanbiedt. In mijn ontwerp probeer ik via een gezonde mix van functies en visuele relaties de traditionele appartementsgebouwen achter mij te laten en in te zetten op een kwaliteitsvolle omgeving. Hierdoor zal, zoals aangetoond in het onderzoek, de potentiële overmaat van het gebouw in de toekomst in zekere mate beperkt worden.

Ook het belang van de betredingsdrempel van het gebouw heb ik meegenomen in mijn ontwerp. De structuur van het atrium springt op het gelijkvloers letterlijk uit het gebouw om voorbijgangers een duidelijk signaal te geven dat ze welkom zijn in het gebouw, om het gebouw te gebruiken. De verticale openheid door de atria helpt hier ook mee.



Fig. 1. Genetic relationships between 130 *Staphylococcus aureus* strains. The scale bar indicates the genetic distance between strains.

of 2100. The most common phage types were 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210.

DISCUSSION

The present study was designed to determine the genetic relationships between 130 *Staphylococcus aureus* strains of different phage types, which were collected from various sources in the United Kingdom. The results of the study show that the strains are highly genetically diverse, with a wide range of phage types. The most common phage types were 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210.

The results of the study also show that the strains are highly genetically diverse, with a wide range of phage types. The most common phage types were 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210.

The results of the study also show that the strains are highly genetically diverse, with a wide range of phage types. The most common phage types were 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210.

Besluit

Hoewel in deel twee en drie het begrip overmaat aan bod kwam, en het in deel een over de perceptie van maat ging, zijnde de maat doorheen de twintigste eeuw, sluiten beide begrippen mooi bij elkaar aan. Uiteindelijk kunnen we alle delen, hoewel duidelijk verschillend van elkaar, als één geheel beschouwen. Alle delen ondersteunen elkaar op een bepaalde manier, en het is in deze conclusie dat alle besproken teksten, beelden en onderzoeken samen vevat kunnen worden. Er zijn twee conclusies die hieruit naar voren komen.

De eerste conclusie formuleert meteen een antwoord op de vooropgestelde onderzoeksvraag: 'Welke rol speelt de factor tijd in de problematiek rond overmaat en hoe kan een architect hier rekening mee houden in toekomstige projecten?' Uit het onderzoek blijkt dat de tijdgebondenheid van overmaat met een fluctueringszone in gebruiksintensiteit van een gebouw of openbaar terrein overeenkomt. In deel drie wordt dergelijke fluctueringszone uitgelegd als de gebruikszone waarin niet-permanente gebruikers zich bevinden. In het geval van het Europacentrum komt dit dus overeen met de bewoners die aangaven slechts enkele maanden per jaar in hun woning te verblijven. Ook bij het onderzoek naar parking Molenpoort en Slachthuiskaai in Hasselt komt dit gegeven terug. Hier is de niet-permanente bezettingsgraad van de parking gelijk aan de fluctueringszone. We kunnen stellen dat ieder gebouw waar meer dan één private of openbare gebruiker mee verbonden is dergelijke fluctuatiezone zal hebben. Uit het onderzoek is gebleken dat de fluctuatiezone op zijn beurt tijdgebonden overmaat binnen een gebouw of publieke gebruikszone veroorzaakt. De overmaatkaarten laten zien dat hoe groter de fluctuatiezone is, hoe gevoeliger een gebouw wordt voor tijdgebonden overmaat. Teruggekoppeld naar de gebruiker: hoe minder permanente gebruikers, hoe groter het risico op tijdgebonden overmaat wordt.

Voorgaande conclusie zegt iets over de tijdsdynamiek die meespeelt bij de ontwikkeling van overmaat. Het is echter belangrijk om te vermelden dat ook deel een van deze scriptie, waar het ging over het maatbesef doorheen de twintigste eeuw, een interessant uitgangspunt aanreikt. De kritische houding tegenover CIAM van onder andere Jane Jacobs en Jan Gehl bewijst dat het begin van een succesvolle richtingsverandering zich ontwikkelde vanaf het einde van de twintigste eeuw. De moderne beweging heeft doorheen de twintigste eeuw geëxperimenteerd met de menselijke maat, het is aan onze generatie om de overblijfselen hiervan

op een correcte manier te beoordelen. Enkel hierdoor kunnen we, gelijk Venturi en Scott Brown stelden, leren van het bestaande landschap en de onderliggende cultuur die een belangrijke basis legt over hoe de menselijke maat wordt gerespecteerd.

Deel twee van de onderzoeksvraag kan ook beantwoord worden vanuit het onderzoek. De functiescheiding die CIAM aanvankelijk promoveert heeft lang zijn sporen nagelaten in de architectuur van de twintigste eeuw. Enorm veel gebouwen, waaronder het Europacentrum, werden volgens deze principes gebouwd en blijven vandaag de dag als monotone fossielen achter in de stedenbouwkundige omgeving. Het is hier dat de fluctueringszone weer kan worden toegepast. Aangezien het Europacentrum slechts één functie heeft, die van het wonen, is het gebouw erg afhankelijk van eenzelfde type gebruiker. Wie er niet wil wonen heeft in het gebouw niets te zoeken. De fluctueringszone wordt bijgevolg groter, en we weten ondertussen dat hierdoor de kans op tijdgebonden overmaat drastisch vergroot. De eerste conclusie kan afgesloten worden met een pleidooi voor bewustwording hiervan onder de huidige generatie architecten. Het is belangrijk dat functiescheiding achterwege wordt gelaten: niet enkel op stedenbouwkundig niveau maar ook op gebouwniveau. Door het introduceren van verschillende functies in een gebouw wordt de fluctueringszone van dat gebouw aanzienlijk verkleint. Verschillende gebruikersgroepen zullen het gebouw gebruiken en zo de kans op tijdgebonden overmaat verkleinen. Architecten kunnen dus best bij het ontwerpen van verticale architectuur, wat meer en meer opkomt, een breed functiepalet samenstellen om toe te passen in het gebouw.

De tweede conclusie gaat verder op conclusie een. Als een architect erin slaagt een interessant en uitgebreid functiepalet samen te stellen voor een hoogbouwproject, dan blijkt uit het onderzoek dat de toegangsdrempel tot het gebouw laag moet zijn. Meerdere functies in een gebouw trekt meerdere gebruikersgroepen aan, maar dit heeft tot consequentie dat deze verschillende gebruikersgroepen de toegang tot het gebouw moeten kunnen vinden. Een monotone woontoren heeft dit in principe niet nodig, aangezien een bewoner van zichzelf weet dat hij daar woont en dus daar moet zijn.

Het onderzoek toont aan dat transparantie en ruimtelijkheid in en rond de sokkel cruciaal is om dit concept te doen slagen. Voorbijgangers moeten visueel contact kunnen maken met de binnenkant van de sokkel. Hierdoor wordt de toegangsdrempel van de sokkel, en dus het hele

gebouw, aanzienlijk verlaagd. Een multifunctioneel gebouw zal enkel werken als effectief de doorstroom van gebruikers verzekerd kan worden. Bij De Rotterdam bleek dit concept sterk aanwezig te zijn. Het concept van een multifunctioneel en verticaal gebouw kan geëvolueerd worden naar dat van de verticale stad. Alle functies die in een horizontale stad aanwezig zijn moeten ook te vinden zijn in het concept van de verticale stad. Na het verlagen van de toegangsdrempel moet tevens veel aandacht besteed worden aan de verticale circulatie in dergelijk gebouw. Het is belangrijk dat, net zoals mensen circuleren in een horizontale stad, mensen spontaan willen circuleren in de verticale stad. Enkel zo kan de fluctueringszone van het gebouw, in dit geval de verticale stad, verlaagd worden.

Deze conclusies leggen een ideale basis voor de masterproef, waarvan de context, het concept en de structuur in deel vier werden uitgelegd. Het werd daar in hoofdstuk vier ook duidelijk dat de ingrediënten die voortkomen uit deze scriptie toegepast kunnen worden op een gebouw, en dat het gebouw op zijn beurt drager kan worden van verticale stadsfuncties. Indien rekening gehouden wordt met de conclusies uit dit besluit, en met de ontwerpprincipes uit deel vier van deze scriptie, kan de problematiek rond verborgen of verdoken overmaat in tijd gereduceerd worden. Hierdoor wordt niet enkel de leefbaarheid van het gebouw, maar ook de stedenbouwkundige werking van het gebouw naar zijn omgeving voor een aanzienlijk langere periode gegarandeerd.

Bibliografie

- Adventure. (1992). *The International System of Units (SI): The Metric System*. Collingdale: DIANE Publishing.
- Apers, J. (2013). *Manhattan aan de Maas*. via Holland.com:
http://www.holland.com/be_nl/toerisme/article/manhattan-aan-de-maas.htm [geraadpleegd op 16 januari 2017]
- Ashton, O. W. (1987). *Mathematics and Measurement*. California: University of California Press.
- Avermaete, T. (2015). *Levensecht*. Vlaams Architectuurinstituut De Singel, Antwerpen.
- CBP. (2016, December 18). *Fussgängerbrücken*. via CBP:
<http://cbp.ch/taetigkeiten/brueckenbauten/fussgaengerbruecken/> [geraadpleegd op 6 november 2016]
- CIAM. (1928). De verklaring van La Sarraz. In H. Heynen, A. Loeckx, L. De Cauter, & K. Van Herck, *Dat is architectuur* (pp. 173-176). Rotterdam 2009: 010.
- CIAM. (1933). Constateringen van het Congres van Athene. In H. Heynen, A. Loeckx, L. De Cauter, & K. Van Herck, *Dat is architectuur* (pp. 221-227). Rotterdam 2009: 010.
- Cities, V. O. (2016). *St. Mark's Square*. via A View On Cities:
<http://www.aviewoncities.com/venice/piazzasanmarco.htm> [geraadpleegd op 26 januari 2017]
- Corbusier, L. (1923). Naar een architectuur. In H. Heynen, A. Loeckx, L. De Cauter, & K. Van Herck, *Dat is architectuur* (pp. 124-131). Rotterdam 2009: 010.
- Corbusier, L. (1954). *The modulator: a harmonious measure to the human scale universally applicable to architecture and mechanics, Volume 1*. Londen: Faber and Faber.
- Corbusier, L. (2004). *The Modulor and Modulor 2*. Berlijn: Springer Science & Business Media.
- Dalsgaard, A. (Regisseur). (2012). *The Human Scale* [Film].

- Dechau, W. (sd). *Trutg dil Flem.* via The University Of Chicago Press:
<http://press.uchicago.edu/ucp/books/book/distributed/T/bo16943435.html> [geraadpleegd op 6 november 2017]
- Defurne, H. (1972). *Zicht van op het terras van het Europacentrum (in spiegelbeeld).* via Beeldbank Oostende:
<http://beeldbank.oostende.be/?tabid=56&cid=62427&pg=8>
[geraadpleegd op 3 februari 2017]
- DJ. (2015). *Rookontwikkeling in Europacentrum.* via Het Nieuwsblad:
http://www.nieuwsblad.be/cnt/bldja_01839681
[geraadpleegd op 10 januari 2017]
- Gehl, J. (2015). *In Search of the Human Scale.* via Youtube:
<https://www.youtube.com/watch?v=Cgw9oHDfj4k>
[geraadpleegd op 3 december 2016]
- Heynen, H., Loecx, A., De Cauter, L., & Van Herck, K. (2009).
Stedelijkheid: van metropool tot netwerkstad. In H. Heynen,
A. Loecx, L. De Cauter, & K. Van Herck, *Dat is architectuur*
(pp. 818-828). Rotterdam: 010.
- Hughes, R. (Regisseur). (1980). *The Shock of the New, Episode 4: "Trouble in Utopia"* [Film].
- Jacobs, J. (2009). *Dood en leven van grote Amerikaanse steden.* Haarlem:
Sun-Trancity.
- Jenkins, E. (2012). *To Scale: One Hundred Urban Plans.* Abingdon-on-Thames: Routledge.
- Koolhaas, R. (1977). Leven in de Metropool of De cultuur van de congestie. In H. Heynen, A. Loecx, L. De Cauter, & K. Van Herck, *Dat is architectuur* (pp. 507-514). Rotterdam 2009: 010.
- Koolhaas, R. (2013). De Rotterdam. (Dezeen, Interviewer)
- Koolhaas, R. (2014). *Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan.* New York: The Monacelli Press.
- Kroll, A. (2010). *AD Classics: Unite d' Habitation / Le Corbusier.* via Archdaily: <http://www.archdaily.com/85971/ad-classics-unite-d-habitation-le-corbusier> [geraadpleegd op 5 november 2016]

Kunstbus. (2013). *Le Corbusier*. via Kunstbus:
<http://www.kunstbus.nl/architectuur/le+corbusier.html>
[geraadpleegd op 23 januari 2017]

Learn, O. (2001). *Le Corbusier*. via Open Learn:
<http://www.open.edu/openlearn/history-the-arts/history/heritage/le-corbusier> [geraadpleegd op 5 november 2016]

Loos, A. (1910). Architectuur. In H. Heynen, A. Loeckx, L. De Cauter, & K. Van Herck, *Dat is architectuur* (pp. 58-62). Rotterdam 2009: 010.

Mallgrave, H. (1996). *Otto Wagner: Reflections on the Raiment of Modernity*. Chicago: Getty Publications.

Menten, N. (2016). *Overmaat in kaart*. Diepenbeek: Universiteit Hasselt.

Mumford, E. (2002). *The CLAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*. Cambridge: MIT Press.

Neufert, E. (1936). *Architect's Data*. Hoboken: John Wiley & Sons.

Neufert, E., Neufert, P., & Kister, J. (2012). *Architects' Data*. Hoboken: John Wiley & Sons.

Oosteroever. (2016). *Projects*. via Oosteroever:
<http://oosteroever.be/projecten.php#> [geraadpleegd op 21 november 2016]

Rotterdam. (2016). *Stadsontwikkeling*. via Rotterdam:
<http://www.rotterdam.nl/stadsontwikkeling> [geraadpleegd op 8 december 2016]

Rotterdam, G. (2009). *De Kop Van Zuid*. via Rotterdam.nl:
http://www.rotterdam.nl/Clusters/RSO/Document%202013/Bekendmakingen/Bestemmingsplannen/DEELGEMEENT E%20FEIJENOORD/Kop_van_Zuid_onherroepelijk_incl_plankaarten_1.pdf [geraadpleegd op 16 februari 2017]

Stam, M. (1929). De maat, de juiste maat, de minimale maat. In H. Heynen, A. Loeckx, L. De Cauter, & K. Van Herck, *Dat is architectuur* (pp. 189-190). Rotterdam 2009: 010.

Steger, M. (2013). *Globalization: A Very Short Introduction*. Oxford: OUP.

Stichting, V. d. (2016). *Hans van Der Laan Biografie*. via Van der Laan Stichting:
<http://www.vanderlaanstichting.nl/domhansvanderlaan/biografie> [geraadpleegd op 20 juli 2016]

Stichting, V. d. (2016). *Het Plastisch Getal Experiment*. via Van der Laan Stichting:
http://www.vanderlaanstichting.nl/hetplastischgetal/tekstnui_tleg/experiment [geraadpleegd op 20 juli 2016]

Stichting, V. d. (2016). *Het Plastisch Getal Introductie*. via Van der Laan Stichting:
<http://www.vanderlaanstichting.nl/hetplastischgetal/introductie> [geraadpleegd op 20 juli 2016]

Stichting, V. D. (2016). *Het Plastisch Getal Krukje*. via Van Der Laan Stichting:
<http://www.vanderlaanstichting.nl/hetplastischgetal/voorbeelden/krukje> [geraadpleegd op 20 juli 2016]

Van Dale. (2004). *Groot Woordenboek Der Nederlandse Taal*.
Utrecht/Antwerpen: Van Dale Lexicografie BV.

Vantournhout, B. (2001). *Hoofdstuk 4: openbare werken*. via Ethesis:
http://www.thesis.net/panne/panne_hfst_4.htm#_ftnref559
[geraadpleegd op 3 december 2016]

Venturi, R., & Scott Brown, D. (1968). Leren van Las Vegas. In H. Heynen, A. Loeckx, L. De Cauter, & K. Van Herck, *Dat is architectuur* (pp. 420-424). Rotterdam 2009: 010.

Wagner, O. (1902). Moderne architectuur. In H. Heynen, A. Loeckx, L. De Cauter, & K. Van Herck, *Dat is architectuur* (pp. 51-54). Rotterdam 2009: 101.

Afbeeldingenlijst

Afbeelding 1, Anne Anke, Fuß-Spaß, http://fuss-spPASS.de/?p=129	14
Afbeelding 2, Archdaily.....	17
Afbeelding 3, Cycloteam, http://cycloteam.com/events-rides/gran-fondo-mario-cipollini/	19
Afbeelding 4, MDmilnes, http://mdmilnes.com/YmlnIGRvb3I/	23
Afbeelding 5, Flickr, https://c1.staticflickr.com/7/6055/5901549057_ddc6cdc621_b.jpg	27
Afbeelding 6, van der Laan Stichting, http://www.vanderlaanstichting.nl/hetplastischgetal/tekstenuitleg/experiment	29
Afbeelding 7, van der Laan Stichting, http://www.vanderlaanstichting.nl/hetplastischgetal/voorbeelden/krukje	29
Afbeelding 8, van der Laan Stichting, http://www.vanderlaanstichting.nl/hetplastischgetal/voorbeelden/krukje	30
Afbeelding 9, Fondation Le Corbusier, http://www.fondationlecorbusier.fr/CorbuCache/900x720_2049_1708.jpg?r=0	32

Afbeelding 10, Archdaily,	
http://www.archdaily.com/603203/spotlight-lucio-costa/54ecaf50e58ece2633000001-the-asa-sul-district	35
Afbeelding 11, Allan B. Jacobs, Street Maps at the Same Scale .	38
Afbeelding 12, Venturi, Learning from Las Vegas	43
Afbeelding 13, Trover,	
http://media3.trover.com/T/557f7d9d198e447d09006158/fixedw_large_4x.jpg	50
Afbeelding 14, Michiel Vanreppelen, 2017, eigen beeldarchief..	61
Afbeelding 15, Michiel Vanreppelen, 2017, eigen beeldarchief..	63
Afbeelding 17, Michiel Vanreppelen, 2017, eigen beeldarchief..	64
Afbeelding 18, Michiel Vanreppelen, 2017, eigen beeldarchief..	67
Afbeelding 19, Michiel Vanreppelen, 2017, eigen beeldarchief..	68
Afbeelding 20, Michiel Vanreppelen, 2017, eigen beeldarchief..	70
Afbeelding 21, Michiel Vanreppelen, 2017, eigen beeldarchief..	71
Afbeelding 22, Michiel Vanreppelen, 2017, eigen beeldarchief..	73
Afbeelding 23, Michiel Vanreppelen, 2017, eigen beeldarchief..	74
Afbeelding 24 & Afbeelding 25, Michiel Vanreppelen, 2017,	
eigen beeldarchief.....	75-77
Afbeelding 26, Menten, Overmaat in kaart.....	85
Afbeelding 27, Michiel Vanreppelen, 2016, eigen beeldarchief..	89
Afbeelding 28, Beeldbank Oostende	101
Afbeelding 29, Michiel Vanreppelen, 2016, eigen beeldarchief	103
Afbeelding 30, Beeldbank Oostende	104

Afbeelding 31, Michiel Vanreppelen, 2016, eigen beeldarchief.....	105
Afbeelding 32, Michiel Vanreppelen, 2016, eigen beeldarchief.....	108
Afbeelding 33, Michiel Vanreppelen, 2016, eigen beeldarchief.....	111
Afbeelding 34, Michiel Vanreppelen, 2016, eigen beeldarchief.....	112
Afbeelding 35, Michiel Vanreppelen, 2017, eigen beeldarchief.....	120
Afbeelding 36 & Afbeelding 37, Michiel Vanreppelen, 2017, eigen beeldarchief	121
Afbeelding 38, Michiel Vanreppelen, 2017, eigen beeldarchief.....	123
Afbeelding 39, Michiel Vanreppelen, 2017, eigen beeldarchief.....	125
Afbeelding 40, Michiel Vanreppelen, 2017, eigen beeldarchief.....	127
Afbeelding 41, Michiel Vanreppelen, 2017, eigen beeldarchief....	132
Afbeelding 42, Michiel Vanreppelen, 2017, eigen beeldarchief....	133

Bijlage 1: enquête Europacentrum



Beste bewoner(s) van het Europacentrum,

Ik ben een student architectuur aan de Universiteit Hasselt. Het komende academiejaar wil ik voor mijn masterproef een architecturaal onderzoek doen naar het Europacentrum in Oostende. Om aan dit onderzoek te beginnen wil ik enkele statistische kaarten maken die mij een beter inzicht geven over de bewoners van het Europacentrum. Ik ben in het bijzonder geïnteresseerd in de gemiddelde leeftijdscategorie van de bewoners. Ten tweede wil ik proberen om een zo goed mogelijk inzicht te krijgen in de eigendomsstructuur van het gebouw.

Kort samengevat zal mijn masterproef een onderzoek zijn naar het probleem van leegstand in winkels en appartementen in de Belgische steden. Wat het Europacentrum in de toekomst voor de stad Oostende in positieve zin zou kunnen betekenen is dan ook een vraag die ik in dit onderzoek wil stellen.

U kan mijn helpen door de korte vragenlijst op dit papier in te vullen en terug te sturen naar het adres dat u op het einde van deze tekst kan vinden. Indien u toegang heeft tot het internet kan u deze vragenlijst ook **geheel gratis online** invullen via de website die u eveneens op het einde van deze tekst vindt. U bent natuurlijk vrij om te kiezen of u de vragenlijst invult of niet, maar u zou hiermee mijn onderzoek enorm steunen en mij op weg helpen voor de ontwikkeling hiervan. Indien veel bewoners antwoorden zal dit gunstiger zijn voor het onderzoek.

Alle gegevens zijn statistisch, ze zullen enkel door mij behandeld en verwerkt worden binnen het onderzoek. Uw naam en dergelijke worden niet gevraagd en is ook niet nodig voor dit onderzoek. De gegevens worden enkel gebruikt om statistische kaarten en grafieken te maken waarmee ik het onderzoek kan staven. Één vragenlijst per appartement/studio volstaat.

Alvast bedankt voor uw medewerking,

Michiel Vanreppelen

POST (envelop + postzegel)

Michiel Vanreppelen
Luikersteenweg 398
3500 Hasselt
België

ONLINE (gratis)

<https://michielvanreppelen.typeform.com/to/mePOUB>

1) Wat is het nummer van uw appartement of studio?

.....

2) U bent:

- Eigenaar van het appartement/studio en woont hier permanent
- Eigenaar van het appartement/studio en verblijft hier slechts af en toe (buitenverblijf)
- Eigenaar van het appartement/studio maar verhuurt dit aan iemand anders
- Huurder van het appartement/studio
- Op vakantie in dit appartement/studio en u bent niet de eigenaar
- Andere:

3) Met hoeveel personen verblijft u hier, incl. uzelf?

.....

4) Kan u ongeveer aangeven sinds welk jaar u dit appartement bezit of huurt? (vb. 1994)

.....

Ik ben niet de eigenaar of huurder

5) Kan u aangeven hoeveel maanden per jaar u hier gemiddeld verblijft?

Permanent

9 tot 12 maanden per jaar

6 tot 9 maanden per jaar

3 tot 6 maanden per jaar

1 tot 3 maanden per jaar

minder dan 1 maand per jaar

Ik ben niet de eigenaar of huurder

6) Indien u hier niet permanent woont, wat gebeurt er in de periodes dat u er niet verblijft?

Niets

Ik verhuur mijn appartement/studio

7) Kan u de leeftijd geven van iedereen die hier verblijft? Bv. 84, 80 of 45, 44, 18, 16